

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**

(volumen I)

Presentada por:

Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:

D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

Este trabajo titulado “INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL CORREDOR MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-MURCIA”, ha sido financiado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles y se enmarca en la elaboración de la Tesis Doctoral de Armando Ortuño Padilla bajo la dirección de D. Antonio Serrano Rodríguez, Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Valencia.

Se ha destacar que, por motivos profesionales, la dirección del trabajo fue subsidiariamente realizada por D. Enrique Antequera Terroso, Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la citada Universidad.

Así mismo, la realización del trabajo gráfico ha sido efectuada por D<sup>a</sup> Esther Peris Gil, Ingeniero Técnico en Topografía.

En la fase de maqueta han colaborado D. Evaristo Esquivia Bailén y D. Rubén Alfaro Bernabé, estudiantes de último curso de Estadística e Ingeniería Técnica de Obras Públicas de las Universidades Miguel Hernández y Alicante respectivamente.

Por último, el autor quiere dejar constancia de la comprensión de D. José Ramón Navarro Vera, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante, ante las innumerables horas ha debido dedicar a esta investigación.

A todos ellos quiere agradecer profundamente la labor prestada:

El autor: Armando Ortuño Padilla

*A mis padres, Manolo y Pilar y mi hermano Rubén,*

*A Esther,*

*Sin cuyo ánimo y comprensión no habría sido posible finalizar este trabajo.*

## **volumen I**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>0. MOTIVACIÓN E HIPÓTESIS BÁSICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>1. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRABAJO.....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS HISTÓRICO: PERIODOS ESTUDIADOS, JUSTIFICACIÓN DE ZONAS Y MUNICIPIOS SELECCIONADOS.....</b>   | <b>11</b> |
| <b>3. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL CORREDOR DESDE SU NACIMIENTO HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI.....</b>      | <b>21</b> |
| <b>3.1. BREVE CARACTERIZACIÓN DEL MARCO FÍSICO EN EL ESPACIO DEL CORREDOR.....</b>  | <b>21</b> |
| <b>3.2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EL CORREDOR DURANTE LA ERA PREFERROVIARIA.....</b>  | <b>25</b> |
| <b>3.3. LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y EN EL CORREDOR: 1844-1855.....</b>  | <b>25</b> |
| <b>3.4. LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR MADRID -CASTILLA LA MANCHA -MURCIA - COMUNIDAD VALENCIANA.....</b> | <b>25</b> |
| <b>3.4.1. LOS PRIMEROS INTENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL CORREDOR.....</b>   | <b>25</b> |
| <b>3.4.2. LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855.....</b>  | <b>26</b> |
| <b>3.4.3. EL GRAN IMPULSO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL CORREDOR (1875-1918).....</b>                            | <b>29</b> |
| <b>3.4.4. LA FINALIZACIÓN DE LA RED EN LA PRIMERA MITAD DE SIGLO XX.....</b>  | <b>32</b> |
| <b>3.4.5. DEL DESARROLLISMO INICIADO EN LOS AÑOS SESENTA HASTA EL INICIO DEL SIGLO XXI.....</b>                                 | <b>34</b> |
| <b>4. LA ERA PREFERROVIARIA EN EL CORREDOR: MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-</b>                                 |           |

# **MURCIA: FINALES DEL SIGLO XVIII A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....38**

## **4.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....38**

## **4.2. MARCO INTERNACIONAL.....39**

## **4.3. MARCO ESPAÑOL.....41**

### **4.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....41**

### **4.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....42**

### **4.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....43**

#### **4.3.3.1. PROPIEDAD AGRARIA Y DESAMORTIZACIÓN.....43**

#### **4.3.3.2. EL DÉBIL CRECIMIENTO INDUSTRIAL.....45**

### **4.3.4. LAS COMUNICACIONES.....45**

## **4.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS .....49**

### **4.4.1. DEMOGRAFÍA.....49**

### **4.4.2. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....50**

### **4.4.3. EQUIPAMIENTOS.....50**

### **4.4.4. RED DE TRANSPORTES.....50**

## **4.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....51**

### **4.5.1. EL CASO DE MADRID.....51**

### **4.5.2. DEMOGRAFÍA.....52**

#### **4.5.2.1 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.....54**

#### **4.5.2.2 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.....60**

#### **4.5.2.3 DINÁMICA A LARGO PLAZO (1786-1857) Y A MEDIO PLAZO (1842-1857).....66**

### **4.5.3. SISTEMA PRODUCTIVO. ....71**

#### **4.5.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO EN 1786.....71**

#### **4.5.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XI.....86**

### **4.5.4. SISTEMA DE TRANSPORTES.....94**

#### **4.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A INICIOS DEL SIGLO XIX.....95**

##### **4.5.4.1.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a inicios del siglo XIX.....96**

##### **4.5.4.1.2. Características de la oferta del transporte mercancías a inicios del siglo XIX.....97**

|   |            |
|---|------------|
| 4.5.4.1.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a inicios del siglo XIX.....  | 100        |
| 4.5.4.2. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....   | 106        |
| 4.5.4.2.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a mediados del siglo XIX.....  | 106        |
| 4.5.4.2.2. Características de la oferta del transporte de mercancías a mediados del siglo XIX.....  | 107        |
| 4.5.4.2.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a mediados del siglo XIX.....   | 110        |
| 4.5.4.3. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....  | 116        |
| 4.5.4.3.1. Niveles por accesibilidad según coste de viajeros.....   | 116        |
| 4.5.4.3.2. Niveles por accesibilidad según tiempo de viajeros. ....   | 122        |
| 4.5.4.3.3. Niveles por accesibilidad según coste de mercancías.....   | 127        |
| 4.5.4.3.4. Niveles por accesibilidad según tiempo de mercancías.....  | 133        |
| <b>4.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>   | <b>140</b> |
| <b>4.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN.....</b> | <b>142</b> |
| 4.7.1. CORREDOR 1.....  | 142        |
| 4.7.2. ÁREA INTERIOR 1.....   | 158        |
| 4.7.3. SUBCORREDOR 1.....   | 164        |
| 4.7.4. ÁREA INTERIOR 2.....   | 174        |
| 4.7.5. CORREDOR 2.....  | 180        |
| 4.7.6. SUBCORREDOR 2.....   | 191        |
| 4.7.7. ÁREA INTERIOR 3.....   | 205        |
| 4.7.8. SUBCORREDOR 3.....   | 211        |
| 4.7.9. SUBCORREDOR 4.....   | 221        |
| 4.7.10. SUBCORREDOR 5.....  | 229        |
| 4.7.11. SUBCORREDOR 6.....  | 237        |
| 4.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....  | 247        |
| 4.7.13. SUBCORREDOR 7.....  | 254        |
| <b>5. CONCLUSIONES A LA ERA PREFERROVIARIA.....</b>   | <b>260</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b>   | <b>280</b> |

## volumen II

|  |  |
|--|--|
| <b>6. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL CORREDOR MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD</b> |  |
|--|--|

# VALENCIANA - MURCIA Y SU IMPACTO HASTA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA .....1

## 6.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....1

## 6.2. MARCO INTERNACIONAL.....2

## 6.3. MARCO ESPAÑOL.....5

### 6.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....5

### 6.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....6

### 6.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....7

#### 6.3.3.1. AGRICULTURA Y GANADERÍA.....7

#### 6.3.3.2 EL SECTOR INDUSTRIAL.....9

### 6.3.4. LAS COMUNICACIONES.....10

#### 6.3.4.1. EL FERROCARRIL.....10

#### 6.3.4.2. LA RED DE CARRETERAS Y CAMINOS.....15

#### 6.3.4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO.....17

## 6.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR.....19

### 6.4.1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....19

### 6.4.2. EQUIPAMIENTOS.....20

### 6.4.3. RED DE COMUNICACIONES.....20

## 6.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....21

### 6.5.1. EL CASO DE MADRID.....21

### 6.5.2. DEMOGRAFIA.....22

#### 6.5.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.....24

#### 6.5.2.2. DINÁMICA A MUY LARGO PLAZO (1857-1930) Y A LARGO PLAZO (1887-1930) .....31

### 6.5.3.SISTEMA PRODUCTIVO LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....37

### 6.5.4.SISTEMA DE TRANSPORTES .....43

#### 6.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....45

##### 6.5.4.1.1.Movimiento de viajeros en el primer tercio del siglo XX.....48

##### 6.5.4.1.2.Movimiento de mercancías en el primer tercio del siglo XX.....51

##### 6.5.4.1.3.Análisis por municipios según el estado de los caminos de su entorno en el primer tercio del siglo XX .....54

|  |            |
|--|------------|
| 6.5.4.2. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....   | 59         |
| 6.5.4.3. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS EN EL CORREDOR POR FERROCARRIL .....   | 73         |
| 6.5.4.4.EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EL CORREDOR .....  | 74         |
| <b>6.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>  | <b>79</b>  |
| <b>6.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN .....</b> | <b>81</b>  |
| 6.7.1. CORREDOR 1.....   | 82         |
| 6.7.2. AREA INTERIOR 1.....  | 98         |
| 6.7.3. SUBCORREDOR 1.....  | 104        |
| 6.7.4. AREA INTERIOR 2.....  | 115        |
| 6.7.5. CORREDOR 2.....   | 120        |
| 6.7.6. SUBCORREDOR 2.....  | 131        |
| 6.7.7. AREA INTERIOR 3.....  | 144        |
| 6.7.8. SUBCORREDOR 3.....  | 149        |
| 6.7.9. SUBCORREDOR 4.....  | 159        |
| 6.7.10. SUBCORREDOR 5.....   | 168        |
| 6.7.11. SUBCORREDOR 6.....   | 177        |
| 6.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....   | 189        |
| 6.7.13. SUBCORREDOR-7.....   | 196        |
| <b>6.8. CONCLUSIONES EN LA FASE DE LLEGADA DEL FERROCARRIL HASTA LA GUERRA CIVIL.....</b>  | <b>202</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....</b>  | <b>228</b> |

### volumen III

|  |          |
|--|----------|
| <b>7. DE LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA HASTA LA COYUNTURA SOCIOECONÓMICA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....</b> | <b>1</b> |
| 7.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....   | 1        |
| 7.2. MARCO INTERNACIONAL.....  | 2        |
| 7.3. MARCO ESPAÑOL.....  | 14       |



|  |            |
|--|------------|
| 7.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....   | 14         |
| 7.3.2. EL MODELO TERRITORIAL ESPAÑOL DE INICIOS DEL SIGLO XXI.....   | 15         |
| 7.3.3. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....  | 18         |
| 7.3.4. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....  | 21         |
| 7.3.5. LAS COMUNICACIONES.....   | 24         |
| 7.3.6. EL SISTEMA PORTUARIO.....   | 27         |
| 7.3.7. AEROPUERTOS.....  | 29         |
| <br>   |            |
| <b>7.4. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....</b>   | <b>31</b>  |
| <br>   |            |
| 7.4.1. EL CASO DE MADRID.....  | 31         |
| 7.4.2. DEMOGRAFÍA DEL CORREDOR.....  | 32         |
| 7.4.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1960.....   | 34         |
| 7.4.2.2. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 2004.....   | 42         |
| 7.4.2.3. DINÁMICA A LARGO (1960-2004) Y A MEDIO PLAZO (1991-2004) Y SALDOS MIGRATORIOS A MEDIO PLAZO.....  | 51         |
| 7.4.2.3.1. Análisis por zonas.....   | 51         |
| 7.4.2.3.2. Análisis municipal.....   | 57         |
| 7.4.2.4. DENSIDAD DEMOGRÁFICA.....   | 66         |
| 7.4.2.5. SÍNTESIS DE JERARQUÍA DEMOGRÁFICA.....  | 71         |
| 7.4.3. SISTEMA PRODUCTIVO.....   | 76         |
| 7.4.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO A INICIOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.....   | 76         |
| 7.4.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.....   | 81         |
| 7.4.4. SISTEMA DE COMUNICACIONES.....  | 95         |
| 7.4.4.1. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 1960.....  | 100        |
| 7.4.4.2. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 2000.....  | 102        |
| 7.4.4.3. ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD.....  | 106        |
| 7.4.5. AEROPUERTOS.....  | 121        |
| 7.4.6. PUERTOS.....  | 124        |
| <br>   |            |
| <b>7.5. PRINCIPALES EJES DE ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA EN EL ESPACIO INTRA Y EXTRARREGIONAL DEL CORREDOR.....</b>  | <b>127</b> |
| <br>   |            |
| <b>7.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>  | <b>144</b> |
| <br>   |            |
| <b>7.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONENTEN.....</b> | <b>147</b> |
| <br>   |            |
| 7.7.1. CORREDOR 1.....   | 170        |
| 7.7.2. AREA INTERIOR 1.....  | 192        |
| 7.7.3. SUBCORREDOR 1.....  | 201        |
| 7.7.4. AREA INTERIOR 2.....  | 214        |

|  |     |
|--|-----|
| 7.7.5. CORREDOR 2.....   | 222 |
| 7.7.6. SUBCORREDOR 2.....  | 237 |
| 7.7.7. AREA INTERIOR 3.....  | 253 |
| 7.7.8. SUBCORREDOR 3.....  | 261 |
| 7.7.9. SUBCORREDOR 4.....  | 275 |
| 7.7.10. SUBCORREDOR 5.....   | 287 |
| 7.7.11. SUBCORREDOR 6.....   | 299 |
| 7.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....   | 313 |
| 7.7.13. SUBCORREDOR-7.....   | 322 |
| <br>   |     |
| 7.8. CONCLUSIONES EN LA FASE COMPRENDIDA DESDE<br>MEDIADOS DEL SIGLO XX HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO<br>XXI..... | 329 |
| <br>   |     |
| BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....   | 360 |

## volumen IV

|   |    |
|---|----|
| 8. INTRODUCCIÓN: OBJETIVOS DE LA ÚLTIMA FASE Y<br>METODOLOGÍA.....  | 1  |
| <br>  |    |
| 9. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA<br>RED CARRETERAS EN 2021 EN EL CORREDOR MADRID-<br>LEVANTE.....         | 5  |
| 9.1. LA FUTURA RED DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR<br>MADRID-LEVANTE.....  | 5  |
| 9.2. LA FUTURA RED VIARIA EN EL CORREDOR MADRID-<br>LEVANTE.....  | 8  |
| <br>  |    |
| 10. EFECTOS DE LA ALTA VELOCIDAD SEGÚN LAS<br>EXPERIENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES.....                                | 10 |
| 10.1. INTRODUCCIÓN.....   | 10 |
| 10.2. ESPAÑA.....   | 11 |
| 10.3. FRANCIA.....  | 32 |
| 10.4. JAPÓN.....  | 41 |
| 10.5. ALEMANIA .....  | 44 |
| <br>  |    |
| 11. OTRAS VARIABLES RELACIONADAS CON EL IMPACTO<br>DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD EN EL<br>CORREDOR MADRID-LEVANTE ..... | 46 |

|  |     |
|--|-----|
| 12. SÍNTESIS DE FACTORES RELEVANTES EN LA INCIDENCIA DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....  | 61  |
| 13. LA VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE Y EN RELACIÓN A LAS REGIONES PRÓXIMAS CON LA LLEGADA DEL AVE .....   | 73  |
| 14. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....  | 106 |
| 14.1. EL MODELO TERRITORIAL EUROPEO Y ESPAÑOL EN 2011.....   | 106 |
| 14.2 IMPACTO DETALLADO DE LA ALTA VELOCIDAD EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....   | 109 |
| 15. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....   | 234 |
| 15.1. EL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO PREVISIBLE DE LA ALTA VELOCIDAD.....   | 234 |
| 15.2. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....   | 269 |
| 16. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN RELACIÓN A LOS PRINCIPALES OBJETIVOS SEÑALADOS POR LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO ..... | 275 |
| 17. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN SUGERIDAS A RAÍZ DEL TRABAJO REALIZADO Y LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DEL AVE EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....   | 290 |

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b> | <b>294</b> |
|-------------------------------------|------------|

## **0. MOTIVACIÓN E HIPÓTESIS BÁSICAS DE LA INVESTIGACIÓN.**

Desde la construcción de la primera línea de ferrocarril en España, hace más de ciento cincuenta años, el Corredor Madrid-Levante (Madrid, Cuenca, Albacete, Castellón, Valencia, Alicante y Murcia), ha sufrido grandes procesos de transformación en los que el ferrocarril jugó un papel trascendental hasta la Guerra Civil, pasando a jugar, desde ésta y sobre todo desde la década de los cincuenta, un papel cada vez menos significativo por su progresiva sustitución por la carretera en las principales relaciones de transporte. Sin embargo, la apertura en 1992 de la primera línea de alta velocidad en España y el desarrollo de los servicios Alaris, Altaria y Euromed han supuesto un cambio muy significativo en el papel del ferrocarril sobre el citado Corredor que es de esperar se incremente con el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria entre sus principales ciudades.

De hecho, en España pero también en otros países con mayor tradición en alta velocidad como Francia, se han realizado y continúan desarrollándose trabajos acerca del impacto de la alta velocidad sobre el territorio, fundamentalmente en el corredor Madrid-Sevilla en el caso español, que ponen de relieve importantes cambios experimentados en muchas de estas ciudades y su entorno tras la llegada de la alta velocidad. Ello despierta el interés por realizar una aproximación a las transformaciones previsibles en el Corredor Madrid-Levante a partir de la nueva oferta ferroviaria.

Precisamente, los efectos sobre el sistema de ciudades, la actividad socioeconómica, las relaciones de jerarquía / dependencia entre los distintos ámbitos territoriales y, en definitiva, la incidencia sobre el modelo territorial (la forma de ocupar el espacio de una determinada formación social) del Corredor Madrid-Levante que podrá conllevar la alta velocidad en el horizonte del medio y largo plazo provocan la motivación por este estudio.

En este marco conviene resaltar que, de acuerdo con la Decisión nº 884/2004/CE, del Parlamento Europeo y el Consejo, se prevé con horizonte 2010 la finalización de la línea de alta velocidad ferroviaria, “Madrid-Levante y Mediterráneo”, que incluye el Corredor objeto de este estudio Madrid-Levante referido tanto a las líneas que partirán desde Madrid hacia Levante como al eje costero del Mediterráneo. Por lo tanto, se puede estimar razonablemente que la Alta Velocidad llegará a comienzos de la próxima década al Corredor lo que convertirán los resultados de la investigación en un tema de gran interés en los años venideros. En el MAPA 0.1 queda representado el esquema de alta velocidad ferroviaria para el conjunto de la Península Ibérica representado por la Comisión Europea.

Antes de establecer las hipótesis básicas de la investigación merece la pena reseñar algunas características básicas del sistema de transportes.

En primer lugar, y de una manera de una manera sintética, cabría señalar el triple papel que las infraestructuras de transporte juegan a nivel territorial o urbano. Es el siguiente:

1. Dotar de accesibilidad al territorio; es decir, permitir que a cada ámbito del mismo puedan llegar los distintos agentes sociales que interactúan en la región o en la ciudad.

2. Facilitar la conexión productiva, tanto horizontal como verticalmente; es decir, facilitar los procesos de intercambio entre los distintos mercados de productos y factores productivos.
3. Facilitar la realización del transporte como actividad productiva; es decir, las infraestructuras sirven de soporte a unas determinadas relaciones de producción, generadoras de valor añadido, empleo y relaciones sociales.

Por otro lado, se podrían distinguir cuatro fases en la aparición de los efectos de las infraestructuras de transporte<sup>1</sup>:

- 1) Fase de diseño o estudio: Se producen cambios en valores patrimoniales, en potenciales territoriales y en expectativas de funcionamiento de otros modos de transporte.
- 2) Fase de construcción: Cambios económicos y sociales (empleo, etc.), medioambientales y en potenciales territoriales.
- 3) Fase de funcionamiento: Cambios económicos y espaciales por realización de los potenciales creados, relocalización de actividades, balanza de pagos por cuestiones energéticas, demanda de otros modos, estructuración y localización de mercados.
- 4) Fase de obsolescencia: Se produce un efecto negativo en todos los agentes comentados anteriormente, además de una degradación medioambiental.

Bajo estas consideraciones, para determinar las hipótesis básicas de la investigación se partirá de las posturas que tradicionalmente tratan de explicar la incidencia de las infraestructuras de transporte en el territorio<sup>2</sup>:

1. La primera defiende que la realización de estas infraestructuras genera desarrollo (crecimiento cualitativo y cuantitativo) en los espacios situados en su área de influencia (la infraestructura es “impulsora” del “desarrollo territorial”).
2. La segunda pone en cuestión este efecto si sólo se liga a la realización de las infraestructuras; y afirma que sólo se produce desarrollo como consecuencia de un conjunto de medidas complementarias entre sí, enmarcadas en una adecuada política territorial. Se constata que cuando sólo se han realizado infraestructuras, sin las señaladas medidas complementarias, los efectos han sido muy desiguales para el espacio incluido en su área de influencia.
3. La tercera postura, en cierta forma matiza la segunda, y se refiere a la consideración de las infraestructuras como elementos que incorporan “potenciales” al territorio (positivos, o negativos, según el caso) que, junto con la consideración de otros potenciales (ligados a la población, al medio, a la actividad y tradición productiva, etc.) definen una serie de “ventajas o desventajas comparativas” para la implantación de actividades o de la población en ese territorio, frente a territorios alternativos. Se dice entonces que las infraestructuras y sus efectos sobre el desarrollo sólo se materializan bajo determinadas condiciones, que no dependen exclusivamente de las

---

<sup>1</sup> Serrano, A: “Efectos territoriales y urbanísticos de los ferrocarriles: Aportaciones metodológicas” en Seminario sobre Ferrocarril, Urbanismo y Territorio”, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1998, pág. 27.

<sup>2</sup> Serrano, A.: “Introducción: El ferrocarril y la configuración del territorio. 1848 a 1930” en *Siglo y medio del ferrocarril en España*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1999, pp. 853 y 854.

infraestructuras (que dejan de ser así un elemento estrictamente necesario), sino del conjunto de “potenciales” y de “ventajas o desventajas comparativas relativas” de cada territorio. Las “infraestructuras” transforman el territorio y sus potenciales; pero son los agentes sociales con capacidad de incidir sobre ese territorio los que, a la vista del conjunto de potenciales y de las distintas ventajas o desventajas relativas del mismo, toman la decisión sobre su transformación (inversión) o no transformación.

Como se verá a lo largo del trabajo, los resultados de las investigaciones previas, tanto de los efectos regionales del ferrocarril a lo largo de sus más de ciento cincuenta años de existencia como de la experiencia de la alta velocidad en la propia España y en otros países con servicios anteriores, revelan una mayor aproximación a los efectos del ferrocarril sobre el desarrollo en las posturas dos y, sobre todo, tres, frente a la primera.

Esta circunstancia permite establecer la principal hipótesis de esta investigación que deberá servir de base, en su caso, para llevar a cabo la aproximación al modelo territorial del Corredor Madrid-Levante, motivación última del estudio:

- Las infraestructuras de transporte, y específicamente el ferrocarril, junto con la consideración de otros potenciales definen una serie de “ventajas o desventajas comparativas” para la implantación de actividades o de la población en esa región y municipio, frente a regiones y municipios alternativos.

Es decir, se efectuará el contraste de la tercera postura referido no sólo al ámbito regional, como se recoge en abundante bibliografía, sino también al municipal.

Descendiendo al interés específico de la investigación, y como ejemplos de la hipótesis a contrastar, a lo largo del camino que se recorrerá se abordarán cuestiones que se entienden de notable relevancia por las particularidades que encierra el territorio de análisis. Algunas de ellas se recogen a continuación:

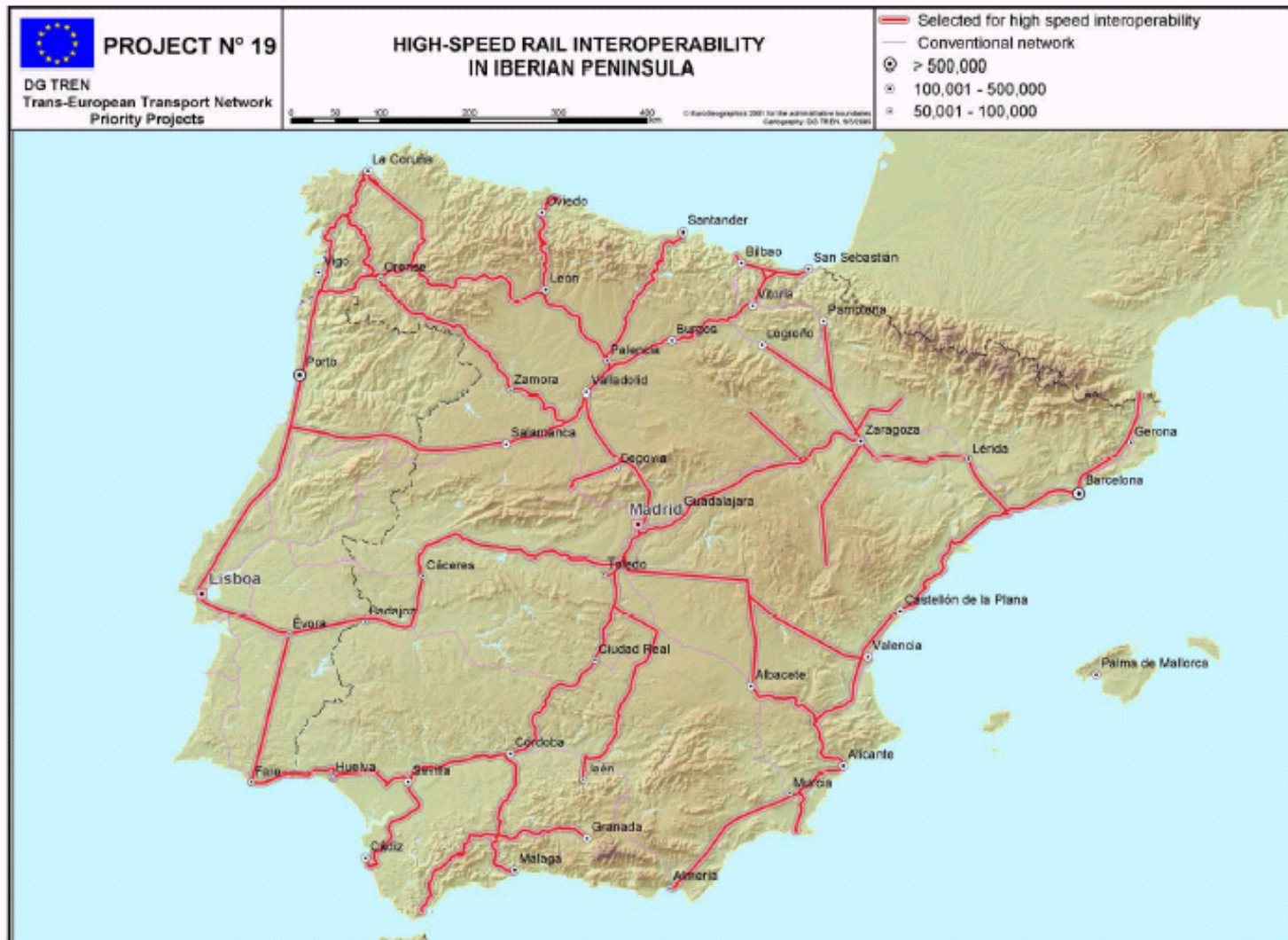
1. En el Corredor se distingue la presencia de una actividad claramente diferenciadora en relación a otros corredores estudiados hasta la fecha. Se trata de la gran importancia que adquiere en toda la fachada costera el turismo de “sol y playa” de forma que en la bibliografía existente son marginales las aportaciones acerca de los efectos del tren de alta velocidad sobre esta actividad turística.  
Ahondando en esta cuestión, surgen las siguientes preguntas: ¿Será suficiente la puesta en marcha de los servicios de alta velocidad para estimular la actividad turística? ¿Es similar el impacto de la alta velocidad sobre los distintos modelos de desarrollo turístico; a saber, turístico residencial, hotelero, e incluso cultural o rural?  
Desde la hipótesis a contrastar, la respuesta a estas cuestiones pasaría porque no será suficiente la llegada de la alta velocidad para estimular la actividad turística si no queda acompañada de medidas complementarias y de modelos de desarrollo turístico que puedan mostrar una mayor afinidad con el viajero tipo del tren de alta velocidad.
2. Otra cuestión importante a tratar, en este caso referida a espacios interiores manchegos como puede ser la provincia de Cuenca, sería la siguiente: ¿Puede contribuir la alta velocidad a dinamizar espacios en declive o con problemas migratorios? ¿Es posible

que Cuenca experimente un avance significativo de su actividad socioeconómica y con ello se convierta en referencia para la dotación de bienes y servicios a escala provincial frenando los procesos migratorios de los núcleos rurales de su provincia? Nuevamente, de acuerdo con la hipótesis planteada, sería el conjunto de “potenciales” y “ventajas comparativas” que aglutine este espacio el que permitirá que, bien ese desarrollo se consume gracias a las sinergias con la altas velocidad, bien que la alta velocidad apenas pueda ser aprovechada.

3. También podría inquirirse acerca de la alta velocidad como impulsora de un subsector productivo en decadencia y con gran importancia histórica también en zonas interiores como lo es el manufacturero: casos del textil, calzado, etc.  
Esa misma pregunta se podría extender al caso de la industria en general, y también generalizarla para otros sectores productivos como puede ser el agrícola.  
Como en los casos anteriores, si la hipótesis se valida será el análisis del conjunto de los potenciales de una región o municipio más allá de los estrictamente relacionados con la dotación en infraestructuras de transporte el que facilitará o no que la actividad socioeconómica en general experimente un avance notable.



**MAPA 0.1: RED DE ALTA VELOCIDAD EN LA PENÍNSULA IBÉRICA CON HORIZONTE 2010.**



Fuente: DG Tren

## **1. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRABAJO.**

El objetivo fundamental de este trabajo es establecer la incidencia de los nuevos servicios ferroviarios en el conjunto del Corredor Madrid-Levante tanto a escala local como regional en el horizonte 2021, es decir, se trata de esbozar el modelo territorial previsible en el en el medio y largo plazo.

Por este motivo, será el estudio de ese impacto durante la fase de funcionamiento referida en el epígrafe anterior el que permitirá esa aproximación al modelo territorial en 2021. Así, de acuerdo con estudios realizados sobre el impacto que la alta velocidad produce en el territorio y que se citarán a lo largo de esta investigación, se estima que el plazo para que se puedan empezar a constatar esos efectos es de un mínimo de seis años.

Los estudios que abordan el impacto territorial del ferrocarril en España a lo largo del siglo y medio de su existencia han referido el análisis mayoritariamente a su influencia en el ámbito regional o provincial, dejando de lado, posiblemente por la dificultad de su análisis, los efectos sobre ámbitos territoriales mucho más limitados como son los municipios.

Además, tampoco han incorporado la influencia de otra serie de variables específicas de cada ámbito concreto (potencial productivo, comercio, condiciones higiénicas, administrativas, etc.) en el desarrollo urbano para poder determinar el verdadero papel del ferrocarril en la evolución socioeconómica de los municipios.

Justamente, el análisis de esas variables demográficas, económicas, político-administrativas, etc. será el que permita contrastar la hipótesis básica de esta investigación, es decir, el diagnóstico del conjunto de estas variables, incluyendo obviamente las referidas al sistema de transportes, permitirá determinar los “potenciales” y “ventajas o desventajas comparativas relativas” de cada territorio y municipio y de esta forma tratar de justificar su desarrollo o estancamiento socioeconómico tras la llegada del ferrocarril y, en consecuencia, determinar la incidencia sobre el desarrollo del Corredor Madrid-Levante de la aparición de un nuevo modo de transporte y los cambios en las relaciones de accesibilidad que conlleva. Este minucioso examen sentará las bases para la aproximación al modelo territorial previsible en Corredor en el horizonte considerado, 2021.

Definido el objetivo último de este trabajo, realizar una aproximación al impacto de la alta velocidad ferroviaria en el Corredor Madrid-Levante a nivel regional y municipal, en la primera parte del trabajo se trata de dar respuesta a la coyuntura y dinámica a que estaban sometidos los municipios del Corredor desde la etapa preferroviaria hasta los albores del siglo XXI. Lógicamente se hará hincapié en la relación entre las infraestructuras de transporte –y más específicamente el ferrocarril– y el desarrollo municipal, para determinar hasta qué punto éstas fueron responsables del estancamiento o desarrollo municipal o, por el contrario, otras variables de tipo administrativo, dotación de recursos, etc. fueron más determinantes.

En la segunda parte del trabajo se estimarán los efectos de la llegada del ferrocarril de alta velocidad al Corredor. A tal fin, por un lado servirán las conclusiones de la primera parte por cuanto se trata de una nueva revolución en las relaciones de accesibilidad, en parte, similar a la acontecida en el periodo en que llegó por primera vez el ferrocarril. Sin embargo, aunque las conclusiones extraídas deberán servir de base para la segunda parte del trabajo, se

debe tener siempre presente que los efectos generados por las infraestructuras siguen la ley de los crecimientos marginales decrecientes, de forma que sobre la base y la experiencia de los efectos generados por el ferrocarril en los últimos ciento cincuenta años, no se puede pasar por alto que el impacto del ferrocarril en aquel entonces y el del AVE no será exactamente igual ya que, el sistema de ciudades, potencial productivo, dinámica demográfica, condiciones previas de accesibilidad, etc. no son similares.

Por ello, para estimar el impacto de la alta velocidad, la investigación debe completarse con las experiencias nacionales –Corredor Madrid-Sevilla, con más de quince años de funcionamiento del AVE– e internacionales, con una tradición de alta velocidad mucho mayor a la española.

En este punto es necesaria otra consideración adicional que también se desprende de la hipótesis básica: Los efectos que genera o puede generar potencialmente una línea de alta velocidad, dependen en gran medida de la estructura territorial sobre la que se desarrolla y del modelo territorial actual futuro. Por tanto, no sería adecuado plantear una transposición directa de las experiencias españolas y europeas –por citar unos modelos con puntos comunes con el territorio a estudiar– sino que la aproximación a los efectos de la alta velocidad se basará en el análisis exhaustivo del modelo territorial actual y tendencial del Corredor realizado en la primera parte (caracterización demográfica, productiva, sistema de transportes, etc.), unido a la experiencia del Corredor ante una revolución en la accesibilidad (como fue la aparición del ferrocarril) y las experiencias nacionales e internacionales en materia de alta velocidad en aquellos factores que se estimen comunes a los característicos del Corredor Madrid-Levante.

La investigación se realiza a nivel municipal habiendo seleccionado y agrupado los municipios por zonas según los criterios que se detallan en un epígrafe posterior.

El análisis histórico se divide en varias fases comenzando con la etapa preferroviaria– la primera mitad del siglo XIX– en que se analizan a nivel municipal las siguientes variables:

- Caracterización demográfica.
- Estructura sectorial de empleo y su dinámica.
- Actividad industrial y su dinámica.
- Actividad comercial (destacando su actividad portuaria en su caso) y su dinámica.
- Equipamientos y su dinámica.
- Accesibilidad y su dinámica según la red de caminos en términos de distancias, coste de viajeros y mercancías, y tiempo en el transporte de viajeros y mercancías, de acuerdo con los grafos trazados en el Corredor a inicios y mediados del siglo XIX.
- Caracterización municipal en términos administrativos, políticos, etc.

Con estos datos municipales se pretende comprender la dinámica a que estaban sometidos los municipios y zonas a los que pertenecen en las vísperas de la llegada del ferrocarril. Como se ha referido, se ha hecho especial hincapié en la relación entre las infraestructuras de transporte y el desarrollo municipal y de las zonas, para determinar hasta qué punto éstas fueron responsables del estancamiento o desarrollo municipal y de las zonas o, por el contrario, otras variables de tipo administrativo, de dotación de recursos, etc. fueron más importantes.

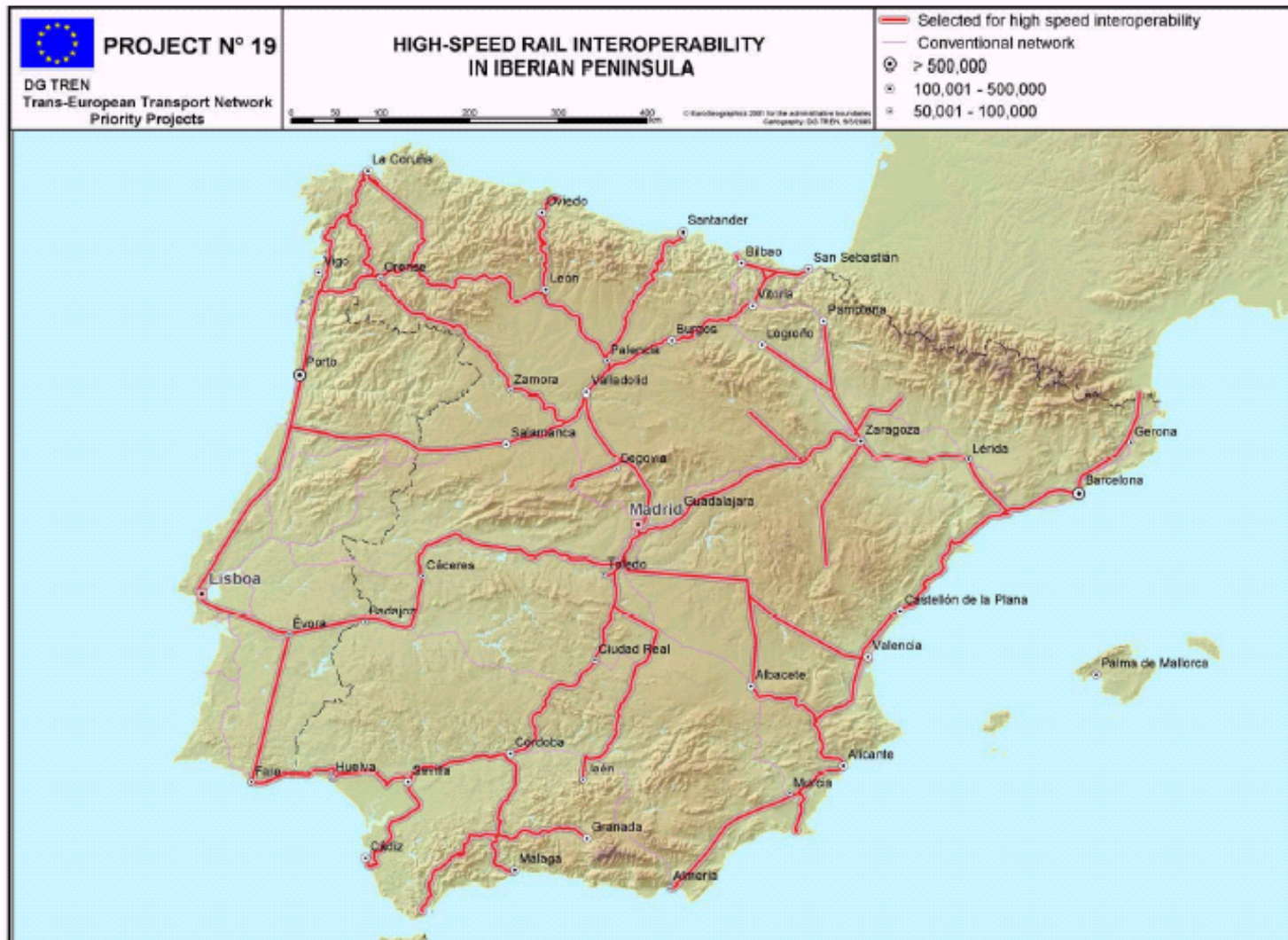
Una vez establecida la dinámica de evolución municipal y las principales variables responsables, en la próxima fase se abordará la influencia de la llegada del ferrocarril en el

desarrollo municipal y sus agregaciones territoriales teniendo en cuenta las mismas variables que en la etapa anterior a fin de obtener de nuevo hasta qué punto el ferrocarril fue determinante en el desarrollo socioeconómico de los municipios en relación al resto de variables.

Este proceso se seguirá hasta llegar a nuestros días, momento en que ya se abordará la previsión del impacto de las líneas de alta velocidad con horizonte 2021 siendo las variables objetivo las siguientes:

- Accesibilidad según los distintos modos de transporte en términos de distancias, tiempo y coste para viajeros.
- Sistema de ciudades esperado (regiones funcionales urbanas, áreas metropolitanas, áreas urbanas, etc.) según vínculos de integración territorial inducidos por la variación de movilidad previsible.
- Especialización productiva, potencial productivo y estructura sectorial de empleo – primario, secundario y terciario (con especial atención al turismo)–.
- Posibles desarrollos urbanísticos vinculados a las estaciones de alta velocidad (áreas industriales, administrativas, comerciales, turísticos, etc.).

**MAPA 1.1: RED DE ALTA VELOCIDAD EN LA PENÍNSULA IBÉRICA CON HORIZONTE 2010.**



Fuente: DG Tren

## **2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS HISTÓRICO: PERIODOS ESTUDIADOS, JUSTIFICACIÓN DE ZONAS Y MUNICIPIOS SELECCIONADOS.**

Dado que se pretenden obtener los efectos del ferrocarril en el conjunto del Corredor, se van a analizar por una parte, los municipios más relevantes de la zona y, por otra parte, aquellos que permiten cubrir de manera homogénea todo el territorio para evitar que queden extensas zonas del Corredor fuera de la investigación.

Bajo estas consideraciones y otras más concretas que figuran a continuación se han seleccionado los siguientes municipios:

- Hayan rebasado o rebasen los 20.000 habitantes (tomando como fecha límite el censo de 2001 del INE) de las provincias de Cuenca, Albacete, Murcia, Alicante, Valencia y Castellón. En este apartado se incluyen:

En la provincia de Cuenca: Cuenca.

En la provincia de Albacete: Albacete, Hellín, Almansa y Villarrobledo.

En la provincia de Murcia: Murcia, Cartagena, Lorca, Cieza, Yecla, Águilas, Totana, Torre-Pacheco, Caravaca de la Cruz, Jumilla, Mazarrón y San Javier.

En la provincia de Alicante: Alicante, Elche, Alcoy, Orihuela, Benidorm, Elda, Torrevieja, Denia y Villena.

En la provincia de Valencia: Valencia, Gandía, Sagunto, Alcira, Onteniente, Játiva y Cullera<sup>3</sup>.

En la provincia de Castellón: Castellón, Vinaroz y Onda.

- Hayan dispuesto o disponen de estación de ferrocarril dentro del Corredor de análisis con las siguientes restricciones:
  - Disten entre ellos más de 20km. Cuando dos municipios distan menos de 20km se ha elegido aquel de mayor población en 2001.
  - No pertenezcan al área metropolitana de las capitales de provincia, pues la evolución de estos municipios queda claramente influenciada por su metrópoli dificultando la apreciación de los efectos del ferrocarril.

Bajo estas consideraciones se añaden:

- En la provincia de Madrid: Aranjuez.

No se ha analizado el caso de Madrid en relación a la incidencia del ferrocarril hacia Levante en su desarrollo pues sus dimensiones y la multitud de acontecimientos sucedidos en la capital durante el periodo considerado hacen muy

---

<sup>3</sup> Se podría discutir la inclusión de Sueca en lugar de Cullera pues cumple también los requisitos exigidos e incluso su población según el censo de 2001 es superior a la de Cullera -25.371 frente a 20.379-. Sin embargo, se ha escogido Cullera debido a que es una ciudad portuaria, circunstancia más enriquecedora de cara a analizar el papel de los distintos modos de transporte en la evolución municipal, además de común al resto de ciudades del subcorredor al que pertenece, según se establece más adelante.

prolija esta estimación. Asimismo, no conviene su inclusión en el tratamiento estadístico en pie de igualdad con el resto de municipios pues podría inducir sesgos en las conclusiones derivadas ya que en la evolución socioeconómica de Madrid la incidencia de este ferrocarril debió ser escasa, al contrario de lo que pudo ocurrir en la gran mayoría de municipios del Corredor. Sin embargo, a pesar de que no participará del tratamiento estadístico municipal sí se darán unas pinceladas acerca de su evolución socioeconómica que permitirán dar una idea de la coyuntura de la ciudad de mayor entidad del Corredor y punto de partida de numerosas vías de comunicación tanto hacia Levante como otras regiones peninsulares con las que conectarán las rutas del Corredor.

- En la provincia de Ciudad Real: Alcázar de San Juan.
- En la provincia de Cuenca: Tarancón y Carboneras de Guadazaón.
- En la provincia de Murcia: Mula.
- En la provincia de Albacete: La Roda.
- En la provincia de Valencia: Requena y Cheste.
- En la provincia de Castellón: Segorbe y Alcalá de Chivert.

- Los municipios de mayor población en 2001 pertenecientes a las áreas geográficas que no disponiendo de estación de ferrocarril actualmente o en su historia, disten más de 20km respecto a cualquier municipio anterior. Estos municipios se incluyen precisamente para evitar que zonas de gran extensión del Corredor queden marginadas del estudio. Se incluyen:

En la provincia de Cuenca: Motilla del Palancar y La Almarcha.

En la provincia de Albacete: Casas Ibáñez.

En el MAPA 1.2 figura la ubicación del Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia en los marcos europeo y español. En el CUADRO 1.1 y el MAPA 1.3 figuran el conjunto de municipios analizados:

**CUADRO 1.1: RELACIÓN DE LOS MUNICIPIOS SELECCIONADOS.**

| <b>PROVINCIA</b> | <b>MUNICIPIO</b>           |
|------------------|----------------------------|
| MADRID           | ARANJUEZ                   |
| CIUDAD REAL      | ALCÁZAR DE SAN JUAN        |
| CUENCA           | CUENCA                     |
|                  | TARANCÓN                   |
|                  | MOTILLA DEL PALANCAR       |
|                  | CARBONERAS DE<br>GUADAZAÓN |
|                  | LA ALMARCHA                |
| ALBACETE         | ALBACETE                   |
|                  | HELLÍN                     |
|                  | ALMANSA                    |
|                  | VILLARROBLEDO              |

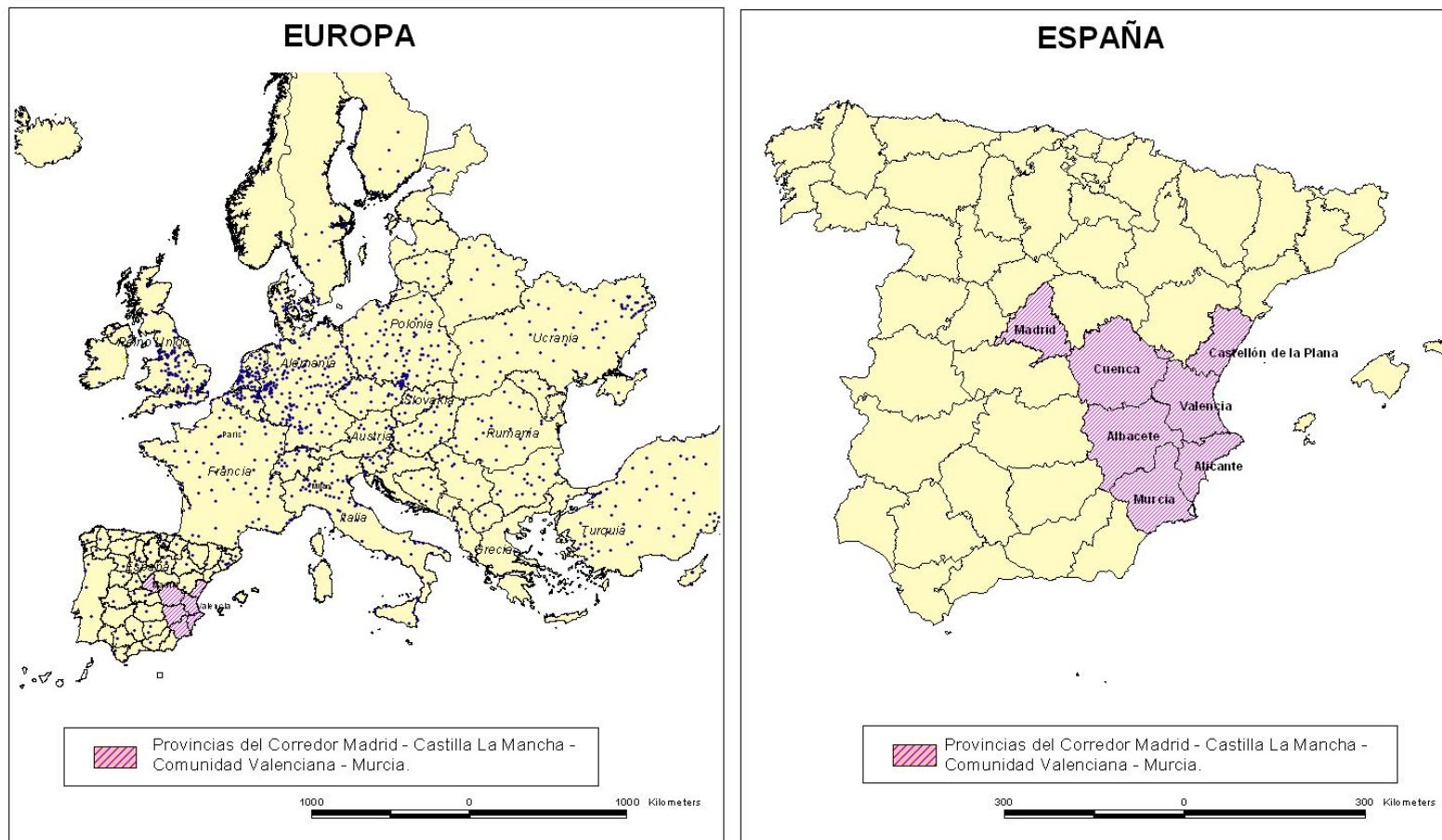
| <b>PROVINCIA</b> | <b>MUNICIPIO</b>    |
|------------------|---------------------|
|                  | LA RODA             |
|                  | CASAS IBÁÑEZ        |
| MURCIA           | MURCIA              |
|                  | CARTAGENA           |
|                  | LORCA               |
|                  | CIEZA               |
|                  | YECLA               |
|                  | ÁGUILAS             |
|                  | TOTANA              |
|                  | TORRE-PACHECO       |
|                  | CARAVACA DE LA CRUZ |
|                  | JUMILLA             |
|                  | MAZARRÓN            |
|                  | SAN JAVIER          |
|                  | MULA                |
| ALICANTE         | ALICANTE            |
|                  | ELCHE               |
|                  | ALCOY               |
|                  | ORIHUELA            |
|                  | BENIDORM            |
|                  | ELDA                |
|                  | TORREVIEJA          |
|                  | DENIA               |
|                  | VILLENA             |
| VALENCIA         | VALENCIA            |
|                  | GANDÍA              |
|                  | SAGUNTO             |
|                  | ALCIRA              |
|                  | ONTENIENTE          |
|                  | JÁTIVA              |
|                  | CULLERA             |
|                  | REQUENA             |
|                  | CHESTE              |
| CASTELLÓN        | CASTELLÓN           |
|                  | VINAROS             |
|                  | ONDA                |
|                  | SEGORBE             |
|                  | ALCALÁ DE CHIVERT   |

Fuente: Elaboración propia





**MAPA 1.2: UBICACIÓN DEL CORREDOR MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA EN LOS MARCOS EUROPEO Y ESPAÑOL.**



Fuente: Elaboración propia

**MAPA 1.3: UBICACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR A ANALIZAR.**



Fuente: Elaboración propia

Para facilitar el análisis del desarrollo socioeconómico de la región<sup>4</sup> en relación con el impacto del ferrocarril se han agrupado los municipios según los corredores y subcorredores que definen actualmente las líneas ferroviarias convencionales. Así mismo, los municipios que han quedado en los espacios intersticiales delimitados por estas líneas se han agrupado en áreas interiores. Como se describe a continuación esta agrupación no resulta en todos los casos evidente y en alguno de ellos discutible. En cualquier caso, el hecho de que todos y cada uno de los municipios seleccionados se analizan individualmente hace que, aunque su inclusión en uno u otro corredor, subcorredor o área pueda ser controvertida, no impida una lectura precisa respecto de su coyuntura particular con lo que no existirá pérdida de información ni distorsión en los resultados.

En esas agregaciones se ha concedido prioridad a las líneas que partían de Madrid, con lo que se establecen los corredores C-1 (Tarancón-Cuenca-Carboneras-Requena-Cheste-Valencia) y C-2 (Aranjuez-Alcázar de San Juan-Villarrobledo-La Roda-Albacete), y los subcorredores SC-2 (Hellín-Cieza-Murcia-Torre Pacheco-Cartagena) y SC-3 (Almansa-Villena-Elda-Alicante).

En segundo lugar, a las líneas que siguen el eje mediterráneo. Así, se han definido los subcorredores SC-1 (Sagunto-Castellón-Alcalá de Chivert-Vinaroz), SC-5 (Cullera-Gandía-Denia-Benidorm), el SC-6<sup>5</sup> (Elche-Orihuela-Totana-Lorca-Águilas).

Por otra parte, desde Játiva parte una línea hasta Alcoy que pasa por Onteniente, esta circunstancia y la relativa proximidad de Alcira a Játiva hace que estos cuatro municipios conformen el SC-4<sup>6</sup>. Así mismo, los municipios de Mula y Caravaca pertenecían a la línea de Murcia a Caravaca, por lo que conforman el SC-7.

La definición de las líneas que parten de Madrid a Albacete y Valencia delimitan un espacio interior en el que incluyen los municipios de La Almarcha, Motilla del Palancar y Casas Ibáñez, que se agrupan según el AI-1.

La definición del SC-1 que abarca el eje litoral castellonense deja a Segorbe y Onda como dos municipios interiores de la provincia que si bien pertenecen a líneas ferroviarias distintas se ha creído convenientes agruparlos en el AI-2 por esa característica común de ser interiores a la línea de ferrocarril litoral.

La definición de los subcorredores de Hellín a Cartagena, de Almansa a Alicante y de Elche a Águilas “aislan” interiormente a los municipios de Yecla y Jumilla, con lo que ambos forman el AI-3.

La definición del SC-2 (desde Hellín hasta Cartagena) y del SC-6 (desde Elche hasta Águilas) deja en la fachada litoral a tres municipios (Torrevieja, San Javier y Mazarrón) que por su característica común de ser ciudades costeras se han agrupado en el AI-4.

Por último, de nuevo en el caso de Madrid, aunque no se va incluir en el tratamiento de las variables referidas a estas zonas, su gran dimensiones hacen que, además de como municipio, también pueda ser aproximarse a una zona por lo que del análisis que se realice de Madrid se podrán extraer conclusiones que servirán para el diagnóstico por zonas.

El CUADRO 1.2 y el MAPA 1.4 recogen la agrupación de los municipios según este criterio.

---

<sup>4</sup> En el trabajo las referencias hacia el Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia, se definen como “Corredor” simplemente.

<sup>5</sup> Como se observa en este subcorredor no aparecen ni Murcia ni Alicante debido a que ya han quedado incluidos en el SC-2 y SC-3 respectivamente.

<sup>6</sup> Se podría haber desglosado en dos subcorredores, el de Játiva-Alcira, justificado por su inclusión en la línea de Albacete a Valencia, y el Onteniente y Alcoy, como área de muy difícil orografía en la interfaz de las provincias de Alicante y Valencia. Sin embargo, la circunstancia señalada acerca de la existencia una línea que parte de Játiva hasta Alcoy y el hecho de que las cuatro localidades son interiores hace que parezca más conveniente que conformen todas ellas un único subcorredor.

**CUADRO 1.2: AGRUPACIÓN DE LOS MUNICIPIOS POR ZONAS: CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES.**

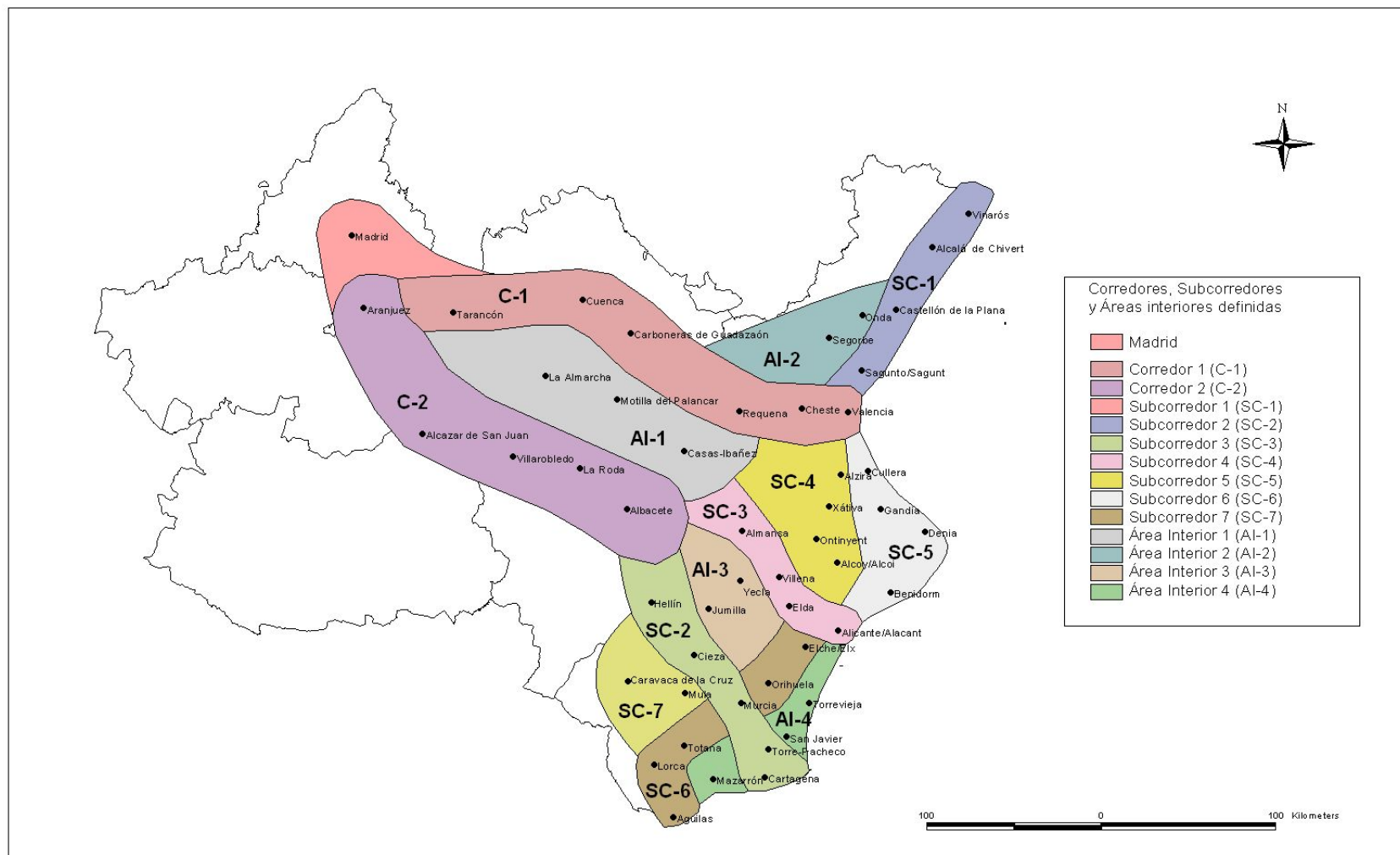
| <b>ZONAS</b>                      | <b>MUNICIPIO</b>     |
|-----------------------------------|----------------------|
| CORREDOR-1 (C-1)                  | TARANCÓN             |
|                                   | CUENCA               |
|                                   | CARBONERAS           |
|                                   | REQUENA              |
|                                   | CHESTE               |
| ÁREA INTERIOR-1 (AI-1)            | VALENCIA             |
|                                   | LA ALMARCHA          |
|                                   | MOTILLA DEL PALANCAR |
|                                   | CASAS IBÁÑEZ         |
|                                   |                      |
| SUBCORREDOR-1 (SC-1)              | SAGUNTO              |
|                                   | CASTELLÓN            |
|                                   | ALCALÁ DE CHIVERT    |
|                                   | VINAROZ              |
| ÁREA INTERIOR-2 (AI-2)            | SEGORBE              |
|                                   | ONDA                 |
| CORREDOR-2 (C-2)                  | ARANJUEZ             |
|                                   | ALCÁZAR DE SAN JUAN  |
|                                   | VILLARROBLEDO        |
|                                   | LA RODA              |
|                                   | ALBACETE             |
| SUBCORREDOR-2 (SC-2) <sup>7</sup> | HELLÍN               |
|                                   | CIEZA                |
|                                   | MURCIA               |
|                                   | TORRE-PACHECO        |
|                                   | CARTAGENA            |
| ÁREA INTERIOR-3 (AI-3)            | JUMILLA              |
|                                   | YECLA                |
| SUBCORREDOR-3 (SC-3)              | ALMANSA              |
|                                   | VILLENA              |
|                                   | ELDA                 |
|                                   | ALICANTE             |
| SUBCORREDOR-4 (SC-4)              | ALCOY                |
|                                   | ONTENIENTE           |
|                                   | JÁTIVA               |
|                                   | ALCIRA               |
| SUBCORREDOR-5 (SC-5)              | CULLERA              |
|                                   | GANDÍA               |
|                                   | DENIA                |
|                                   | BENIDORM             |
| SUBCORREDOR-6 (SC-6)              | ELCHE                |

<sup>7</sup> Las ciudades de Murcia y Cartagena podrían haberse incluido en el Subcorredor 6 y Área Interior 4 respectivamente. Sin embargo, se ha preferido incorporarlos al Subcorredor 2 por los motivos antes señalados acerca de que éste define un tramo red ferroviaria radial con lo que se considera más representativa de cara a los efectos del ferrocarril su pertenencia a este subcorredor que a los otros dos.

| <b>ZONAS</b>           | <b>MUNICIPIO</b> |
|------------------------|------------------|
|                        | ORIHUELA         |
|                        | TOTANA           |
|                        | LORCA            |
|                        | ÁGUILAS          |
| ÁREA INTERIOR-4 (AI-4) | TORREVIEJA       |
|                        | SAN JAVIER       |
|                        | MAZARRÓN         |
| SUBCORREDOR-7 (SC-7)   | MULA             |
|                        | CARAVACA         |

Fuente: Elaboración propia

**MAPA 1.4: MUNICIPIOS DE ANÁLISIS Y SU AGRUPACIÓN POR ZONAS: CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES.**



Fuente: Elaboración propia

### **3. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL CORREDOR DESDE SU NACIMIENTO HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI.**

#### **3.1. BREVE CARACTERIZACIÓN DEL MARCO FÍSICO EN EL ESPACIO DEL CORREDOR.**

Antes de comenzar el estudio pormenorizado del Corredor, resulta muy conveniente hacer una descripción somera de las características más relevantes desde el punto de vista del medio físico pues su influencia en el desarrollo socioeconómico según se comprobará a lo largo del trabajo ha sido muy elevada a lo largo de los dos últimos siglos y también lo será en el futuro. Éstas son las siguientes, sin perjuicio del análisis detallado posterior:

- En cuanto al relieve, la franja litoral mediterránea y sus inmediaciones se caracteriza por una llanura a partir de la cual comienzan las estribaciones montañosas del Sistema Ibérico en la zona norte, Subbético en el sur y la Submeseta Meridional que liga ambas. Así, de norte a sur los accidentes orográficos de mayor entidad son el Maestrazgo y la Sierra de Espadán, en el interior castellonense, la Serranía de Cuenca, al noreste de esa provincia, la sierra de Carrasqueta y la serra Grossa, en el interfaz interior de las provincias de Alicante y Valencia, la Sierra del Buey y Sierra de la Pila en el norte murciano, la Sierra del Taibilla, en el noroeste de la misma provincia, y Sierra Espuña que da paso a la llanura litoral interrumpida por la Sierra de Almenara y la Sierra de Carrascoy, entre Murcia y Cartagena<sup>8</sup>.
- Respecto de la red fluvial, como ríos y cauces más importantes del Corredor, de nuevo de norte a sur, habría que mencionar el río Cérvol, que desemboca en Vinaroz, y el Mijares, en las cercanías de Castellón, que bañarían las tierras de esta provincia y parte de las turolenses; el Palancia, que pasa por Segorbe y desemboca en Sagunto, y el Turia en Valencia, adentrándose también en tierras aragonesas; el Júcar, abarcando su subcuenca gran parte de las provincias de Cuenca (el propio curso principal atraviesa la capital) y Albacete (favorecida esta última por el Canal de María Cristina), así como en buena medida de la valenciana, casos de las comarcas de La Plana de Utiel-Requena mediante el Magro, la Costera (cuya cabecera es Játiva) mediante el afluente del Albaida y sendas comarcas de la Ribera (ciudades como Alcira o Cullera); el río Serpis, que riega comarcas como L'Alcoià y parte de la Safor (con cabeceras como Alcoy o Gandía); el Vinalopó, que discurre desde el noroeste alicantino por las comarcas del Alto, Medio y Bajo Vinalopó (surcando ciudades como Villena, Elda o Elche), hasta las inmediaciones de Santa Pola, en la parte sureste de la provincia de Alicante; el río Segura, ya en otra Cuenca Hidrográfica, que naciendo en la provincia de Jaén, riega la Región de Murcia. Mediante su curso principal discurre por comarcas como la Vega Alta y valle del Ricote donde destaca Cieza, la Vega Media, donde se ubica la capital de la provincia, Murcia, y la Vega Baja del Segura, lugar en que se emplaza Orihuela (ya en Alicante). Así mismo,

---

<sup>8</sup> Ed. Planeta, Nueva Enciclopedia Larousse: *Atlas de España, 2*, Editorial Planeta, Barcelona 1996, pág. 395, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica: *Atlas Nacional de España*, 2ª Edición, Ministerio de Fomento, Madrid, 1998, pág. 6.



gracias a sus afluentes las aguas alcanzan otros puntos de la Región; sirvan los ejemplos del Guadalentín en la zona sureste de la Región, el Argos en la comarca del noroeste cuya capital es Caravaca, y el río Mula en la comarca que lleva ese nombre al igual que su cabecera<sup>9</sup>.

- Siguiendo con las características hidrológicas, respecto del agua, un recurso limitado e imprescindible para la consecución y mantenimiento del desarrollo, la fachada mediterránea se caracteriza por un escaso tamaño y estructuración de la red fluvial, junto con una climatología de tipo semiárido a árido, con precipitaciones de régimen torrencial, lo cual se traduce en unas acusadas variaciones de los aportes a los ríos que son auténticas ramblas de funcionamiento irregular. Esta característica hace que los extremos hidrológicos (crecidas y sequías) tengan un protagonismo manifiesto que en el caso de las avenidas en particular supone un elevado riesgo de inundaciones con graves pérdidas de vidas y haciendas que han jalonado la historia de esta región. En cualquier caso, la climatología arroja los niveles de precipitación más bajos de España con menos de 300mm. anuales en las provincias de Murcia y Alicante, además de Almería y Granada, si bien eran del orden del doble en el resto del Corredor<sup>10</sup>.
- En cuanto al clima, la zona del litoral y prelitoral se caracteriza por la benignidad de las temperaturas extremas (isotermas de 15 a 20°C), el elevado número de horas anuales de sol, superior a 2.700 y sólo mayor en el norte África en su entorno, la ausencia de vientos fuertes y un régimen de brisas combinado con una humedad relativa en general alta, pero no extrema, características éstas que proporcionan una situación de confort climático-ambiental que se puede calificar de realmente excepcional no sólo en el contexto europeo, sino incluso en el mundial. Más al interior, en la provincia de Albacete, parte de la de Cuenca y Madrid, las temperaturas medias anuales son menores, entre los 12,5 y los 15°C, mientras que en el resto, zona norte de estas dos últimas provincias, las temperaturas medias son todavía más bajas oscilando entre los 10 y los 12,5°C<sup>11</sup>, factor éste el climático con gran incidencia sobre la actividad turística y que justificará su polarización en el seno del Corredor como se recogerá más adelante.
- Continuando con las características edafológicas, los suelos de la franja próxima a la costa, y en particular los que ocupan las llanuras, presentan una fertilidad natural elevada. Este hecho junto con las favorables condiciones derivadas de la topografía, disponibilidad de agua aunque cada vez con mayores limitaciones como se ha señalado, benignidad climática, etc. permiten una capacidad de uso agrícola relativamente elevada que con el trascurso del tiempo ha derivado en una especialización en el cultivo de frutales, cítricos y hortalizas. Por su parte, en las

---

<sup>9</sup> Ed. Planteta, Nueva Enciclopedia Larousse, op. cit. pp. 281 y 395, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica op. cit. pág. 6.III., Ministerio de Medio Ambiente, páginas web de las Confederaciones Hidrográficas del Júcar y el Segura ([www.chj.es](http://www.chj.es) y [www.chsegura.es](http://www.chsegura.es))

<sup>10</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio: *Arco Mediterráneo Español: Eje Europeo de Desarrollo*, Valencia, 1993 pp. 87, 91 y 92 e Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica op. cit. pp. 9.I., 9.III. y 10.18-19.

<sup>11</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, op. cit pág. 71 e Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica op. cit. pp. 9.II. y 9.12-13.

zonas interiores, por sus condiciones edafológicas y las climáticas indicadas, los suelos presentan elevada aptitud para los cereales de secano como la vid o el trigo<sup>12</sup>.

- Para finalizar, en relación con la morfología costera, prácticamente la totalidad del borde litoral de las provincias de Castellón y Valencia se componen de playas, mientras que en la provincia de Alicante se suceden los acantilados altos, bajos, costas bajas, playas, etc. Por último, en la Región de Murcia predominan los acantilados altos, bajos y costas bajas, a excepción del Mar Menor con playas<sup>13</sup>.

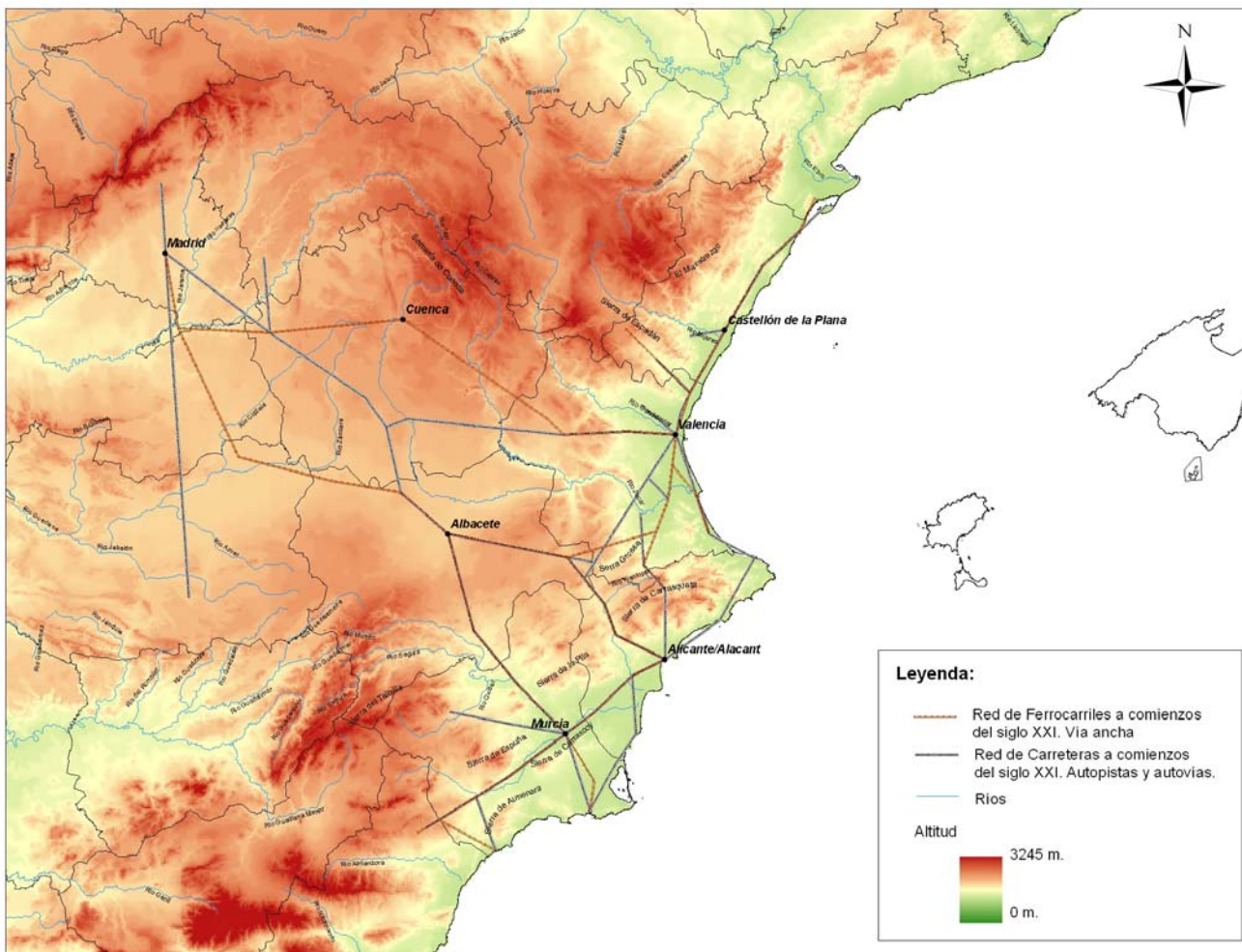
El MAPA 1.10 recoge los elementos de la orografía más destacados del espacio a analizar.

---

<sup>12</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, op. cit. pág. 75 y Ed. Planteta, Nueva Enciclopedia Larousse, op. cit. pp. 277, 278 y 406.

<sup>13</sup> Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica op. cit. pp. 13,16 y 17.

**MAPA 1.10: CONDICIONANTES OROGRÁFICOS MÁS DESTACADOS DEL CORREDOR MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Fomento: *Atlas Nacional de España*, 1998

### **3.2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EL CORREDOR DURANTE LA ERA PREFERROVIARIA.**

Hasta la llegada del ferrocarril al Corredor a mediados del siglo XIX, los transportes interiores se realizaban a través de animales y carros sobre caminos de tierra y mediante cabotaje<sup>14</sup>. Los elevados costes de transporte debido a la complicada orografía del terreno impedían a los productores de alimentos beneficiarse de los precios altos cuando éstos ocurrían en zonas distantes. La consecuencia inmediata era el freno a la especialización regional y al aumento de la eficiencia en el uso de los recursos<sup>15</sup>.

La demora en la ejecución de la red con respecto a los países europeos industrializados se debía a la debilidad del capitalismo español, la inoperancia de la administración y a la ocupación que los países industrializados tenían en la construcción de sus propias líneas<sup>16</sup>.

### **3.3. LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y EN EL CORREDOR: 1844-1855.**

La primera regulación que autorizó la construcción del ferrocarril en España se aprobó en 1844. Los diversos expedientes abiertos para la construcción de ferrocarriles –en el Corredor, la línea Madrid-Barcelona por Valencia y Castellón– terminarían forzando al gobierno moderado de Narváez a aprobar la Real Orden de aquel año en la que se establecían los trámites que habrían de observarse para el examen y admisión de las propuestas relativas a la construcción de ferrocarriles<sup>17</sup>.

Los aspectos que tuvieron una mayor trascendencia futura fueron<sup>18</sup>:

- La aceptación de construir las líneas con un ancho entre carriles de 1.67 metros en lugar de utilizar el ancho con el que se venía construyendo en Europa, 1.44 metros. Esta decisión implicaba que los intercambios comerciales con el resto de Europa incurrirían en costes adicionales de tiempo y dinero por los costosos transbordos en la frontera.
- La configuración de una red radial que partiese desde Madrid y alcanzara la frontera y los principales puertos, obviando los corredores con mayores expectativas de demanda.

### **3.4. LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR MADRID -CASTILLA LA MANCHA -MURCIA - COMUNIDAD VALENCIANA.**

#### **3.4.1. LOS PRIMEROS INTENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL CORREDOR.**

---

<sup>14</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 1998. Vol I, pág. 1.

<sup>15</sup> Departamento de Análisis Económico de la Universidad de Valencia: *Curso de Historia Económica*, 2ª edición, Valencia, 1999, pág. 161.

<sup>16</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol I, pág. 1.

<sup>17</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol I. pág. 37.

<sup>18</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol I. pág. 59.

Desde 1840 tuvo lugar una fase de expansión económica motivada por los procesos desamortizadores de la tierra y por las medidas desreguladoras de la actividad comercial e industrial. Así, las necesidades de transporte aumentaron dentro del Corredor, especialmente en Madrid y la Comunidad Valenciana<sup>19</sup>. Fruto de esa incipiente demanda, se ejecutaron los primeros proyectos ferroviarios concretados en los tramos<sup>20</sup>:

- Madrid-Aranjuez (49km), en 1851.
- Valencia-Grao (4km), Valencia-Silla (12km) y Silla-Benifaió (9km), en 1852.
- Carcagente-Alcira (4km) y Alcira-Benifaió (15km), en 1853.
- Aranjuez-Alcázar de San Juan (99km)<sup>21</sup>, en 1854.
- Carcagente-Manuel (9km) y Manuel-Játiva (7km), en 1854, con lo que quedaba abierta al tráfico la línea Grao de Valencia-Játiva.
- Alcázar de San Juan-Albacete (131km), en 1855.

### 3.4.2. LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855.

La llegada de los progresistas al poder en 1854 dio un vuelco espectacular al desarrollo de los ferrocarriles en España y el Corredor. Para ello promulgaron la Ley General de Ferrocarriles cuyas principales características eran las siguientes<sup>22</sup>:

1. La declaración del sistema ferroviario como un servicio público.
2. La opción por la concesión como forma de suministrarlo.
3. La fijación de las tarifas máximas por el Gobierno.
4. La concesión de ayudas y garantías a las compañías concesionarias.
5. El establecimiento de los criterios técnicos generales para la construcción de la red.

Además mantenía la trama radial de la red principal y el ancho de vía en 1,67 metros.

La Ley General de Ferrocarriles fue complementada con otra legislación referente a la creación de bancos de emisión y de sociedades de crédito, las cuales tuvieron un papel decisivo en la construcción del tendido debido a las enormes sumas de capital que se precisaban<sup>23</sup>.

Este conjunto de circunstancias propició el nacimiento de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y la Sociedad Valenciana de Fomento. Así, la primera rápidamente ejecutó las conexiones Albacete-Almansa (1857, 80km) y Almansa-Alicante (1858, 97km), y la segunda los tramos Játiva-Alcudia, en 1857 (6km), Alcudia-Mogente, en 1858 (19km) y Mogente-Almansa, en 1859 (50km)<sup>24</sup>, siendo de esta manera conectados Madrid, Albacete, Alicante y Valencia.

La ampliación de la red de MZA prosiguió con la apertura del tramo ferroviario Albacete-Murcia-Cartagena, que partiendo desde el empalme de Chinchilla llegaba al puerto militar: En 1863 se inauguró el segmento Murcia-Cartagena (65km), en 1864 los tramos Chinchilla-Hellín (50km) y Cieza-Murcia (49km), y en 1865 Cieza-Calasparra (25km) y Hellín-Calasparra (38km)<sup>25</sup>.

<sup>19</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pp. 41 y 43.

<sup>20</sup> Wais, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 3ª edición, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1987, pág. 255.

<sup>21</sup> En los años siguientes se extendería la línea desde las inmediaciones de Aranjuez (Castillejo) a Toledo, y desde Alcázar de San Juan hasta Ciudad Real y Andalucía, según Wais, F. op. cit. pp. 255 y 256.

<sup>22</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 56.

<sup>23</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 62.

<sup>24</sup> Wais, F. op. cit. pág. 255.

<sup>25</sup> Wais, F. op. cit. pp. 256 y 257.

No fue menos la Sociedad Valenciana de Fomento ya que consiguió enlazar Valencia con Tarragona: Valencia-Sagunto (28km), Sagunto-Nules (21km) y Nules-Castellón (18km) en 1862, Castellón-Benicásim, en 1863 (12km), y Benicásim-Uldecona (Tarragona) en 1865 (80km), llegando el ferrocarril hasta Tarragona en 1867.

Por otra parte, en 1864 se puso en funcionamiento el primer ferrocarril de ancho métrico en el Corredor incluso antes de que se aprobara la legislación referente a los ferrocarriles de vía estrecha: Se trataba del ferrocarril de Carcagente a Gandía (37km) con tracción animal<sup>26</sup>.

Estas líneas y prolongaciones quedan recogidas en el MAPA 1.5.

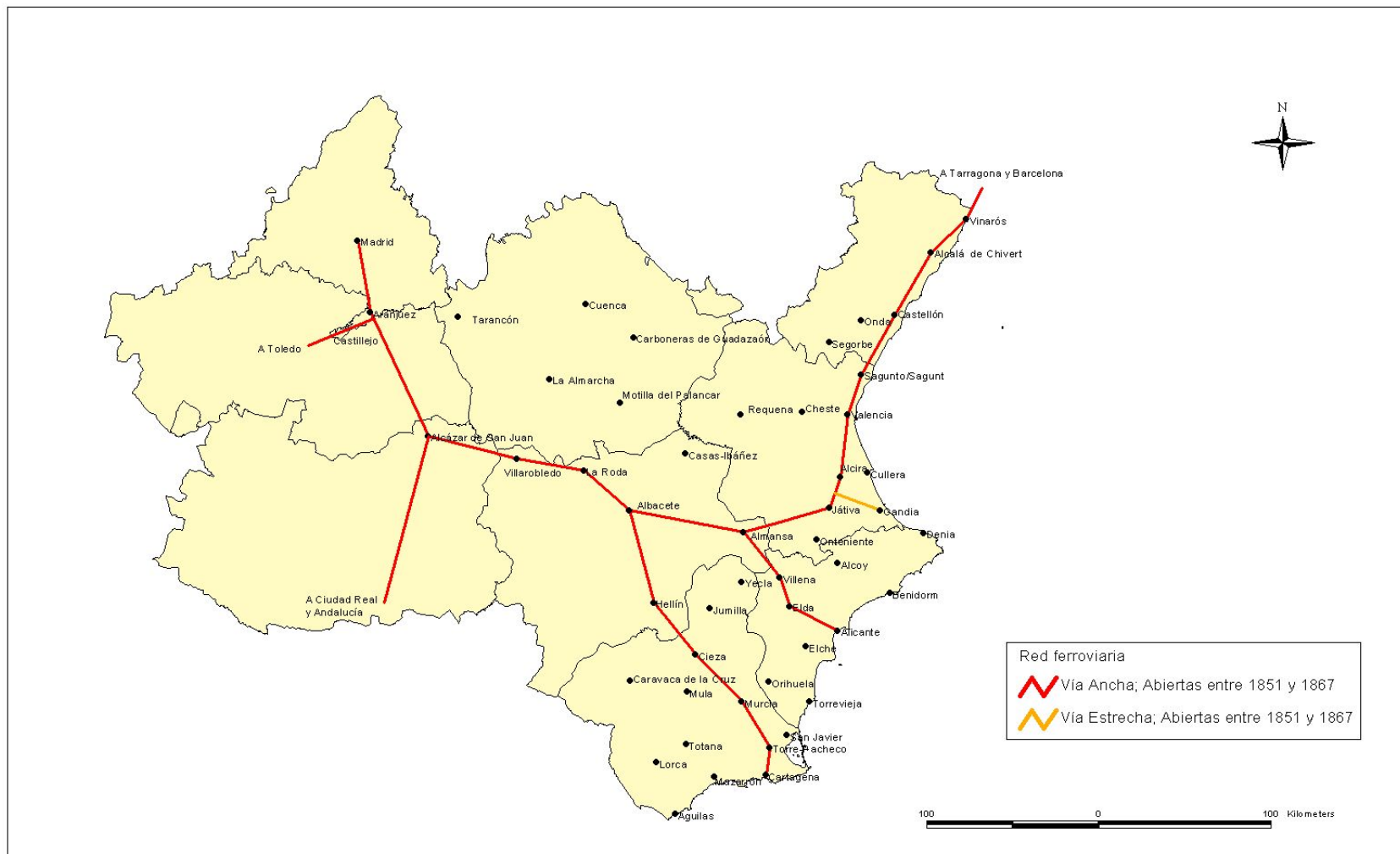
Sin embargo, la expansión de la red se detuvo bruscamente a mediados de los sesenta por la depresión agraria de 1864 y la crisis financiera de 1866. Fruto de esas dificultades se desencadenó la crisis de 1868, que abrió un periodo de inestabilidad política<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> Tras un año de servicio se cerró hasta 1878 por la quiebra de la empresa explotadora. Vidal, J.: *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Ediciones Alfonso el Magnánimo, Valencia 1992, pág. 129.

<sup>27</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 66.

**MAPA 1.5: ESTADO DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR EN 1867.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Wais, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 1987 y Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 1998.

### 3.4.3. EL GRAN IMPULSO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL CORREDOR (1875-1918).

Tras la crisis económica de mediados de los sesenta, las grandes compañías emprendieron una estrategia de crecimiento para aprovechar las economías de escala del sector. Para ello utilizaron la vía más rápida, que era la absorción de compañías más pequeñas<sup>28</sup>.

A su vez, en 1877 se aprobó una nueva ley de ferrocarriles que posibilitaba la construcción de ferrocarriles de vía estrecha<sup>29</sup>. Bajo su amparo, se abrió al tráfico en 1878 el ferrocarril de Silla a Cullera (25km), en 1881 el tramo que unía Castellón con su puerto y en 1884 se prolongó la línea Carcagente-Gandía hasta Denia (28km), que desde 1880 contaba con tracción a vapor<sup>30</sup>.

Respecto de la puesta en funcionamiento de nuevas líneas en vía ancha, en 1883 se ejecutó el tramo Valencia-Buñol (42km), y la recién formada Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, consiguió la concesión de la línea Murcia-Alicante (64km) y su ramal Albaterra-Torrevieja (26km), inaugurados en 1884. En 1887, conectaría la estación de Alicante con su puerto a contramuelle (1,3km)<sup>31</sup>.

Tras la red que se fue estableciendo en torno a Valencia y su puerto para favorecer la exportación de los productos agrícolas<sup>32</sup>, el área de Alcoy y el noroeste murciano fueron las zonas que mayor interés despertaron para implantar ferrocarriles de vía estrecha por su auge industrial, en el primer caso, y por la incipiente producción vinícola, en el segundo<sup>33</sup>. De ahí que en 1884 se inaugurara el tramo Villena-Bañeres-Bocairente<sup>34</sup>, que se prolongaría posteriormente como se tendrá oportunidad de comprobar.

En 1885, entró en servicio la línea Aranjuez-Cuenca (151km), encargándose de su explotación MZA, que con ello reforzó su posición en el Corredor. En ese mismo año también fue puesto en explotación el tramo de Murcia a Lorca por Alcantarilla, bajo el control de la Sociedad de los Ferrocarriles de Alcantarilla a Lorca (55km)<sup>35</sup>.

Ya en 1887, se enlazarían Villena y Yecla (vía estrecha, 27km)<sup>36</sup>, y la otra gran compañía de ferrocarriles españoles, Norte, adquirió dos líneas en el territorio del Corredor: La Almansa-Tarragona y el ferrocarril Valencia-Utiel, en servicio en 1887 tras la ejecución del tramo Utiel-Buñol (46km)<sup>37</sup>.

El MAPA 1.6 recoge el estado de la red en 1887.

<sup>28</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 149.

<sup>29</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 242.

<sup>30</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 265.

<sup>31</sup> Wais, F. op. cit. pág. 259.

<sup>32</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 265.

<sup>33</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 267.

<sup>34</sup> Desde Villena hasta Alcoy, núcleo próximo a Bocairente, la longitud de la línea era de 49km. Vidal, J. op. cit. pág. 135 según el “Plan de Ferrocarriles Secundarios de la provincia de Valencia, 1888”.

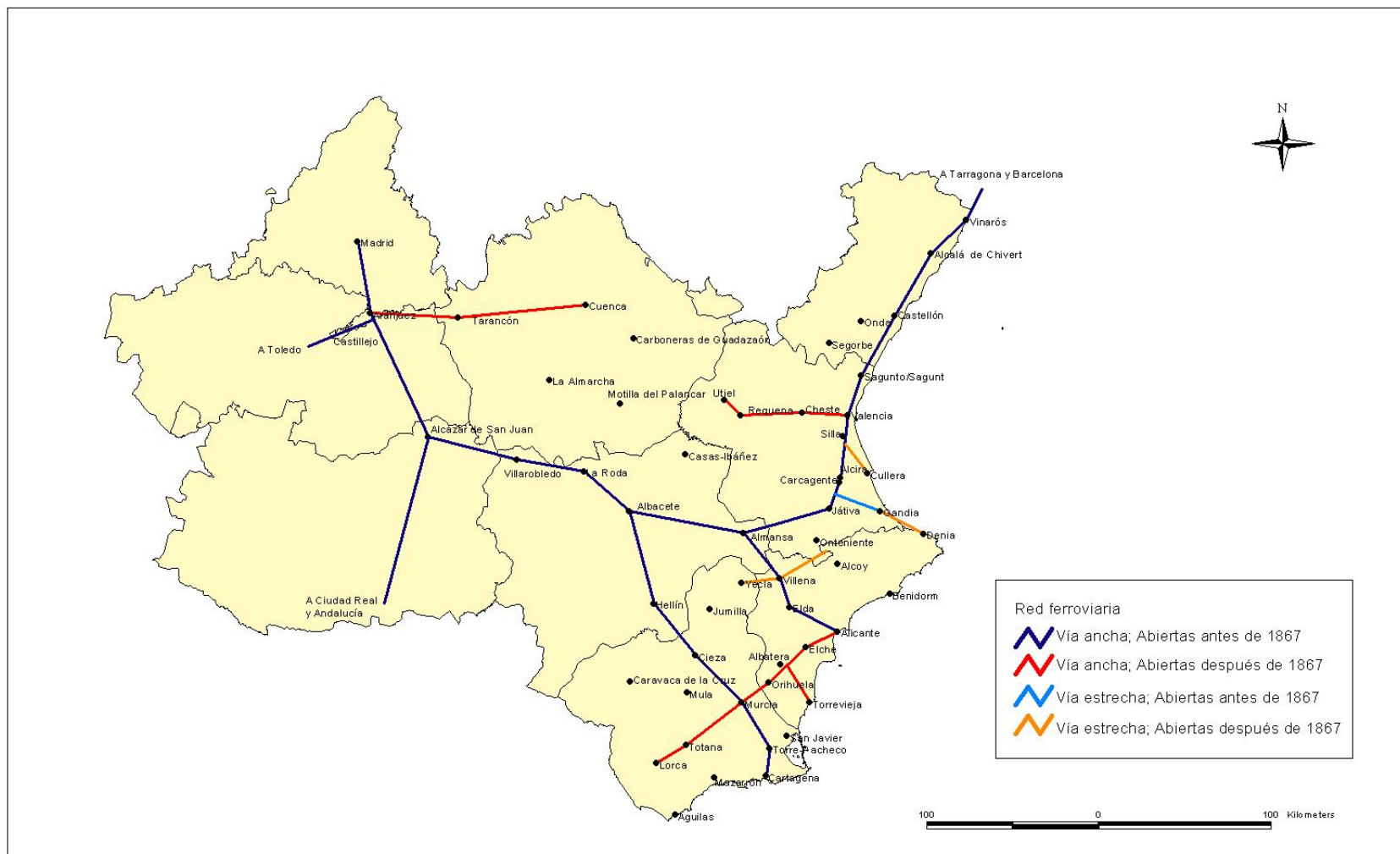
<sup>35</sup> Wais, F. op. cit. pág. 259

<sup>36</sup> Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*, Instituto Juan Sebastián Elcano, Madrid, 1979, pág. 59.

<sup>37</sup> Wais, F. op. cit. pág. 260.



**MAPA 1.6: ESTADO DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR EN 1887.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Wais, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 1987 y Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 1998.

Valencia fue configurando en su entorno una red ferroviaria radial con las líneas de vía estrecha Valencia a Liria (1888, 26km), Valencia-Bétera (1891, 17km), Valencia-Rafelbuñol (1893, 15km), Valencia-Alberique (1895, 41km)<sup>38</sup> y el ramal de vía ancha Valencia-Riba roja-Liria (1890, 29km)<sup>39</sup>. Castellón, por su parte, también fue conectándose con sus poblaciones más próximas: En 1888 llegaría la línea hasta Onda (28km) y en 1890 se enlazaría Villarreal con el Grao de Burriana (11km)<sup>40</sup>. También en vía estrecha se enlazó Gandía con Alcoy en 1893 (51km)<sup>41</sup>.

Las construcciones en vía ancha no se detuvieron durante estos años pues se ejecutó el ramal Játiva-Onteniente (Játiva-Albaida en 1893, 29km, y Albaida-Onteniente en 1894 (9km)), el tramo Lorca-Huercal-Overa (1891, 42km), en el umbral de la provincia de Almería, y se acabó el ramal de Águilas (Águilas-Almendricos, 1890, 31km)<sup>42</sup>.

En los últimos años del siglo, la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón acometió las obras de la línea Sagunto-Calatayud. Así, en 1897 inauguró el tramo Sagunto a Segorbe (31km); en 1899, Segorbe-Jérica-Barracas (43km); en 1900, Barracas-Puerto Escandón (Teruel), 44km, y en 1901, Puerto Escandón-Calatayud (151km)<sup>43</sup>.

Una vez entrado el siglo XX, se abrieron al tráfico las líneas de vía estrecha Alicante-Crevillente (31km)<sup>44</sup> y Cartagena a La Unión (10km) y Los Blancos (15km)<sup>45</sup>, en 1904, Yecla-Jumilla (28km)<sup>46</sup> y el ferrocarril minero Ojos Negros (Teruel)-Puerto de Sagunto, (204km)<sup>47</sup>, en 1905, y Alberique-Villanueva de Castellón (con un total de 47km entre Valencia y Villanueva de Castellón)<sup>48</sup> y el Denia-Alicante por el litoral, en 1915 (94km)<sup>49</sup>.

En vía ancha se enlazó Onteniente con Alcoy en 1904 (25km), de modo que a la finalización de la línea de vía estrecha entre Bocairente y Agres en 1906, se permitió el enlace entre estas dos líneas<sup>50</sup>. Ya en 1910 se procedió a la apertura de la estación empalme de Muro, lugar donde se conectó con el ferrocarril de vía estrecha de Gandía a Alcoy estableciéndose, por tanto, la comunicación ferroviaria entre Villena, Jumilla y Yecla con el puerto de Gandía<sup>51</sup>.

Por último, en 1908 se abrió la línea Villacañas-Quintanar de la Orden (25km) de vía estrecha, aunque en 1929 paso a ser de vía ancha<sup>52</sup>.

---

<sup>38</sup> Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*, Departamento de Geografía de la Universidad de Valencia, Valencia, 1988, pág. 52.

<sup>39</sup> Wais, F. op. cit. pág. 260.

<sup>40</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 270 y Uriol, J. I.: *Historia de los caminos de España, siglos XIX y XX*, Madrid, Vol. II, 1992, pág. 89.

<sup>41</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 268.

<sup>42</sup> Wais, F. op. cit. pág. 260.

<sup>43</sup> Wais, F. op. cit. pág. 261.

<sup>44</sup> La explotación de dicha vía férrea fue efímera, pues caducaba, ante la competencia de los Ferrocarriles Andaluces en 1910 según Coves, J. V.: *El ferrocarril en Elche (1845-1990)*, Ayuntamiento de Elche, 1993, pp. 27 y 28 y Uriol, J.I. op. cit. pág. 89.

<sup>45</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 273 y Uriol J.I. op. cit. pág. 90.

<sup>46</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 267.

<sup>47</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 278.

<sup>48</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 265.

<sup>49</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 269.

<sup>50</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 267.

<sup>51</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 268.

<sup>52</sup> Wais, F. op. cit. pág. 262.

#### 3.4.4. LA FINALIZACIÓN DE LA RED EN LA PRIMERA MITAD DE SIGLO XX.

En las décadas sucesivas y casi con la totalidad de la red finalizada, se abordaron los últimos tramos importantes del Corredor:

- En 1925, entró en funcionamiento el tramo Jumilla-Cieza (30km) de vía estrecha por la Compañía de Ferrocarriles Secundarios del Sur de España<sup>53</sup>,
- en 1933, inició su andadura la línea de vía ancha Murcia-Caravaca (78km)<sup>54</sup>, y
- en 1947, quedaron por fin enlazadas Cuenca y Utiel (118km), con lo que se establecía una nueva línea de conexión entre Madrid y Valencia<sup>55</sup>.

Como excepción en este periodo, en 1934 se cerró a la explotación el tramo de vía estrecha Villarreal-Grao de Burriana<sup>56</sup>.

El MAPA 1.7 representa el estado de la red en vísperas de la Guerra Civil Española.

---

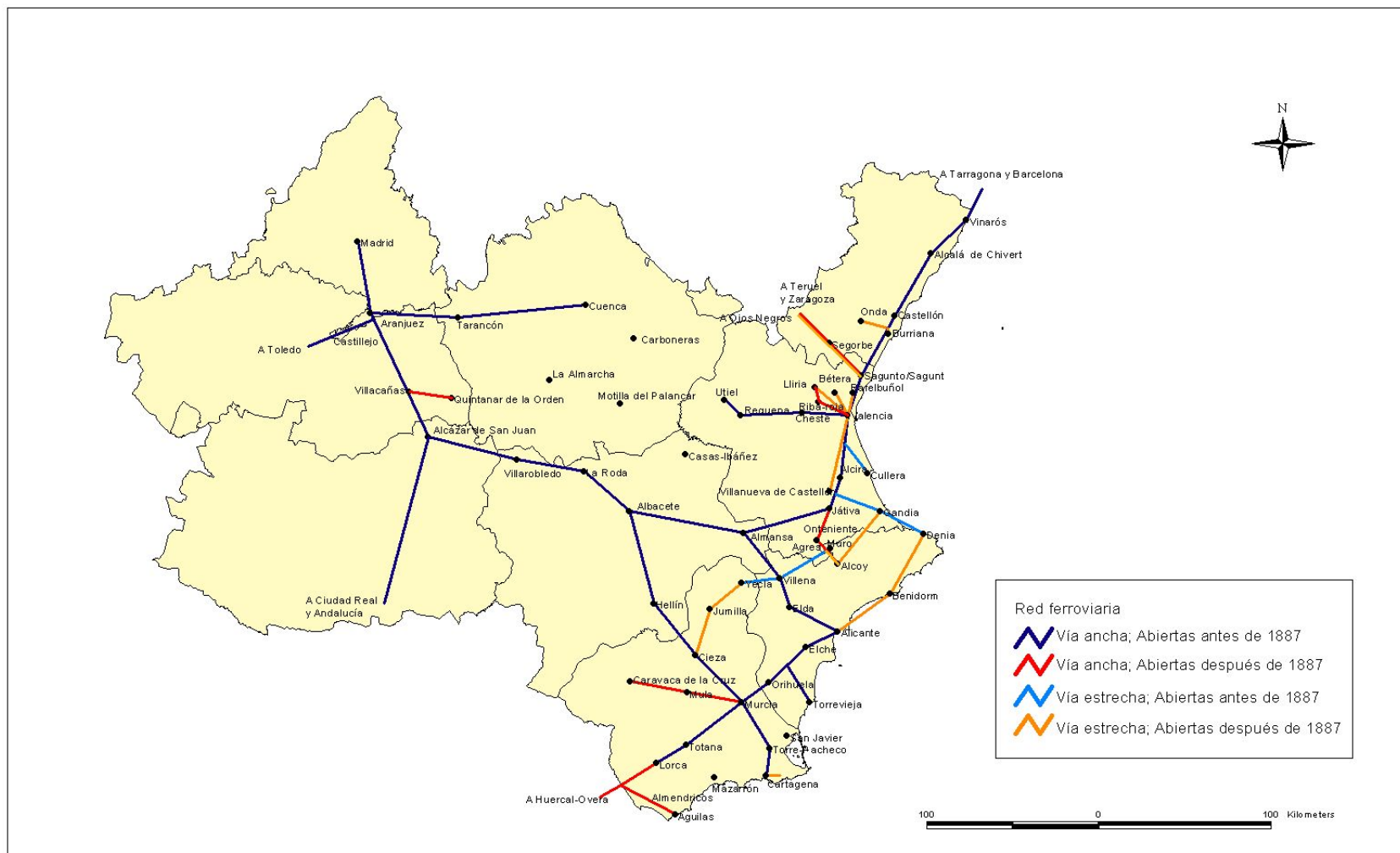
<sup>53</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 59.

<sup>54</sup> Wais, F. op. cit. pág. 262.

<sup>55</sup> Ídem anterior.

<sup>56</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 270.

**MAPA 1.7: ESTADO DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR EN 1934.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Wais, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 1987 y Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 1998.

### 3.4.5. DEL DESARROLLISMO INICIADO EN LOS AÑOS SESENTA HASTA EL INICIO DEL SIGLO XXI.

La baja rentabilidad de las líneas ferroviarias y la precaria situación financiera de RENFE y FEVE (hasta 1965 EFE) motivaron un cambio en la estrategia del sector que propició el cierre de aquellos tramos más deficitarios<sup>57</sup>.

Entre los de vía estrecha que se decidieron cerrar durante los años sesenta y setenta se encontraban: Onda-Grao de Castellón (1964)<sup>58</sup>, Carcagente-Denia (Carcagente-Gandía en 1969 y Gandía-Denia en 1974), Alcoy-Gandía (1969), Villena a Alcoy y Yecla y su prolongación a Jumilla y Cieza (1969)<sup>59</sup>, Murcia-Caravaca (1971)<sup>60</sup> y Ojos Negros-Puerto de Sagunto (1972)<sup>61</sup>.

Ya en la década de los ochenta, en 1984 se canceló el ramal Albaterra-Torre Vieja, y en 1985 el tramo Riba-Roja- Liria y el correspondiente entre Almendricos- Huercal-Overa y Guadix (Granada)<sup>62</sup>, todos ellos de vía ancha.

No obstante, en este periodo no sólo se cerraron líneas en el Corredor ya que se acometió la prolongación de la línea Silla-Cullera hasta Gandía (31km, 1972, desde 1935 de vía ancha)<sup>63</sup>, y se produjeron notables mejoras en la infraestructura de la red de modo que a finales de los ochenta se encontraban desdoblados y electrificados los tramos Madrid-La Encina (en las inmediaciones de Almansa), Valencia-Játiva y Valencia-Castellón, y se había electrificado el tramo desde La Encina hasta Alicante<sup>64</sup> (MAPA 1.8).

---

<sup>57</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II, pág. 115.

<sup>58</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 270.

<sup>59</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 145.

<sup>60</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 62.

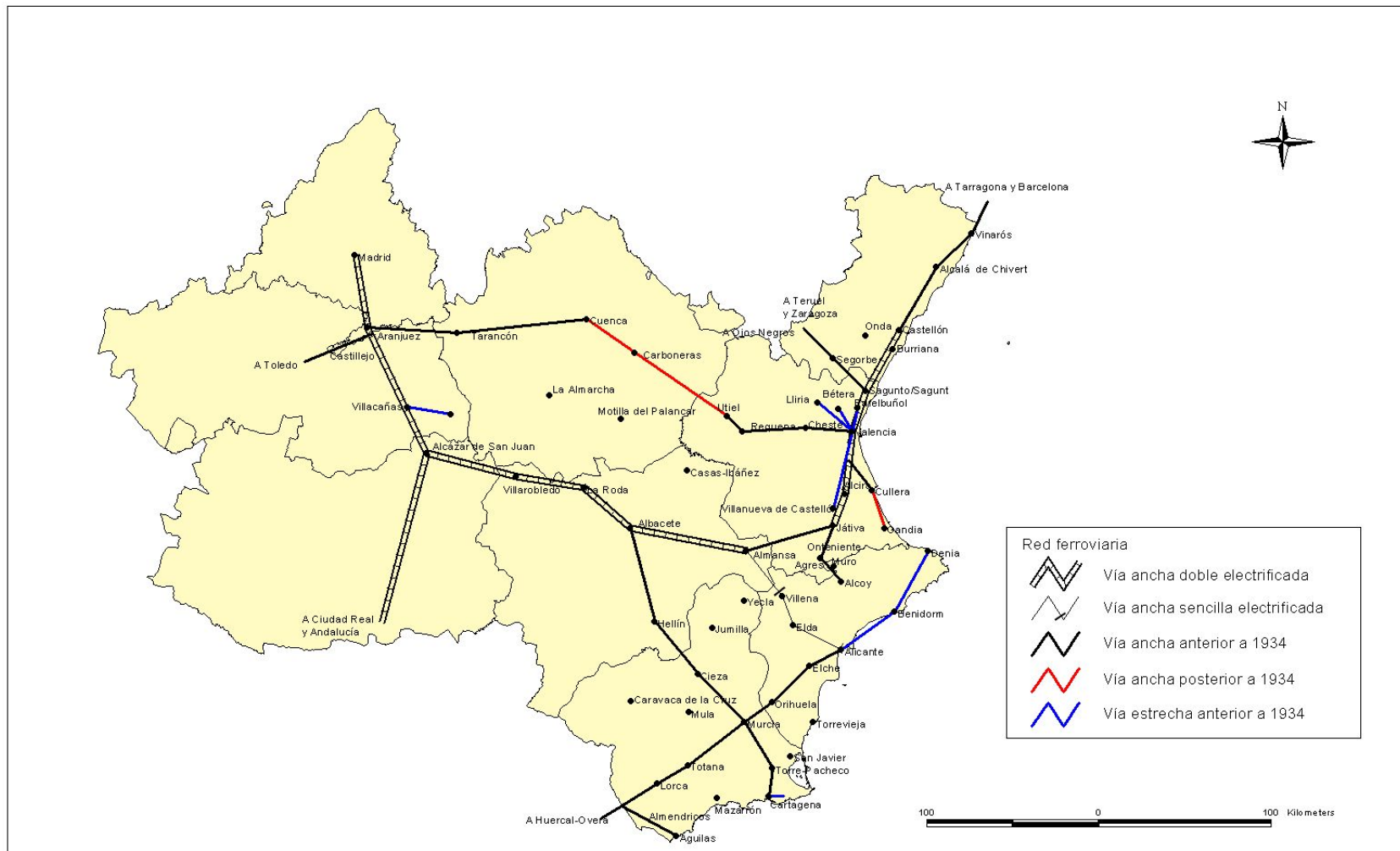
<sup>61</sup> Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. Valencia, 2002, pág. 118.

<sup>62</sup> Según los *Informes anuales sobre Los transportes y las comunicaciones* del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, publicados en la década de los ochenta.

<sup>63</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 53.

<sup>64</sup> Ídem anterior.

**MAPA 1.8: ESTADO DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR EN 1990.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente: *Informes anuales sobre los transportes y las comunicaciones.*

En la década de los noventa, la mejora en la red prosiguió con el desdoblamiento y electrificación de los tramos Játiva-La Encina, Castellón-Tortosa (Tarragona) y Silla-Cullera, el desdoblamiento del tramo Murcia-Alquerías (16km en la línea Murcia-Alicante) y la electrificación del segmento Cullera-Gandía<sup>65</sup>. Por otra parte, la línea Cartagena-Los Blancos, que desde 1965 suprimió el transporte de mercancías, se prolongó hasta Los Nietos en 1991, en el Mar Menor<sup>66</sup>. También se cerró la línea Villacañas-Quintanar de la Orden, que desde la década de los setenta tan sólo se dedicaba al transporte de mercancías<sup>67</sup>.

El MAPA 1.9 recoge el estado actual de las líneas de ferrocarril en el Corredor.

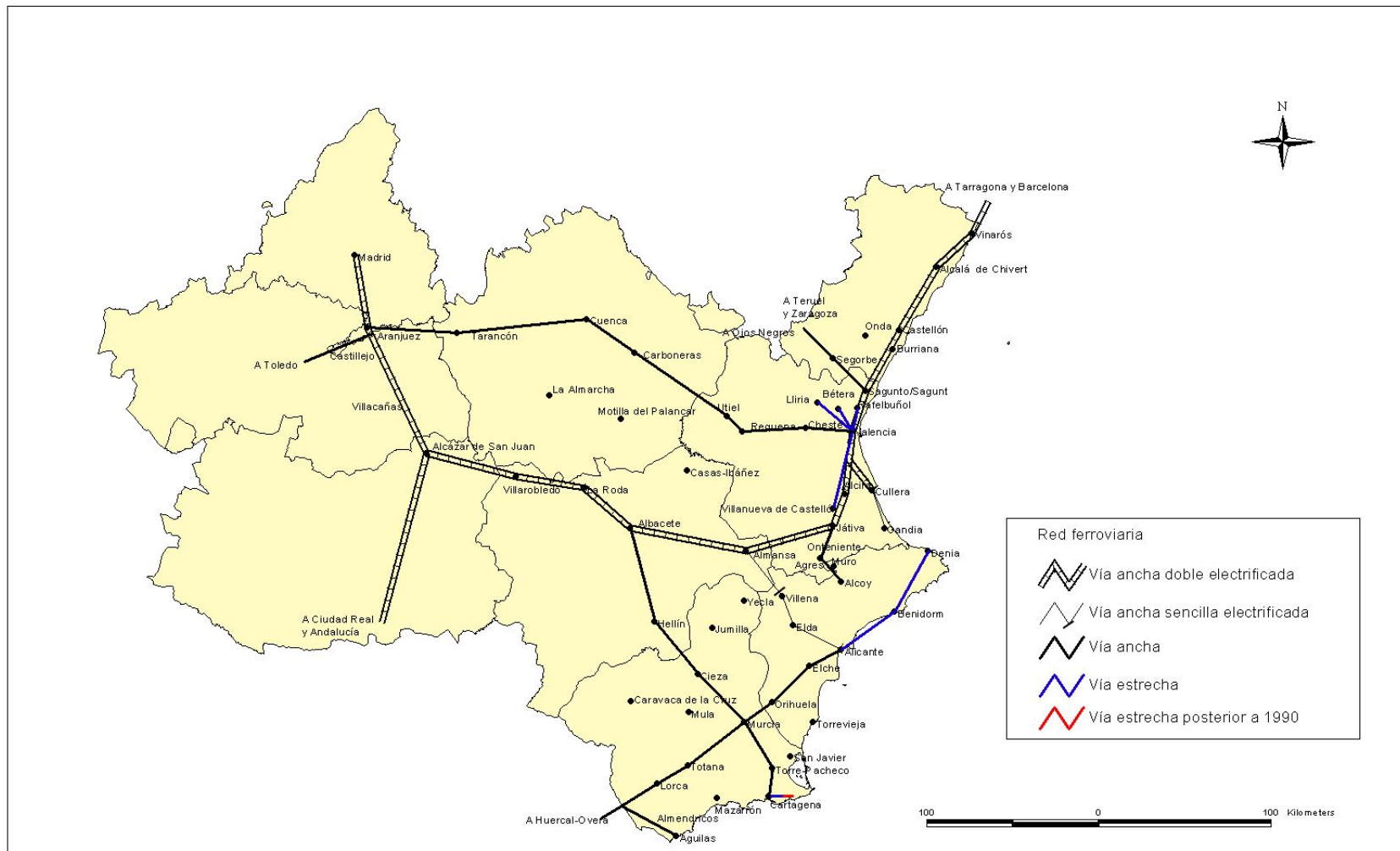
---

<sup>65</sup> Ídem anterior.

<sup>66</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 273.

<sup>67</sup> Según los *Informes anuales sobre Los transportes y las comunicaciones* del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, publicados en la década de los ochenta.

**MAPA 1.9: ESTADO DE LA RED FERROVIARIA DEL CORREDOR A 31 DE DICIEMBRE DE 2003.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Fomento: *Informe anual sobre los transportes y los servicios postales*, 2004.



## **4. LA ERA PREFERROVIARIA EN EL CORREDOR MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - MURCIA: FINALES DEL SIGLO XVIII HASTA MEDIADOS DEL XIX.**

### **4.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.**

En esta fase se trata de analizar la dinámica socioeconómica del Corredor durante la primera mitad del siglo XIX según las zonas y sus municipios, relacionándolos entre sí y con respecto a los entes territoriales de mayor rango como el propio Corredor, España y la Europa más desarrollada del momento. A esos efectos los pasos que se han seguido para llevar a cabo este diagnóstico han sido los siguientes:

1. Marco internacional: Se ha señalado cuál era la situación desde el punto de vista demográfico, económico y en la red de comunicaciones de los países más desarrollados europeos y su tendencia durante la primera mitad del siglo XIX.
2. Marco nacional: De la misma forma que en el caso europeo, pero con mayor grado de detalle se han señalado las principales variables socioeconómicas y su evolución durante estos cincuenta años y se han comparado con los valores europeos.
3. Recopilación de información y depuración de datos para realizar el análisis del Corredor.
4. Análisis general del Corredor, zonas y municipios en base a las variables antes señaladas comparándolas con los ámbitos nacional e internacional.
5. Análisis detallado de las zonas y los municipios que las componen: Dinámica y comparación con los datos del Corredor y España según el siguiente esquema:
  - a) Demografía.
  - b) Estructura sectorial de empleo.
  - c) Actividad comercial.
  - d) Equipamientos.
  - e) Comunicaciones.
6. Conclusiones a la era preferroviaria.

## 4.2. MARCO INTERNACIONAL.

Entre finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, acontecieron en Europa dos grandes acontecimientos que definieron tanto el presente como el futuro de la propia Europa y del resto del mundo. El primero se refiere a la Revolución Francesa, en tanto que durante mucho tiempo, toda revolución lo será, en la medida en que se acerque a ese modelo original. La segunda, que será en la que se centrará especial atención, fue la Revolución Industrial<sup>68</sup>.

La Revolución Industrial se inició en la segunda mitad del siglo XVIII en Inglaterra, y se difundió después a otras naciones europeas. Fue una gran transformación de los sistemas de trabajo y de la estructura de la sociedad. Se pasó del viejo mundo rural al de las ciudades tentaculares, del trabajo manual a la máquina, del taller a la fábrica<sup>69</sup>. Por tanto, la Revolución Industrial definió el paso de una sociedad orgánica a una industrial: La primera, basada en una economía agraria, con producción y trabajo mayoritariamente dedicados a la obtención de alimentos y vestidos. La segunda, fundamentada en la actividad industrial, que gira alrededor de la fábrica, y que emplea la mayor parte de la población en dicho sector.

Así, la economía industrial se determina como aquella capaz de alcanzar un crecimiento económico sostenido, rápido y elevado, imposible en una sociedad agrícola<sup>70</sup>. No fue un proceso súbito, sino duradero, tampoco fue un solo proceso de industrialización, ya que se produjeron cambios paralelos en la agricultura y en la sociedad<sup>71</sup>.

Las transformaciones socioeconómicas experimentadas en los países en los que se produjo la Revolución Industrial fueron las siguientes:

- El principal símbolo de la Revolución Industrial fue la profunda transformación de la producción textil algodonera. El textil algodonero se caracterizó por la utilización de una nueva materia prima nueva, introducción de nuevas energías y finalmente la aparición de la fábrica. A todo ello hay que añadir los efectos positivos que tuvo en otras industrias como la química, el carbón, hierro, construcción de maquinaria, y el transporte.
- Expansión de la población y despegue industrial fueron dos fenómenos estrechamente relacionados. En 1800 Europa estaba poblada por 187 millones de personas; en 1900 rebasaba los 400 millones, incremento que no fue frenado siquiera por las intensas migraciones que llevaron a los europeos a colonizar otros continentes<sup>72</sup>.
- La industrialización no habría podido consolidarse si no se hubieran dado, antes y durante ella, alteraciones muy destacadas dentro del sector agrario, que produjeron tanto aumentos de producción como de productividad. En un proceso en el que creció considerablemente la población era necesario que los agricultores proporcionaran los alimentos necesarios para el sostenimiento de toda la población. Este reto fue superado por la agricultura de los países europeos ya que proveyeron de alimentos a una población que casi se triplicó entre 1750 y 1850<sup>73</sup>.
- La economía industrial se sustentaba en la disponibilidad de energía y de determinadas materias primas. Las limitaciones de la energía orgánica que se había utilizado hasta el momento pudieron ser superadas gracias a la disponibilidad de materias primas (carbón, que Inglaterra tenía en su subsuelo) y el convertidor energético que llegó por necesidad,

---

<sup>68</sup> Palafox, J. *Curso de Historia Económica*, Tirant lo Blanch Valencia, 1999, pág. 97.

<sup>69</sup> Fernández, A. *Historia del Mundo Contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1998 pág. 4.

<sup>70</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 97.

<sup>71</sup> Fernández, A. op. cit. pág. 4.

<sup>72</sup> Fernández, A. op. cit. pág. 5.

<sup>73</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 104.

la máquina de vapor<sup>74</sup>. Así mismo, utilizando el carbón como combustible, se consiguió producir acero, naciendo de esta manera la industria siderúrgica<sup>75</sup>.

- El desarrollo de un sector moderno compuesto por las industrias de algodón, hierro, maquinaria, minería, transporte y algunas de bienes de consumo como la papelera. Fue este sector la cuna de la mayoría de las grandes innovaciones técnicas que condujeron al surgimiento de la fábrica y obligaron a un considerable aumento de la inversión en maquinaria respecto al trabajo<sup>76</sup>.
- Los índices de producción de hierro fundido y acero señalan la jerarquía de las potencias industriales: La supremacía de Inglaterra, la industrialización de Alemania, el crecimiento rápido de los Estados Unidos y el más lento de Francia. Las naciones que retrasaron el inicio de su industrialización, como Italia, Japón y Rusia, mantuvieron unos índices de producción de hierro y acero muy bajos, hasta que acometieron su industrialización. Un consumo de hierro pequeño equivale a una red de ferrocarriles pequeña y a un transporte y comercialización arcaicos<sup>77</sup>.
- Respecto del sistema de transportes, en Inglaterra durante el siglo XVIII el estado de los caminos era desastroso. Aunque mejoraron con el transcurso de la centuria, el acarreo de mercancías se realizó mayoritariamente a través de canales, que gracias a las características físicas de Inglaterra, permitía una mayor carga respecto del transporte terrestre. La importancia de los canales fue excepcional para el desarrollo industrial inglés al conectar las materias primas (carbón y hierro) con los centros de producción y a éstos con los de consumo. Sin embargo, el declive de los canales empezó en la década de 1840 cuando entraron en fuerte competencia con un nuevo modo de transporte: el ferrocarril. Las ventajas del ferrocarril sobre el canal se fueron haciendo cada vez más evidentes y éste tuvo que resignarse a verse desplazado por aquel<sup>78</sup>. El crecimiento fue particularmente intenso entre 1835 y 1840. Gran Bretaña fue la protagonista del primer gran “boom” ferroviario. Los estados alemanes, Bélgica y Francia, por este orden, participaron de la euforia, pero en cantidades netamente inferiores. Los 1.800km construidos por Gran Bretaña en un quinquenio superaban al conjunto de todos los países europeos. A partir de esos años, la construcción ferroviaria y la inversión tuvieron trayectorias similares en Europa. El tendido ferroviario europeo hacia 1850 presenta la primera red europea que iba desde el río Loira hasta el Fístula y desde el mar del Norte y el mar Báltico hasta los Alpes y hasta el Danubio. La zona franco-belga tenía ya una entidad respetable. El área alemana y austriaca, vertebrada en torno a los intereses prusianos, también. El resto estaba mucho más atrasado y completamente desconectado<sup>79</sup>. De 1830 a 1900 no hay duda de que el motor de la economía europea fue el ferrocarril. Su construcción movilizaba recursos financieros y humanos, los desplazaba sobre el territorio y creaba nuevas pautas de localización y de competitividad<sup>80</sup>.

Centrando el análisis en la red caminos europeos, había mejorado sustancialmente en los últimos años como se constata tras comparar la densidad de la red viaria española de mediados del siglo XIX con la existente en Francia, un país de tamaño comparable: España en aquel momento contaba con menos de diez mil kilómetros de carreteras y caminos, una densidad inferior a veinte kilómetros por cada mil kilómetros cuadrados de territorio. En esa fecha Francia tenía una red viaria ocho veces más extensa y una

---

<sup>74</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 110.

<sup>75</sup> Fernández, A. op. cit. pág. 9.

<sup>76</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 107.

<sup>77</sup> Fernández, A. op. cit. pp. 10 y 11.

<sup>78</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 115-116.

<sup>79</sup> Carreras, A.: “Los ferrocarriles en Europa: Algunas perspectivas históricas” en *Siglo y medio del ferrocarril en España*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1999, pág. 43.

<sup>80</sup> Carreras, Albert, op. cit, pág. 42.

densidad triple a la española. En términos habitantes por kilómetro de carreteras y caminos, España superaba los mil quinientos mientras que Francia no alcanzaba los quinientos, es decir, una dotación per cápita más de tres veces superior a la española. Y ello, al margen de su enorme ventaja por la existencia de ríos navegables y una amplia red de canales<sup>81</sup>. El mejor estado de la red extranjera respecto de la española, también se aprecia cuando en 1830-33 Richard Ford se quejaba de los malos caminos por los que estaba recorriendo España, escribía: “Las carreteras de Inglaterra han mejorado tanto últimamente y resultan tan aventajadas al compararlas con las de cualquier otra nación, que olvidamos en qué manera España hace cincuenta años estaba mucho más adelantada”<sup>82</sup>.

Por tanto, durante las primeras décadas del siglo XIX se sentaron las bases del crecimiento económico mundial de esta centuria caracterizado por un elevado crecimiento del comercio mundial, acelerado tras la fuerte expansión económica iniciada a comienzos de la década de los años cuarenta<sup>83</sup>.

### **4.3. MARCO ESPAÑOL.**

#### **4.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.**

Durante los cincuenta años que ocupan este periodo de la historia de España, se sucedieron numerosos cambios político-económicos que influyeron decisivamente en el devenir de los acontecimientos transformando la sociedad española.

El primer tercio de siglo estuvo dominado por una notable inestabilidad con efectos muy negativos sobre la tasa de crecimiento. El surgimiento de una sociedad liberal en España se inicia en 1808 y no puede considerarse concluido hasta mediados de siglo. Fue un proceso especialmente tortuoso, jalonado por las guerras napoleónica (1808-1814) y I Guerra Carlista (1833-1839) y dominado por cambios institucionales de gran importancia<sup>84</sup>. El atraso relativo de España con respecto a los países industrializados se explica fundamentalmente por dos motivos:

- El escaso empuje de los incentivos favorables a la inversión y la innovación ante un marco institucional y de los derechos de propiedad discriminatorio para la reinversión de los excedentes en el proceso de reproducción.
- Las desventajas derivadas de una orografía, posición geográfica y climatología poco propicias y de una baja calidad de la tierra en gran parte del territorio así como la ausencia de recursos naturales fundamentales para el crecimiento económico en el siglo XIX como el carbón y el agua<sup>85</sup>.

La inestabilidad del Régimen absolutista del primer tercio del siglo XIX tocó a su fin con la muerte de Fernando VII en 1833. Heredó el trono su hija Isabel, de tres años, actuando como regentes su madre María Cristina hasta 1840 y el general Espartero desde esa fecha hasta 1843. Se implantó entonces un sistema liberal que permitió dictar leyes como la desamortización de los bienes de la Iglesia, promovida por el ministro de Hacienda Mendizábal, la supresión de los diezmos, las aduanas interiores, los gremios, etc<sup>86</sup>.

---

<sup>81</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 161 y elaboración propia según Nadal, J.: *La población española (Siglos XVI a XX)*, pág. 139.

<sup>82</sup> Menéndez-Pidal, Gonzalo: *Los caminos en el siglo XIX*, pág. 235.

<sup>83</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 179.

<sup>84</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 151.

<sup>85</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 150.

<sup>86</sup> Prats, J. et al: *Geografía e Historia de España*. Anaya, Madrid, 1997, pp. 264 y 266.

En 1843, un pronunciamiento militar puso fin a la regencia de Espartero, alineada con los postulados de los liberales progresistas. Este levantamiento dio el poder a los moderados del general Narváez, que gobernaron durante diez años en la llamada Década Moderada<sup>87</sup>.

La corrupción económica y financiera de muchos mandatarios provocó que se formasen grupos de presión dentro del mismo partido que protagonizaron múltiples revueltas dando lugar al denominado Bienio Progresista<sup>88</sup>.

El Bienio Progresista (1854-1856) comenzó con la entrega del poder de la Reina Isabel II al general Espartero. Sus acciones estuvieron encaminadas a afianzar el liberalismo y ampliar las libertades fundamentales; se desencadenó la desamortización de Madoz y se redactó la Ley de Ferrocarriles, que, como se verá más adelante, tuvo una gran importancia en el desarrollo del capitalismo<sup>89</sup>.

#### 4.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.

A lo largo de la primera mitad siglo XIX la población española creció considerablemente aunque a un ritmo menor que en los países más industrializados de Europa<sup>90</sup> (CUADRO 1.3). De los 10.541.000 de 1797 se pasó a 15.454.000, es decir, un crecimiento de casi el 50% en estos sesenta años. En el conjunto de Inglaterra y Gales se pasó de 8.216.000 habitantes en 1790 a 17.928.000 habitantes en 1850, es decir, supuso un crecimiento más del doble respecto de 1790. La tasa de crecimiento anual de España es una de las más bajas de Europa, acompañada además de los rasgos típicos de la demografía tradicional: alta mortalidad y elevada natalidad<sup>91</sup>.

La elevada mortalidad era fruto de la frecuente escasez cuya causa fundamental estribaba en las fluctuaciones climáticas que traían consigo una baja cosecha y con ella el hambre y la muerte. Si el tamaño de la cosecha dependía tanto del tiempo era porque la agricultura estaba técnicamente atrasada y sus rendimientos eran muy bajos, cercanos a los de subsistencia; porque el sistema de transporte era lento y primitivo y fallaba por ello en su papel de redistribuidor de alimentos entre regiones excedentarias o puertos de entrada, y regiones deficitarias.<sup>92</sup>

No obstante, estas características no eran igualmente compartidas en todas las zonas: La población creció de forma desigual, aumentando más en el Norte que en el Sur, y las zonas periféricas crecieron más que el interior, a excepción de Madrid<sup>93</sup>.

**CUADRO 1.3: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE ESPAÑA Y EUROPA OCCIDENTAL, 1800-1850.**

| PAÍS                   | MILLONES DE HABITANTES |      | TASA CREC. MEDIO ANUAL 1800-1850 |
|------------------------|------------------------|------|----------------------------------|
|                        | 1800                   | 1850 |                                  |
| BÉLGICA                | 3,1                    | 4,3  | 0,77                             |
| DINAMARCA              | 0,9                    | 1,4  | 1,11                             |
| FINLANDIA              | 0,8                    | 1,6  | 2,00                             |
| FRANCIA <sup>94</sup>  | 27,3                   | 35,8 | 0,62                             |
| GRAN BRETAÑA E IRLANDA | 15,3                   | 27,4 | 1,58                             |

<sup>87</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 266.

<sup>88</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 267.

<sup>89</sup> Ídem anterior.

<sup>90</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 290.

<sup>91</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 159.

<sup>92</sup> Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica del siglos XIX y XX*, Alianza, Madrid, 1994, pág. 29.

<sup>93</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 290.

<sup>94</sup> Se incluye la población de Alsacia y Lorena.

| PAÍS                                   | MILLONES DE HABITANTES |              | TASA CREC. MEDIO ANUAL 1800-1850 |
|--|------------------------|--------------|----------------------------------|
|  | 1800                   | 1850         |                                  |
| ITALIA                                 | 19                     | 24,4         | 0,57                             |
| NORUEGA                                | 0,9                    | 1,4          | 1,11                             |
| PAÍSES BAJOS                           | 2,1                    | 3,1          | 0,95                             |
| PORTUGAL                               | 2,9                    | 3,5          | 0,41                             |
| SUECIA                                 | 2,3                    | 3,5          | 1,04                             |
| <b>ESPAÑA</b>                          | <b>10,6</b>            | <b>15</b>    | <b>0,83</b>                      |
| <b>EUROPA OCCIDENTAL</b> <sup>95</sup> | <b>85,2</b>            | <b>121,4</b> | <b>0,85</b>                      |

Fuente: Nadal, J.: “La población española (Siglos XVI a XX)”, pág. 139 según B.P. Mitchell: Statistical Appendix, 1700-1914, fascículo de cierre del t. IV de “The Fontana Economic History of Europe”, Londres, 1971, pp. 14-15 y M. Reinhard, A. Armengaud y J. Dupaquier: Histire générale de la population mundiales, París, 1968, pp. 686-687 y elaboración propia.

### 4.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.

#### 4.3.3.1. PROPIEDAD AGRARIA Y DESAMORTIZACIÓN.

A principios de siglo la agricultura seguía siendo la actividad económica más importante de España pues ocupaba a dos tercios de la población y representaba más del 50% de la renta nacional. Sin embargo, adolecía de problemas estructurales como una tecnología atrasada, rendimientos bajos y reparto desigual de las posesiones<sup>96</sup>.

Pese a que la especialización por regiones no se había consolidado durante el siglo XVIII como lo fue después de la introducción de los ferrocarriles, sí se produjeron avances en este sentido antes de 1800 y cabe atribuirlos a las variantes en la calidad del suelo, de la propiedad de la tierra, a los factores climatológicos y a los medios de transporte de que se disponía<sup>97</sup>. Fueron las sustantivas diferencias regionales de la Castilla del siglo XVIII las que dieron lugar a las posibilidades de un intercambio mutuo de varios de sus productos. Castilla la Nueva aportaba un poco de grano, grandes cantidades de vino y, junto con Extremadura, destacaba por su ganado, proveedor de las necesidades urbanas de carne, lana y pieles. Comarcas de las provincias de Cuenca, Soria, Ávila y Granada producían artículos derivados de la madera y ciertos distritos de Extremadura, Toledo y Cuenca contaban con suficiente arcilla como para manufacturar cerámica y utensilios de cocina. Las áreas próximas a Murcia y Valencia producían cítricos y arroz, mientras que Cartagena y Alicante eran los puertos ideales para comunicar el interior Mediterráneo vía Murcia y Albacete<sup>98</sup>.

La mayor parte de las tierras estaban en manos de la aristocracia y de la Iglesia. En éstas últimas era incluso imposible su venta o división. La otra parte, era propiedad de los Ayuntamientos, que tampoco se podían vender, pero que eran utilizadas por los vecinos de los municipios. La estructura agraria resultante era muy poco eficiente y dificultaba los aumentos de productividad necesarios para el desarrollo industrial<sup>99</sup>.

Paralelamente, la gravosa situación de la Hacienda Pública, exacerbada por la pérdida de las colonias, mermó sustancialmente el flujo de las exportaciones agrícolas<sup>100</sup>.

<sup>95</sup> Las mutaciones fronterizas impiden la inclusión de Alemania y Austria.

<sup>96</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 278.

<sup>97</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 30.

<sup>98</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 29.

<sup>99</sup> Prats, J. et al. op. cit. pp. 278 y 279.

<sup>100</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 279.

Por consiguiente, la protección arancelaria se fue haciendo más necesaria para los cultivadores trigueros a medida que mejoraban los métodos de transporte y la competencia de otras agriculturas más productivas se agudizaba. Si la protección al trigo no hubiese sido tan alta, las crecientes importaciones de este cereal habrían causado una disminución en el número de cultivadores trigueros, eliminando a los menos eficientes. Esto hubiera llevado consigo una redistribución de recursos hacia productos y técnicas más productivas y competitivas (no sólo frutas y verdura, sino también patatas, maíz, ganado, y la introducción de más fertilizante, mejores rotaciones y regadíos) y, algo muy importante en este proceso de reasignación, hubiera causado un flujo de emigración de la árida meseta hacia las ciudades y el extranjero. La protección arancelaria contribuyó al estancamiento económico al perjudicar a los productos mediterráneos. Esto fue así no sólo porque la protección estorbara la movilidad de los recursos, sino también porque provocó represalias contra las exportaciones españolas, especialmente de frutas y hortalizas, en otros países mediterráneos, Francia entre ellos<sup>101</sup>.

Ante este panorama era imprescindible una reforma fiscal. Reforma, que se produjo en 1836 bajo la regencia de María Cristina y gracias al ministro de Hacienda, Mendizábal. La desamortización consistió en la incautación estatal mediante compensación, de bienes pertenecientes a la Iglesia y Órdenes Militares para ser vendidos en pública subasta<sup>102</sup>.

Pero no sólo se produjo esa desamortización sino que en 1855, durante el bienio progresista, se llevó a cabo la desamortización de Pascual Madoz, en la que además de los bienes eclesiásticos y de Órdenes Militares, se pusieron a la venta los pertenecientes al Estado y a los municipios<sup>103</sup>.

Las consecuencias de esta reforma fueron varias: Supuso una gran fuente de ingresos para la Hacienda Pública durante todo el siglo<sup>104</sup>, influyó directamente en el proceso de urbanización<sup>105</sup>, se produjeron transformaciones en la agricultura (extensión de cultivos de cereales, crecimiento de la producción, especialización de zonas productivas según la articulación del mercado nacional, etc.), originó en determinadas zonas la proletarización del campesinado ya que se favoreció a los grandes aristócratas y terratenientes<sup>106</sup> pero, sobre todo, consolidó la propiedad privada en la tierra facilitando la desaparición de formas de propiedad incompatibles con el crecimiento económico<sup>107</sup>. Desde el punto de vista técnico, se produjeron en determinadas zonas ciertos avances. Se comenzó a extender el cultivo del maíz y de la patata y se generalizó el empleo de abonos como el guano y el nitrato<sup>108</sup>.

No obstante, las sucesivas y violentas crisis de subsistencia que caracterizan la evolución de la economía española durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX demuestran la persistencia del Antiguo Régimen económico y las dificultades que existían para la comercialización de los productos. Los flujos comerciales interregionales eran obstaculizados por el excesivo coste de los medios de transporte de la época, por lo que el mercado nacional estaba escasamente integrado. Por tanto, la mayor parte del territorio se mantenía en una economía de subsistencia en que el cultivo dominante eran los cereales (trigo, centeno y cebada ocupaban 3/4 partes del territorio), las legumbres, el olivo y la vid. Sin embargo, en el marco de una economía de subsistencia en que casi todas las regiones cultivaban grano, las diferencias de

---

<sup>101</sup> Tortella, G. op. cit. pp. 58 y 59.

<sup>102</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 279.

<sup>103</sup> Ídem anterior.

<sup>104</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 156.

<sup>105</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 158.

<sup>106</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 280.

<sup>107</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 156.

<sup>108</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 280.

recursos, especialmente climáticos y edáficos, determinaban una diferenciación espacial de las cosechas, por lo que existían transacciones interregionales permanentes<sup>109</sup>.

#### 4.3.3.2. EL DÉBIL CRECIMIENTO INDUSTRIAL.

El avance industrial suscitado en los países vecinos europeos escasamente se manifestó en España. A finales del siglo XIX, la economía seguía siendo fundamentalmente agraria y la participación de la industria en la renta nacional no alcanzaba un quinto del total. Fueron varias las causas que impidieron un mayor desarrollo del sector<sup>110</sup>:

- 1) La escasa capacidad de compra de la inmensa mayoría de los consumidores españoles que influyó en la debilidad de los efectos de arrastre del sector industrial.
- 2) La ausencia de carbón de piedra y agua, materias primas indispensables en la industrialización europea: La desfavorable dotación de recursos naturales de España limitó el crecimiento de la oferta obstaculizando la adopción de las técnicas que permitiesen una mayor productividad.
- 3) La ubicación periférica en el conjunto de Europa suponía una gran desventaja: En un contexto dominado por costes de transporte y de información elevados, su lejanía del núcleo central de industrialización dificultaba tanto la adquisición de inputs como el transporte de outputs.
- 4) La continuada absorción de recursos por parte de la Hacienda Pública: Su actuación elevó los tipos de interés encareciendo con ello la financiación de las empresas y desincentivando la inversión productiva<sup>111</sup>.

Las transformaciones dignas de mención en este periodo a nivel nacional se dieron principalmente en Cataluña, especialmente dedicada a la elaboración de tejidos de algodón. Los inicios de esta industria hay que situarlos a mediados del siglo XVIII con la instalación de un número apreciable de telares y cuyas producciones tenían buena salida, tanto en mercados del interior de la Península como en las colonias americanas. Pese a las desavenencias de la pérdida de las colonias americanas y las guerras civiles en España, a partir de la década de 1830 tendría lugar un intenso proceso de renovación tecnológica<sup>112</sup>.

#### 4.3.4. LAS COMUNICACIONES.

La coyuntura expansionista que estaba transformando la economía española necesitaba de un sistema de transportes más eficiente que el existente en esos momentos, ello habría facilitado y abaratado los intercambios<sup>113</sup>.

Ya se han comentado las dificultades que había en el transporte terrestre hasta la llegada del ferrocarril a mediados de siglo, de manera que numerosos intercambios se realizaban mediante cabotaje. Así, la navegación costera contribuyó a integrar la actividad económica de las regiones periféricas, incapaces de desarrollar mercados en el interior ante la ausencia de carreteras y canales para barcos, gabarras y carros de carga. De hecho, hacia 1840 las mayores ciudades de la costa estaban comunicadas con un servicio regular de vapores<sup>114</sup>. Como ejemplo,

<sup>109</sup> Salom, J.: *Sistema urbano y desarrollo regional*, Fundación Universitaria San Pablo CEU, Valencia, 1990, pág. 38.

<sup>110</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 168.

<sup>111</sup> Palafox, J. op. cit. pp.170 y 171.

<sup>112</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 283 y Palafox, J. op. cit. pág. 169.

<sup>113</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 282.

<sup>114</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 34.



cabe citar el hecho de que los mercaderes de Barcelona, la costa norte y Cádiz se habían acostumbrado, desde tiempo inveterado, a que se les abasteciera de grano por vía marítima, en calidad de complemento de la producción local, simplemente porque era más barato que el grano adquirido en el interior<sup>115</sup>. En cualquier caso, hacia 1828, el comercio exterior se había reducido a un tercio de su nivel durante el siglo XVIII, de modo que no es de extrañar que las ciudades de la costa estuviesen, hacia 1830, en patente declive<sup>116</sup>.

También se ha hecho mención a la complicada orografía del terreno como uno de los factores responsables que impedían a los productores de alimentos favorecerse de los precios altos cuando éstos ocurrían en zonas alejadas con el consecuente freno a la especialización regional. Las limitaciones de la estructura tradicional del transporte, pero también los catastróficos efectos de la guerra y el colapso del comercio colonial y extranjero contribuyeron a crear un techo absoluto para el nivel de desarrollo en Castilla<sup>117</sup>. El techo permaneció constante durante cincuenta años, dando lugar a un grado de estancamiento y de retraso que no conoció igual en la Europa occidental. Los efectos del persistente embotellamiento en los transportes pueden palpase en las violentas fluctuaciones de los precios en periodos de pobres cosechas y en las notables diferencias de precios entre las áreas productoras y consumidoras<sup>118</sup>.

La demora en la ejecución de la red de ferrocarriles hasta mediados del siglo XIX hace que el interés en la red de comunicaciones española pase fundamentalmente por el análisis de la red viaria. Las construcciones durante este periodo consolidaron el sistema radial de carreteras con centro en Madrid y sus propósitos, estuvieron encaminados más en mejorar el transporte de viajeros y noticias que de mercancías<sup>119</sup>.

El inicio del siglo XIX coincide con una etapa de importantes realizaciones en la red viaria española, superándose la cifra de los cien kilómetros anuales, pero insistiendo fundamentalmente en las arterias radiales<sup>120</sup>. Sin embargo, la guerra napoleónica lo paraliza todo, los caminos caen en el más absoluto abandono y se destruyen innumerables puentes, incluso los que habían resistido más de un milenio<sup>121</sup>. A raíz de la Guerra de la Independencia y durante el reinado de Fernando VII, el ritmo se redujo hasta los 40-50km anuales debido a la necesaria reconstrucción de la red y los errores políticos como el cierre de la Escuela de Caminos, la emigración de ingenieros, y la vuelta a una administración y a unos métodos de construcción que se habían demostrado ineficientes<sup>122</sup>. A partir de 1834, el desarrollo de las carreteras experimenta un crecimiento sostenido. Sobre todo, tras la guerra Carlista, en el periodo entre 1840 y 1856, de modo que la red viaria doblará la extensión de lo realizado en los noventa años anteriores. Sin embargo, tal actividad no fue acompañada con una evolución similar de los medios de transporte por carretera<sup>123</sup>.

A continuación se hace un repaso a la evolución de la red de caminos en España a lo largo de estos cincuenta años.

Como se ha indicado, durante la primera década del siglo XIX el ritmo de construcción fue alto de modo que en 1808 existía en España una infraestructura pavimentada de unos 3.200km y cerca de unos 1.000km de caminos habilitados, lo que significaba un ritmo de construcción en el periodo 1800-1808 de 150 km por año<sup>124</sup>. La FIGURA 1.1 representa el estado de la red en 1808.

---

<sup>115</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 160.

<sup>116</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 160.

<sup>117</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 155.

<sup>118</sup> Ringrose, D. op. cit. pp. 156-7.

<sup>119</sup> Madrazo, S. op. cit. pág. 172.

<sup>120</sup> Madrazo, S. op. cit. pág. 173.

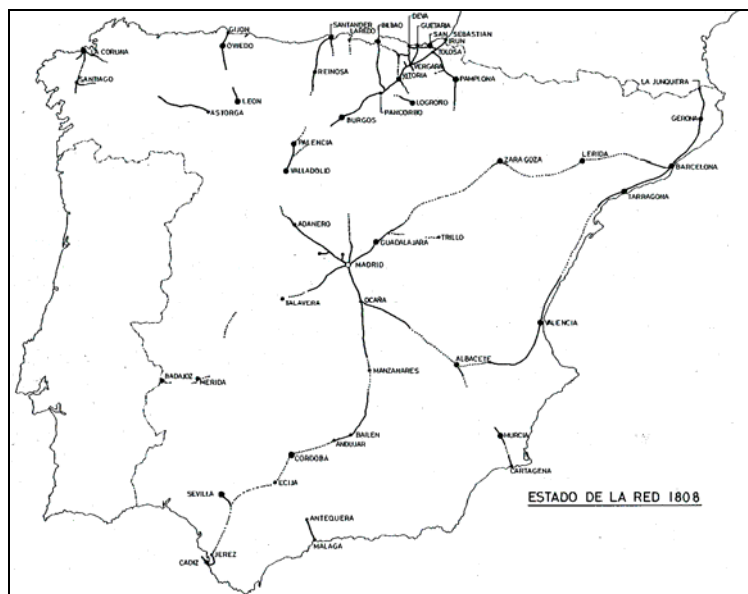
<sup>121</sup> Menéndez-Pidal, G. op. cit. pág. 235.

<sup>122</sup> Madrazo, S. op. cit. pp. 168,171 y 173.

<sup>123</sup> Madrazo, S. op. cit. pág. 161.

<sup>124</sup> Madrazo, S. op. cit. pp. 167 y 168.

FIGURA 1.1: ESTADO DE LA RED CAMINERA NACIONAL EN 1808



Fuente: Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1984, pág. 144.

La Memoria de la comisión de Caminos y Canales de 1820, junto con la Gaceta de Madrid y el Diccionario de Hacienda (1826) de Canga Argüelles, permiten una aproximación al estado y extensión de la red durante esos años que como se ha comentado anteriormente se corresponden a una etapa de crecimiento de la red muy moderado:

- Madrid-Irún: Concluida, presenta el mejor estado de todas las líneas construidas en el país.
- Madrid-Zaragoza-Barcelona-La Junquera: Faltan por construirse 455km. Resulta magnífico el camino que va desde Zaragoza a Madrid y Pamplona.
- Madrid-Valencia-Barcelona: Quedó muy destruida durante la Guerra de la Independencia aunque se acometieron reparaciones considerables. Los caminos de travesía valencianos eran bastante buenos, destacando el Valencia a Zaragoza por Segorbe. La opinión también era favorable para los trazados de Murcia a Molina de Segura y de Cartagena a Lorca y Águilas, mientras los de travesía están abandonados.
- Madrid-Cádiz: Faltaban por hacerse unos 60km siendo espaciosa y cómoda.
- Madrid-Badajoz: Pese a la calificación de muy bueno, la mitad del trazado está abierto, pero sin firme.
- Madrid-La Coruña: Desde Madrid a Santiago de Compostela hay un excelente camino de posta y el que de Santiago sigue a La Coruña es muy bueno.

De los 3.650km. de carreteras generales faltarían, para la entera conclusión de esta red radial, no menos de 1.100km., de los que dos tercios exigirían todavía construcción de “nueva planta”. Habría que añadir lo realizado en las líneas transversales –caminería vasco-navarra, Santander-Rioja, Laredo-Castilla, León-Gijón, Benavente-Vigo, Badajoz-Sevilla, Málaga-Antequera-Granada, Granada-Motril, Murcia-Cartagena, Orihuela-Alicante-Fuente la Higuera, Valencia-Zaragoza, Tarragona-Lérida, Tarancón-Cuenca, Burgos-Valladolid y algunas más—<sup>125</sup>.

<sup>125</sup> Santos Madrazo, op. cit. pp. 167 y 168.

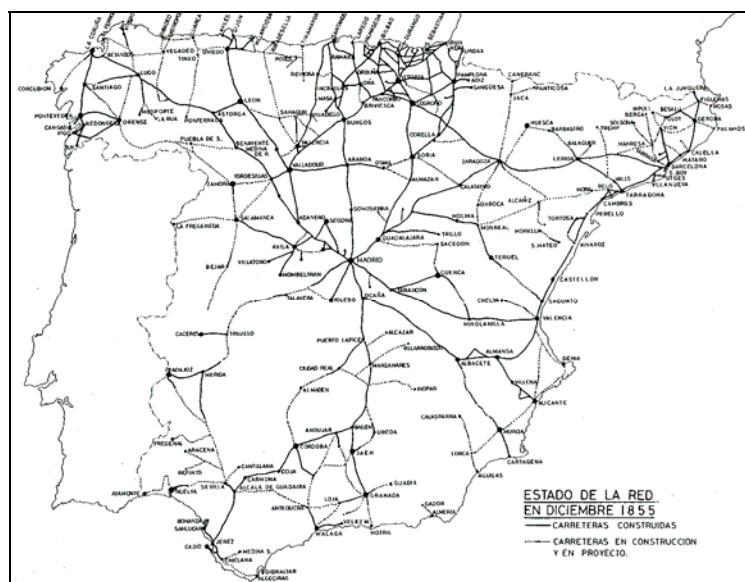
Finalizado el periodo absolutista, se inició una nueva etapa de notables adelantos en la red de carreteras española. El objetivo de esta red era dar paso a los carros, es decir, sustituir el transporte a lomo por el transporte sobre ruedas para abaratar los costes<sup>126</sup>. A finales de 1855 la red ofrecía este resultado:

| Designación      | Longitud total | Construido | En construcción | Falta |
|------------------|----------------|------------|-----------------|-------|
| Carr. Generales  | 8.999          | 6.787      | 641             | 1.571 |
| Carr. Transvers. | 3.617          | 1.491      | 1.068           | 1.058 |
| Carr. Provinc.   | 3.956          | 2.045      | 986             | 925   |
| Total            | 16.572         | 10.323     | 2.695           | 3.554 |

Fuente: Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1984.

La FIGURA 1.2. representa la situación de la red española en 1855:

FIGURA 1.2: ESTADO DE LA RED CAMINERA NACIONAL EN 1855



Fuente: Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1984, pág. 146.

<sup>126</sup> Uriol J. I., op. cit. pág. 32.

## **4.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.**

Para analizar la evolución del Corredor, sus distintas zonas y los municipios que las componen, se han utilizado las siguientes herramientas con las oportunas correcciones debido a las imprecisiones de las fuentes estadísticas de la época:

### **4.4.1. DEMOGRAFÍA.**

En cuanto a la evolución de la población municipal en la etapa anterior a la llegada del ferrocarril se han tomado fundamentalmente los datos recogidos por el Censo del Conde de Floridablanca de 1786, el Diccionario Geográfico-Estadístico de 1842 de Pascual Madoz y el censo de 1857:

- El censo de Floridablanca se reconoce como el más elaborado y fiable del siglo XVIII<sup>127</sup>. No obstante, se aceptan ocultaciones de población total en torno al 4%<sup>128</sup>. Por tanto, los datos ofrecidos por este censo han sido incrementados en ese porcentaje para acercarse a los posibles habitantes reales.
- El “Diccionario” de Madoz, por su parte cuenta con un porcentaje de ocultaciones elevado, como ya sospechara el propio Pascual Madoz: “Los porcentajes de ocultación que tendrían las cifras de 1842 con respecto a las que el autor consideraba más próximas a la realidad rondarían el 15%”. Algunos autores contemporáneos han confirmado la existencia de errores por omisión en la estadística de 1842”. Según los cálculos de Bernat i Martí, el porcentaje de ocultación de los datos de población municipal rondaría el 16% para el conjunto del territorio valenciano<sup>129</sup>. Puesto que la Comunidad Valenciana acapara más de la mitad de los municipios de la región y que, como se mencionado anteriormente, el propio Madoz estimaba las ocultaciones en un 15%, se incrementarán las cifras aportadas por Madoz en un 16%.
- Por último, los resultados del censo de 1857 se consideran bastante precisos de acuerdo con las técnicas empleadas marcando el final de la etapa preestadística<sup>130</sup>. Por tanto, estos datos se han tomado para el análisis tal cual fueron ofrecidos por el propio censo.
- Otros: Al indagar en la historia municipal se han tomado también referencias de los Padrones Municipales, de migraciones, epidemias, etc.

---

<sup>127</sup> “El mencionado censo, de 1786, es indudablemente el de mayor valor del siglo XVIII”. Ramos Hidalgo, Antonio. *Evolución urbana de Alicante*, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Diputación Provincial de Alicante, Alicante, pág. 180. También, según Bernat i Martí y Badenes Martí: “Crecimiento de la población valenciana (1609-1857)”, pág. 61: “La historiografía nacional es unánime en considerar este recuento como el mejor de cuantos se realizaron en toda la época preestadística”.

<sup>128</sup> Bernat i Martí y Badenes Martí, op. cit. pág. 61: “Esto supone el reconocimiento oficial de que el censo de Floridablanca se ha zafado aproximadamente un 4% de la población española”.

<sup>129</sup> Bernat i Martí y Badenes Martí, op. cit. pp. 75 y 99.

<sup>130</sup> Bernat i Martí y Badenes Martí, op. cit. pág. 77: “El año 1857 marca un hito en la historia de la estadística en España, ya que en él se confeccionó el primer censo moderno de su población. A partir de ese momento los recuentos son cualitativamente distintos a los anteriores, sus resultados se consideran fiables y las informaciones ofrecidas adquieren una riqueza y variedad extraordinaria en comparación con los padrones anteriores”.

#### **4.4.2. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.**

Para analizar la actividad productiva se ha hecho uso:

- De los datos facilitados por Floridablanca en 1786 acerca de:
  - a) Población ocupada con respecto a la población total.
  - b) Estructura sectorial por empleo. Para el sector primario se han considerado las profesiones de labradores y jornaleros; para el secundario, fabricantes y artesanos, y para el terciario, abogados, demandantes, escribanos, comerciantes y criados
  - c) Tanto por diez mil de comerciantes con respecto a la población total.
- De las aportaciones del Diccionario de Miñano de 1826.
- De las aportaciones del Diccionario Geográfico-Estadístico Pascual Madoz de 1842.
- Otros: De la misma que en el análisis demográfico, el estudio pormenorizado municipal ha permitido en algunas ocasiones acceder a información sobre actividades productivas no incluidas en las fuentes anteriores y que han permitido conocer un poco más de cerca la realidad acontecida en el municipio durante esa época.

#### **4.4.3. EQUIPAMIENTOS.**

Para analizar los equipamientos se han utilizado de nuevo las aportaciones de Floridablanca, Miñano y Madoz. Se ha distinguido entre equipamientos sanitarios, docentes y otros, entre los que se encuentran teatros, plazas de toros, Palacio Episcopal, Sociedad Económica y, en general, cualquier equipamiento de relevancia a escala municipal.

#### **4.4.4. RED DE TRANSPORTES.**

Para efectuar el análisis de accesibilidad en distancias, tiempos y el coste del transporte tanto para viajeros como mercancías a lo largo de este medio siglo se ha hecho uso:

1. Del “Itinerario de Postas del año 1794” de Bernardo Espinalt y García<sup>131</sup>.
2. Del mapa de los caminos de ruedas de 1812 de Uriol Salcedo, reflejado en su libro “Historia de los caminos de España”.
3. Del mapa sobre el “Estado de la red en 1830” según Javier Cabanes recogido en el libro de Santos Madrazo: “El sistema de transportes en España, 1750-1850”
4. Del mapa sobre el “Estado de la red en diciembre de 1855” de Santos Madrazo, en su libro “El sistema de transportes en España, 1750-1850”.
5. De las anotaciones realizadas en el “Diccionario de Madoz” de 1842.
6. De las conclusiones aportadas por Santos Madrazo en su libro “El sistema de transportes en España, 1750-1850”.

---

<sup>131</sup> Recogido en Madrazo, S. op. cit., pág. 516.

## **4.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.**

En este epígrafe se va a llevar a cabo tanto para el Corredor como para sus distintas zonas y municipios un análisis según las variables demográficas, económicas, accesibilidad, etc. comparando su dinámica con los ámbitos español y europeo, y estableciendo la mayor o menor importancia de la red de comunicaciones en su desarrollo, estancamiento o recesión.

Como se ha indicado previamente, los numerosos fenómenos acontecidos en Madrid durante estos dos siglos hacen que los posibles efectos del ferrocarril hacia Levante queden distorsionados en la ciudad por lo que se ha creído conveniente dejar fuera del análisis de este trabajo a la capital en relación con ese impacto. Sin embargo, las dimensiones y la incidencia de la Madrid en el desarrollo del Corredor son muy destacadas con lo que, a pesar de que no se va a incluir en el tratamiento de las variables al mismo nivel que las zonas y municipios, se va llevar un diagnóstico somero del devenir socioeconómico de la capital en cada etapa que permitirá encuadrar a la ciudad en el marco del Corredor tanto a nivel de municipios como de zonas.

### **4.5.1. EL CASO DE MADRID.**

La ciudad de Madrid superaba a finales del siglo XVIII, y más concretamente en 1787 según el Censo de Floridablanca, los ciento sesenta mil habitantes superando los ciento ochenta mil en 1842 según Madoz y los doscientos ochenta mil habitantes sólo quince años más tarde de acuerdo con el Censo de 1857. En consonancia con esto, la dinámica demográfica fue elevada en el conjunto del periodo alcanzando el uno por ciento de tasa media de crecimiento anual entre 1787 y 1857, concentrándose sobre todo entre 1842 y 1857 con una tasa del 3,6%, pues anteriormente había quedado estancada<sup>132</sup>.

Respecto de la actividad productiva en 1787 y de acuerdo con los datos extraídos del Censo de Floridablanca, en primer lugar cabe destacar que la población ocupada superaba el veinte por ciento de la población total –21%–. Por otra parte, la estructura sectorial de empleo mostraba el predominio de la actividad terciaria, que empleaba a más del cincuenta por ciento de la población ocupada –54%– con un número importantes de comerciantes –55‰–, mientras que la agricultura y la industria empleaban prácticamente a partes iguales al resto de la población ocupada –26% y 20% respectivamente–.

Siendo a finales de siglo dominantes las relaciones sociales precapitalistas, ya emergen núcleos de la clase ascendente burguesa<sup>133</sup>. Corresponde a estos años la decadencia acelerada de las estructuras gremiales que llegan a ser abolidas a mediados del siglo XIX<sup>134</sup>.

En 1821, de acuerdo con la Estadística industrial de Madrid, la industria se encontraba en la capital en “total decadencia” y con escasas posibilidades de supervivencia<sup>135</sup>. No se trata de una profunda crisis coyuntural, sino de la incapacidad productiva de la anquilosada estructura gremial madrileña. La competencia de los artículos extranjeros y de las provincias, incide en la crisis gremial madrileña, poniendo al descubierto sus limitaciones técnicas y la falta de

---

<sup>132</sup> Juliá, S.; Ringrose, D. y Segura, C.: *Madrid, historia de una capital*, Alianza editorial, Fundación Caja de Madrid, Madrid, 1994, pág. 264, Alianza Editorial, Fundación Caja de Madrid, Madrid, 1994.

<sup>133</sup> Bahamonde, A. y Toro, J.: *Burguesía, especulación, y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, siglo XXI Ediciones de España, Madrid, 1978, pág. 1.

<sup>134</sup> Bahamonde, A. y Toro, J. op. cit. pág. 3 y Ringrose, D. *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza Editorial, Madrid, 1985, pp. 124 y 166.

<sup>135</sup> Bahamonde, A. y Toro, J. op. cit. pág. 7.

recursos<sup>136</sup>. A partir de los años cuarenta, finalizada la depresión económica, de la que la evolución demográfica vista deja constancia, y con la instauración del nuevo estado centralista dominado por la recién llegada burguesía<sup>137</sup> se refuerza el papel socioeconómico de Madrid, que deviene “la sede del poder, la cabeza de una administración que, precisamente, va a crecer y consolidarse por aquellos años, el centro nervioso de una serie de decisiones, negocios, especulaciones, etc.”<sup>138</sup>. No obstante, parece que a mediados del siglo XIX el número de comerciantes, hombres de negocios y financieros de Madrid, habían experimentado un estancamiento tanto en términos absolutos como relativos<sup>139</sup>. Fue la burocracia, junto con el servicio doméstico, el único sector económico que experimentó un crecimiento constante durante este periodo<sup>140</sup>. En cuanto al primario, el porcentaje de jornaleros, en ausencia de datos para labradores, descendió ligeramente en este periodo<sup>141</sup>.

Por último, en cuanto a la red de comunicaciones poco a poco se fue imponiendo el radialismo, iniciado básicamente en 1720 en el Reglamento de Postas, y en el que Madrid era el centro de una configuración a nivel nacional en forma de estrella y que se extendía hasta Irún, La Junquera, Valencia, Cádiz, Badajoz y La Coruña de manera que la escasez de caminos transversales, ausencia de vías litorales y anchos vacíos entre los tentáculos salidos desde la capital proporcionaron una regularidad y simetría en la estructura del sistema de transportes de la época convirtiendo a Madrid en el nudo central<sup>142</sup>. No obstante, el estado de estos caminos era precario siendo Madrid la mayor ciudad de la Europa anterior al ferrocarril totalmente dependiente de primitivos medios de transporte<sup>143</sup>.

En definitiva, se observa en estos más de cincuenta años, un avance muy notable de la población aunque especialmente desde los años cuarenta, la consolidación del sector terciario, que debido a la crisis de la industria debió crecer en términos relativos, un ligero descenso también en el sector primario y la configuración de un sistema de transportes constituido en sus rasgos principales desde el primer tercio del siglo XVIII que dejaba a Madrid como centro articulador del sistema de ciudades nacional.

#### **4.5.2. DEMOGRAFÍA.**

La población total del Corredor durante estos más de cincuenta años (1786-1857) pasó de más de 500.000 habitantes a cerca de 800.000. El crecimiento de la población fue de casi un 50% en el periodo comprendido entre 1786 y 1857 con una tasa de crecimiento medio anual de 0.68%. Este crecimiento resultó ligeramente superior al crecimiento experimentado en España a lo largo de estos años (0,61%) pero claramente inferior al registrado en Europa Occidental (0,85%), quedando muy alejado de los países de vanguardia como Gran Bretaña e Irlanda con crecimientos superiores al 1,5%, lo que da una idea de que la situación socioeconómica en el Corredor no era muy diferente a la sentida por el conjunto de la nación respecto de Europa. No obstante, la dinámica fue mucho mayor en la etapa que va desde 1786 hasta 1842 frente a la comprendida entre esta última fecha y 1857. Asimismo, el crecimiento fue muy dispar según las distintas zonas que componen el Corredor.

---

<sup>136</sup> Bahamonde, A. y Toro, J. op. cit. pág. 8.

<sup>137</sup> Juliá, S.; Ringrose, D. y Segura, C. op. cit. pp. 272 y 293.

<sup>138</sup> Bahamonde, A. y Toro, J. op. cit. pp. 5 y 18 según Tuñón, M.: *Estudios sobre el siglo XIX español*, Madrid, 1971, pág. 35.

<sup>139</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 126.

<sup>140</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 129.

<sup>141</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 117.

<sup>142</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 223.

<sup>143</sup> Ringrose, D. op. cit. pág. 20.

Las zonas que experimentaron un crecimiento mayor se correspondieron por este orden, además de la propia Madrid que alcanzó el uno por ciento como se vio, el C-2, SC-5, y SC-2, por el contrario, las zonas con menor crecimiento de la población se correspondieron con el C-1, AI-2 y, sobre todo, el AI-1, con una recesión del 0,15% de media anual en el conjunto del periodo. (CUADRO 1.4).

**CUADRO 1.4: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL CORREDOR Y SUS ZONAS DESDE 1786 HASTA 1857.**

| ZONAS                  | POBLACIÓN              |                   |                   | TASA DE CRECIM. MEDIO ANUAL |              |             |
|------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|--------------|-------------|
|                        | 1786                   | 1842              | 1857              | 1786-1842                   | 1842-1857    | 1786-1857   |
| <b>CORREDOR 1</b>      | 133.349                | 134.184           | 167.522           | 0,01                        | 1,66         | 0,36        |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | 6.329                  | 7.745             | 5.660             | 0,4                         | -1,79        | -0,15       |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | 27.797                 | 42.451            | 42.339            | 0,94                        | -0,02        | 0,74        |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | 10.656                 | 12.891            | 13.276            | 0,37                        | 0,2          | 0,35        |
| <b>CORREDOR 2</b>      | 28.919                 | 40.443            | 49.248            | 0,71                        | 1,45         | 0,99        |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | 109.415 <sup>144</sup> | 127.584           | 176.756           | 0,30                        | 0,72         | 0,87        |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | 15.556                 | 26.063            | 22.280            | 1,21                        | -0,97        | 0,61        |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | 37.841                 | 47.560            | 52.886            | 0,46                        | 0,75         | 0,56        |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | 42.257                 | 62.596            | 65.745            | 0,86                        | 0,34         | 0,78        |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | 17.413                 | 25.894            | 29.031            | 0,87                        | 0,81         | 0,94        |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | 71.151 <sup>145</sup>  | 113.020           | 110.812           | 1,05                        | -0,13        | 0,78        |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | 5.874 <sup>146</sup>   | 16.242            | 18.241            | 0,62                        | 0,82         | 0,53        |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | 18.180                 | 41.507            | 23.960            | 2,29                        | -2,82        | 0,45        |
| <b>CORREDOR</b>        | <b>524.737</b>         | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                 | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>          | <b>10.808.720</b>      | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                 | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

Fuentes: Censo de Floridablanca de 1786, Diccionario de Madoz de 1842 y Censo de 1857, INE.

El análisis demográfico se ha completado clasificando las zonas y los municipios según:

1. Población total en 1786 y 1857.
2. Dinámica a largo plazo (1857-1786) y a medio plazo (1857-1842)<sup>147</sup>.

A tal fin se ha llevado a cabo un análisis discriminante para la población total y según los intervalos de dinámica establecidos en el análisis municipal para que haya una coherencia en las agrupaciones y su dinámica (ANEXOS 1.1 al 1.6). Se han preferido las agrupaciones por clusters del análisis municipal porque el número de elementos, es decir, de municipios, es muy superior al de zonas (49 frente a 13) con lo que los resultados del análisis discriminante son más rigurosos.

<sup>144</sup> Torre-Pacheco se segregó de Murcia en 1835 (Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la Región murciana*, Consejería de Educación de la Región de Murcia, Murcia, 1984, pág. 258). Por tanto, en la dinámica de 1842-1786 y 1857-1786 no se ha tenido en cuenta el municipio de Torre-Pacheco.

<sup>145</sup> Águilas se segregó de Lorca en el año 1834 (Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la Región murciana*, Consejería de Educación de la Región de Murcia, Murcia, 1984, pág. 258). Por tanto, en la dinámica de 1842-1786 y 1857-1786 no se ha tenido en cuenta el municipio de Águilas.

<sup>146</sup> Torrevieja se segregó de Orihuela en 1820 (Carreras Candi, *Geografía General del Reino de Valencia*, Editorial Alberto Martín, 1900, pág. 1.070, según Gisbert, E.: *Historia de Orihuela*, Tomo I, pág. 562) y San Javier de Murcia en 1835 (Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 258). Por tanto, en la dinámica de 1786-1842 y 1786-1857 sólo se ha tenido en cuenta el municipio de Mazarrón.

<sup>147</sup> Se ha atribuido a la dinámica a largo plazo (1857-1786) un peso dos mientras que a la dinámica a medio plazo (1857-1842) un peso uno siguiendo la metodología empleada por Ortuño, A. *Gestión Integrada de zonas costeras: La comarca de La Marina Alta*, Anexo 6, Valencia, 2002.



#### 4.5.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.

Los MAPAS<sup>148</sup> y CUADROS siguientes muestran una polarización de la población en torno al sureste del Corredor con numerosos núcleos con un peso demográfico importante como Murcia, Cartagena, Alicante, Elche, Orihuela o Lorca. En la zona este del Corredor es Valencia quien ejerce como núcleo articulador de su provincia y Castellón, y en las provincias manchegas no se aprecia la jerarquía de ningún núcleo sobre el resto. Desde Valencia y las ciudades del sureste habrá que llegar a Madrid para encontrar un núcleo con un gran peso demográfico.

Esta polarización en la población del Corredor hace que aparezcan en un primer nivel de jerarquía demográfica las zonas C-1 y SC-2, además de Madrid. Ello se debe fundamentalmente a la presencia de los núcleos de mayor población del Corredor como son Valencia y Murcia con más de cien mil y sesenta mil habitantes respectivamente, y el peso de la capital de España con más de ciento cincuenta mil habitantes. En el siguiente nivel figura el SC-6 debido al peso ya citado de Elche, Orihuela y Alicante. En el nivel 3 aparecen las zonas SC-3 y SC-4. En el primer caso debido de nuevo al peso demográfico de una ciudad, Alicante, y en el segundo, debido a la importancia relativa similar de todos sus núcleos (Alcira, Játiva, Alcoy y Onteniente). Con pesos inferiores aparecen el C-2 y SC-1, sin que haya en ellos ningún municipio con cierta relevancia, y ocupando los dos últimos niveles con poblaciones inferiores a los veinte mil habitantes el SC-7, SC-5, AI-3, AI-2, AI-4<sup>149</sup> y AI-1. Como se observa estas zonas por lo general quedan exentas de los principales corredores de comunicación, aspecto que se analizará posteriormente.

**CUADRO 1.5: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 1786.**

| TIPOLOGÍA                                     | ZONAS       | NIVEL ASOCIADO |
|---|-------------|----------------|
| GRANDES ÁREAS REGIONALES (más de 160.000hab.) | MADRID      | -              |
| ÁREAS REGIONALES (100.000 a 135.000 hab.)     | C-1; SC-2;  | 1              |
| ÁREAS MUY GRANDES (70.000 a 95.000 hab.)      | SC-6        | 2              |
| ÁREAS GRANDES (30.000 a 70.000 hab.)          | SC-4; SC-3; | 3              |

<sup>148</sup> A pesar de que las características de la red de caminos de la época se analizarán en el epígrafe 4.5.3., en los mapas sucesivos se ha incluido ésta para comenzar a establecer la relación el potencial demográfico y productivo con la tipología de los ejes viarios.

<sup>149</sup> En el caso del AI-4, el hecho de que se encuentre en el último nivel se justifica en parte debido a que tan sólo se ha contabilizado para el análisis la ciudad de Mazarrón, pues ni Torrevieja ni San Javier formaban municipio entonces.

| <b>TIPOLOGÍA</b>                             | <b>ZONAS</b>           | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--|------------------------|-----------------------|
| ÁREAS MEDIANAS (25.000 a 30.000 hab.)        | C-2; SC-1              | 4                     |
| ÁREAS PEQUEÑAS (10.000 a 20.000 hab.)        | SC-7; SC-5; AI-3; AI-2 | 5                     |
| ÁREAS POCO RELEVANTES (menos de 10.000 hab.) | AI-4; AI-1             | 6                     |
| <b>TOTAL</b>                                 | <b>14</b>              |                       |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786.

Su ordenación por población en 1786 sería la siguiente:

**CUADRO 1.6: POBLACIÓN SEGÚN ZONAS EN 1786.**

| <b>ZONAS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> |
|-----------------|------------------|
| MADRID          | 164.480          |
| CORREDOR 1      | 133.349          |
| SUBCORREDOR 2   | 109.415          |
| SUBCORREDOR 6   | 71.151           |
| SUBCORREDOR 4   | 42.257           |
| SUBCORREDOR 3   | 37.841           |
| CORREDOR 2      | 28.919           |
| SUBCORREDOR 1   | 27.797           |
| SUBCORREDOR 7   | 18.180           |
| SUBCORREDOR 5   | 17.413           |
| ÁREA INTERIOR 3 | 15.556           |
| ÁREA INTERIOR 2 | 10.656           |
| ÁREA INTERIOR 1 | 6.329            |
| ÁREA INTERIOR 4 | 5.874            |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786.

**CUADRO 1.7: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 1786.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                          | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES (más de 160.000hab.)    | 1                           | -                     |
| GRANDES CIUDADES (106.000 a 110.000)      | 1                           | 1                     |
| CIUDADES MEDIANAS (66.000 a 106.000 hab.) | 1                           | 2                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS (30.000 a 66.000 hab.)  | 1                           | 3                     |
| MUN. URBANOS (22.000 a 30.000 hab.)       | 1                           | 4                     |
| MUN. SEMIURBANOS (16.000 a 22.000 hab.)   | 3                           | 5                     |
| MUN. INTERMEDIOS (6.000 a 16.000 hab.)    | 20                          | 6                     |
| MUN. RURALES (menos de 6.000 hab.)        | 18                          | 7                     |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>46</b>                   |                       |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786.

La ordenación de los municipios según su población y tipología sería la siguiente:

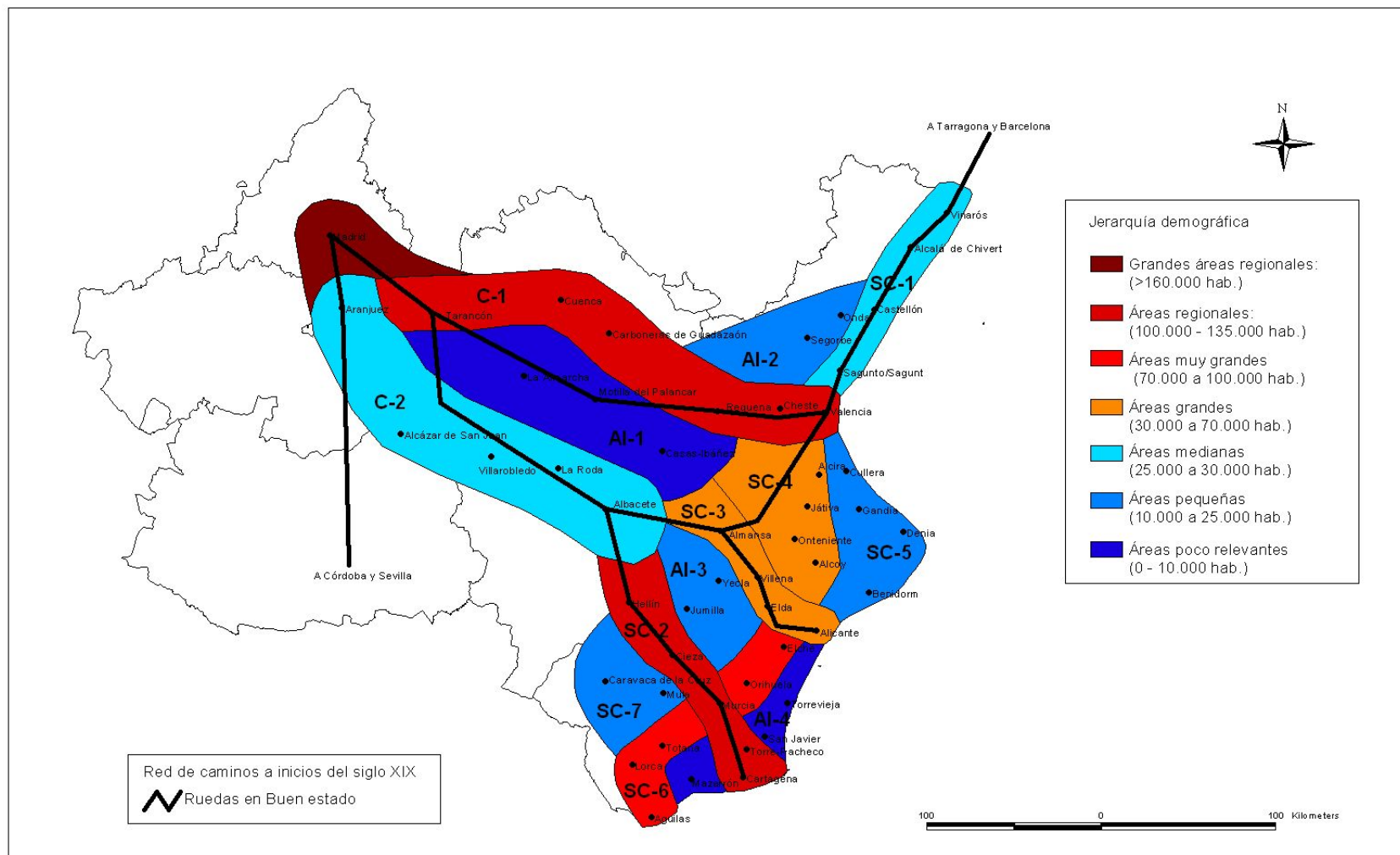
**CUADRO 1.8: TIPOLOGÍA Y POBLACIÓN MUNICIPAL EN 1786.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>       | <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>POBLACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES      | MADRID                | 164.480          | -                     |
| GRANDES CIUDADES       | VALENCIA              | 108.075          | 1                     |
| CIUDADES MEDIANAS      | MURCIA                | 68.136           | 2                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | CARTAGENA             | 30.903           | 3                     |
| MUNICIPIOS URBANOS     | ORIHUELA              | 24.207           | 4                     |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS | ALICANTE              | 19.684           | 5                     |
|                        | LORCA                 | 19.674           | 5                     |
|                        | ELCHE                 | 18.256           | 5                     |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | JÁTIVA                | 13.416           | 6                     |
|                        | CASTELLÓN DE LA PLANA | 12.483           | 6                     |
|                        | ALCOY                 | 11.891           | 6                     |
|                        | CARAVACA              | 11.430           | 6                     |
|                        | CUENCA                | 9.103            | 6                     |
|                        | TOTANA                | 9.014            | 6                     |
|                        | REQUENA               | 8.932            | 6                     |
|                        | ALCIRA                | 8.742            | 6                     |
|                        | YECLA                 | 8.716            | 6                     |
|                        | ONTENIENTE            | 8.208            | 6                     |
|                        | ALBACETE              | 8.200            | 6                     |

| <b>TIPOLOGÍA</b>   | <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--------------------|----------------------|------------------|-----------------------|
|                    | GANDÍA               | 7.730            | 6                     |
|                    | VILLENA              | 7.350            | 6                     |
|                    | ALMANSA              | 6.885            | 6                     |
|                    | JUMILLA              | 6.840            | 6                     |
|                    | MULA                 | 6.751            | 6                     |
|                    | VILLARROBLEDO        | 6.640            | 6                     |
|                    | ALCÁZAR              | 6.411            | 6                     |
|                    | VINARÓZ              | 6.239            | 6                     |
|                    | SAGUNTO              | 6.073            | 6                     |
| MUNICIPIOS RURALES | SEGORBE              | 5.875            | 7                     |
|                    | MAZARRÓN             | 5.874            | 7                     |
|                    | CIEZA                | 5.805            | 7                     |
|                    | LA RODA              | 4.909            | 7                     |
|                    | CULLERA              | 4.854            | 7                     |
|                    | ONDA                 | 4.781            | 7                     |
|                    | HELLÍN               | 4.572            | 7                     |
|                    | ELDA                 | 3.923            | 7                     |
|                    | TARANCÓN             | 3.499            | 7                     |
|                    | ALCALÁ DE CHIVERT    | 3.002            | 7                     |
|                    | CHESTE               | 2.906            | 7                     |
|                    | CASAS IBÁÑEZ         | 2.858            | 7                     |
|                    | ARANJUEZ             | 2.759            | 7                     |
|                    | BENIDORM             | 2.627            | 7                     |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR | 2.398            | 7                     |
|                    | DENIA                | 2.202            | 7                     |
|                    | LA ALMARCHA          | 1.073            | 7                     |
| CARBONERAS         | 835                  | 7                |                       |

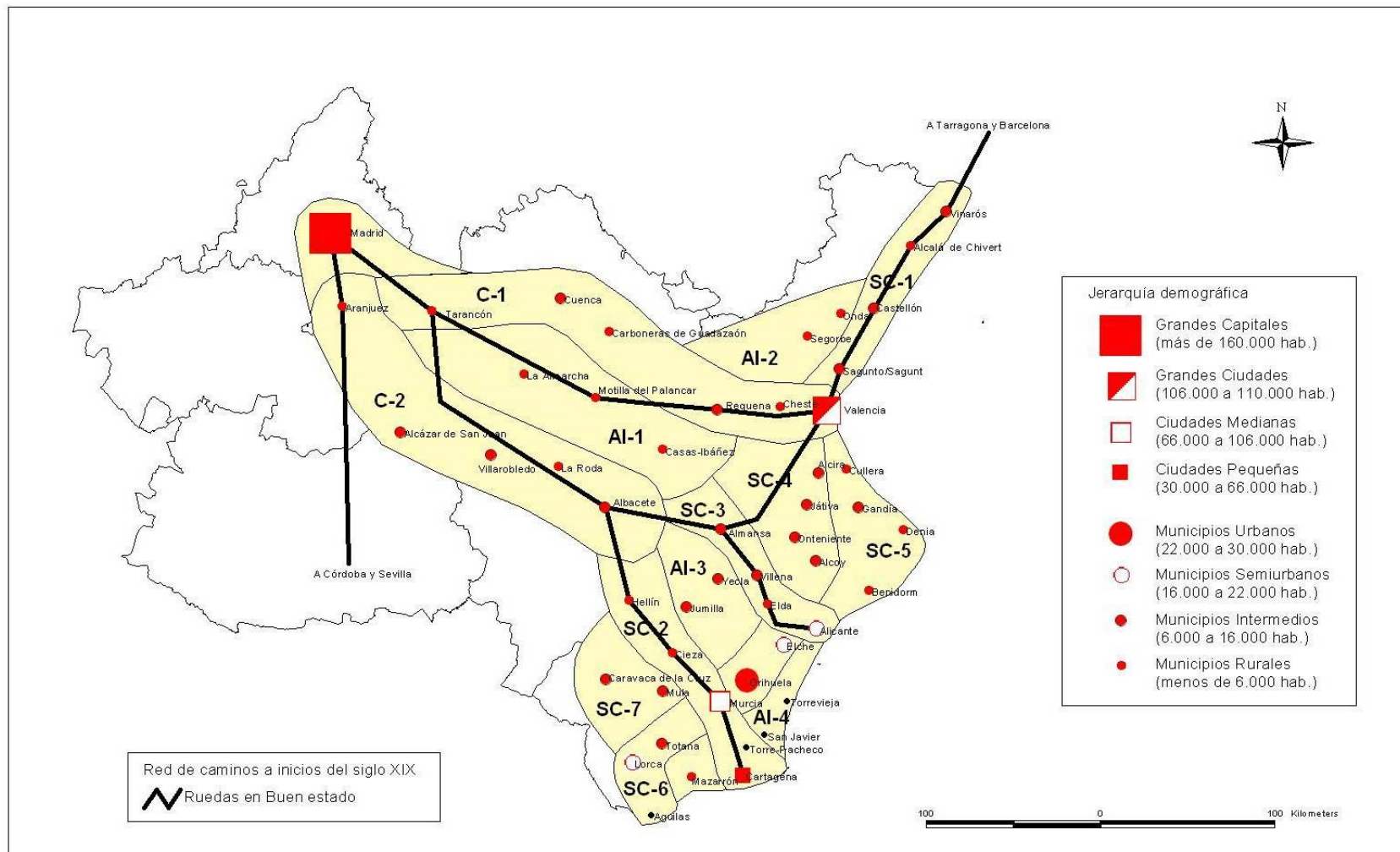
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786.

**MAPA 1.11: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.**



Fuente: Elaboración propia según INE: Censo de Floridablanca de 1786

**MAPA 1.12: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.**



Fuente: Elaboración propia según INE: Censo de Floridablanca de 1786

#### 4.5.2.2. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.

En 1857, como se desprende de los MAPAS 1.13 y 1.14, y CUADROS 1.9 a 1.12, existe una concentración de población todavía mayor en los núcleos del sureste respecto de 1786, siendo muy importante de nuevo el peso de Murcia y Cartagena, pero también aumenta su peso relativo Lorca y desciende en este sentido Elche. También gana posiciones el interior de Alicante (Alcoy), y Valencia acentúa su hegemonía en su provincia y Castellón, pues muchos de los municipios que le rodean han perdido peso –Gandía, Onteniente, Requena, Sagunto–. En la zona manchega del Corredor se produce una pérdida de peso demográfico en diversas localidades –Cuenca, Alcázar de San Juan y Villarrobledo– salvo Albacete que mantiene la relevancia de finales del siglo XVIII y, por supuesto, Madrid, que aparece como una gran capital en el extremo noroccidental del Corredor.

El resultado de esta situación es que de nuevo en el nivel 1 figuran el C-1 y el SC-2, con el permiso de Madrid, que superaba los doscientos ochenta mil habitantes. El primero de ellos debido otra vez al peso demográfico de Valencia pero teniendo en cuenta que ha habido una pérdida de importancia relativa en otras ciudades como Cuenca y Requena. En el SC-2, todos los núcleos mantienen su peso con respecto a 1786. En el nivel 2 figura como antes el SC-6, donde se produce una compensación por el aumento de la relevancia de Lorca pero un descenso en la importancia de Elche y Totana. En el nivel 3, tan sólo aparece el SC-4, debido al crecimiento de Alcoy que compensa el descenso de Onteniente. En el nivel 4, figuran el C-2, SC-1 y SC-3, habiendo perdido este último peso en el conjunto del Corredor, pues en 1786 figuraba en el nivel 3. Este descenso se debe sobre todo a la pérdida de notabilidad de Almansa y Villena, pues Alicante y Elda no sufren variaciones. En cuanto el C-2 y SC-1, pese a no perder categoría no estuvieron exentos de pérdidas de nivel de algunos municipios: Alcázar de San Juan y Villarrobledo en el primer caso, y Sagunto en el segundo. Por último, en el nivel 5 se agrupan el AI-1, AI-2, AI-3, AI-4, SC-5 y SC-7. Lo más reseñable en este caso es precisamente su agrupación en un mismo nivel pues en 1786 quedaban divididos en dos niveles. Esto quiere decir que el AI-1 y AI-4, que figuraban en el nivel 6 en 1786 han ganado posiciones respecto del AI-2, AI-3, SC-5 y SC-7. En los primeros, no hay ningún municipio que gane posiciones salvo en el AI-4, donde se produce la anexión de Torrevieja y San Javier. Por tanto, lo que ocurre es un descenso en los municipios AI-2, AI-3, SC-5 y SC-7. Concretamente, en el AI-3, bajan de nivel tanto Jumilla como Yecla, en el SC-5, lo hace Gandía y en el SC-7, Mula. En el caso del AI-2, tanto Segorbe como Onda, dentro de la tipología de municipios rurales, ocuparon posiciones más bajas.

**CUADRO 1.9: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 1857.**

| TIPOLOGÍA                                     | ZONAS     | NIVEL ASOCIADO |
|---|-----------|----------------|
| GRANDES ÁREAS REGIONALES (más de 280.000hab.) | MADRID    | -              |
| ÁREAS REGIONALES (165.000 a 180.000 hab.)     | C-1; SC-2 | 1              |

| <b>TIPOLOGÍA</b>                              | <b>ZONAS</b>                          | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|---------------------------------------|-----------------------|
| ÁREAS MUY GRANDES<br>(110.000 a 165.000 hab.) | SC-6                                  | 2                     |
| ÁREAS GRANDES (60.000 a<br>110.000 hab.)      | SC-4                                  | 3                     |
| ÁREAS MEDIANAS (40.000 a<br>60.000 hab.)      | SC-1; C-2; SC-3                       | 4                     |
| ÁREAS PEQUEÑAS (menos de<br>30.000 hab.)      | AI-1; AI-2; AI-4;<br>AI-3; SC-5; SC-7 | 5                     |
| <b>TOTAL</b>                                  | <b>14</b>                             |                       |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población de 1857, INE.

Su ordenación por población aparece en el CUADRO 1.10:

**CUADRO 1.10: POBLACIÓN DEL CORREDOR EN 1857 SEGÚN ZONAS.**

| <b>ZONAS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> |
|-----------------|------------------|
| MADRID          | 281.170          |
| SUBCORREDOR 2   | 176.756          |
| CORREDOR 1      | 167.522          |
| SUBCORREDOR 6   | 110.812          |
| SUBCORREDOR 4   | 65.745           |
| SUBCORREDOR 3   | 52.886           |
| CORREDOR 2      | 49.248           |
| SUBCORREDOR 1   | 42.339           |
| SUBCORREDOR 5   | 29.031           |
| SUBCORREDOR 7   | 23.960           |
| ÁREA INTERIOR 3 | 22.280           |
| ÁREA INTERIOR 4 | 18.241           |
| ÁREA INTERIOR 2 | 13.276           |
| ÁREA INTERIOR 1 | 5.660            |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población de 1857, INE.

**CUADRO 1.11: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 1857.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                        | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES (más de 280.000 hab.) | 1                           | -                     |



| <b>TIPOLOGÍA</b>                         | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--|-----------------------------|-----------------------|
| GRANDES CIUDADES (90.000 a 140.000hab.)  | 1                           | 1                     |
| CIUDADES MEDIANAS (60.000 a 90.000 hab.) | 1                           | 2                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS (30.000 a 60.000 hab.) | 2                           | 3                     |
| MUN. URBANOS (20.000 a 30.000 hab.)      | 3                           | 4                     |
| MUN. SEMIURBANOS (18.000 a 20.000 hab.)  | 2                           | 5                     |
| MUN. INTERMEDIOS (14.000 a 18.000 hab.)  | 4                           | 6                     |
| MUN. RURALES (menos de 14.000 hab.)      | 36                          | 7                     |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>50</b>                   | <b>-</b>              |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población de 1857, INE.

La ordenación de los municipios según su población y tipología sería la siguiente:

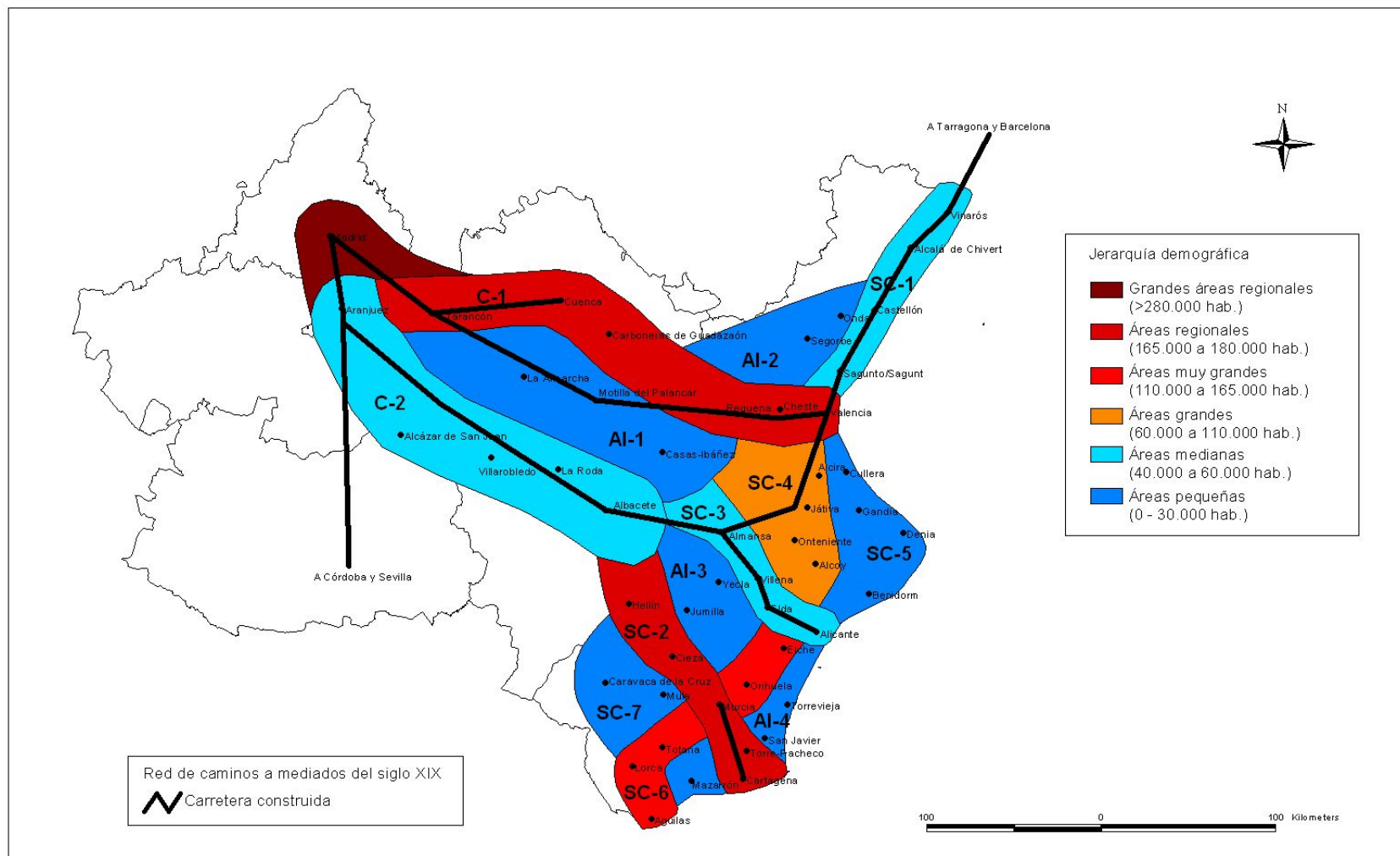
**CUADRO 1.12: TIPOLOGÍA Y POBLACIÓN MUNICIPAL EN 1857.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>       | <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>POBLACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES      | MADRID                | 281.170          | -                     |
| GRANDES CIUDADES       | VALENCIA              | 137.960          | 1                     |
| CIUDADES MEDIANAS      | MURCIA                | 89.314           | 2                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | CARTAGENA             | 59.618           | 3                     |
|                        | LORCA                 | 47.918           | 3                     |
| MUNICIPIOS URBANOS     | ALICANTE              | 28.847           | 4                     |
|                        | ORIHUELA              | 26.147           | 4                     |
|                        | ALCOY                 | 25.315           | 4                     |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS | CASTELLÓN DE LA PLANA | 19.945           | 5                     |
|                        | ELCHE                 | 19.533           | 5                     |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | ALBACETE              | 16.607           | 6                     |
|                        | JÁTIVA                | 15.919           | 6                     |
|                        | CARAVACA              | 14.326           | 6                     |
|                        | ALCIRA                | 14.022           | 6                     |
| MUNICIPIOS RURALES     | REQUENA               | 12.029           | 7                     |
|                        | YECLA                 | 11.669           | 7                     |
|                        | HELLÍN                | 11.127           | 7                     |
|                        | ARANJUEZ              | 10.725           | 7                     |
|                        | JUMILLA               | 10.611           | 7                     |
|                        | ONTENIENTE            | 10.489           | 7                     |
|                        | VILLENA               | 10.178           | 7                     |
|                        | CULLERA               | 9.814            | 7                     |
|                        | VINAROS               | 9.795            | 7                     |
|                        | MULA                  | 9.634            | 7                     |

| <b>TIPOLOGÍA</b> | <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|------------------|----------------------|------------------|-----------------------|
|                  | CIEZA                | 9.516            | 7                     |
|                  | ALMANSA              | 9.357            | 7                     |
|                  | GANDÍA               | 8.881            | 7                     |
|                  | TOTANA               | 8.765            | 7                     |
|                  | ÁGUILAS              | 8.449            | 7                     |
|                  | MAZARRÓN             | 8.086            | 7                     |
|                  | SEGORBE              | 7.951            | 7                     |
|                  | ALCÁZAR              | 7.942            | 7                     |
|                  | VILLARROBLEDO        | 7.833            | 7                     |
|                  | CUENCA               | 7.610            | 7                     |
|                  | TORRE-PACHECO        | 7.181            | 7                     |
|                  | TORREVIEJA           | 6.947            | 7                     |
|                  | SAGUNTO              | 6.915            | 7                     |
|                  | DENIA                | 6.616            | 7                     |
|                  | LA RODA              | 6.141            | 7                     |
|                  | ALCALÁ DE CHIVERT    | 5.684            | 7                     |
|                  | ONDA                 | 5.325            | 7                     |
|                  | CHESTE               | 4.732            | 7                     |
|                  | ELDA                 | 4.504            | 7                     |
|                  | TARANCÓN             | 4.397            | 7                     |
|                  | BENIDORM             | 3.720            | 7                     |
|                  | SAN JAVIER           | 3.208            | 7                     |
|                  | MOTILLA DEL PALANCAR | 2.556            | 7                     |
|                  | CASAS IBÁÑEZ         | 2.256            | 7                     |
|                  | LA ALMARCHA          | 848              | 7                     |
|                  | CARBONERAS           | 794              | 7                     |

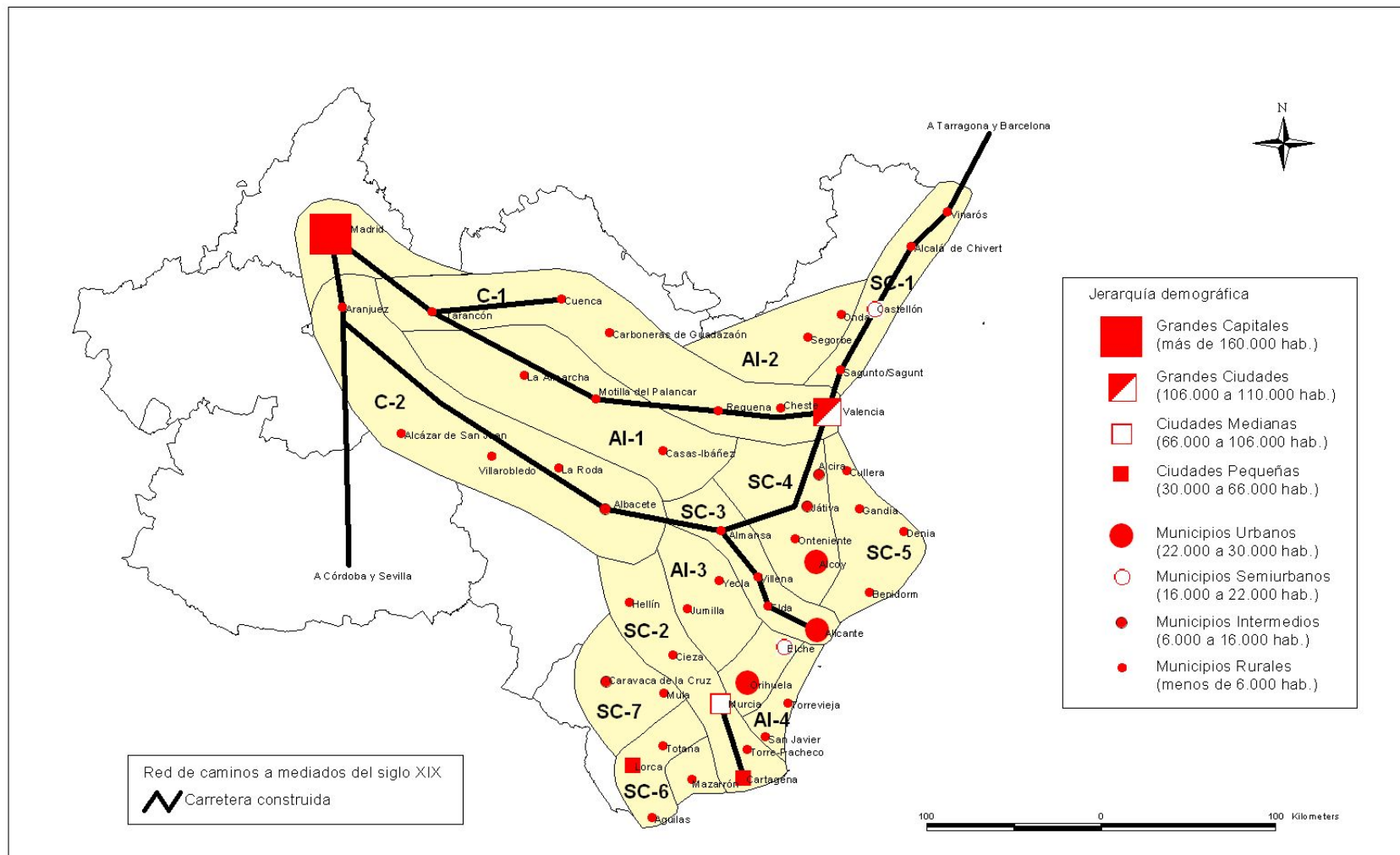
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población de 1857, INE.

**MAPA 1.13: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.**



Fuente: Elaboración propia según INE: Censo de población 1857

**MAPA 1.14: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.**



Fuente: Elaboración propia según INE: Censo de población 1857

#### 4.5.2.3. DINÁMICA A LARGO PLAZO (1786-1857) Y A MEDIO PLAZO (1842-1857).

Como ya quedó claro al inicio del epígrafe sobre demografía, durante este periodo se produjo un crecimiento de la población prácticamente generalizado en todas las zonas y municipios aunque no homogéneo en todos ellos lo que explica las variaciones en el peso demográfico relativo a lo largo de estos años.

El análisis de esa dinámica y los CUADROS y MAPAS siguientes indican en primer lugar que las diferencias de dinámica entre las distintas zonas no son muy grandes salvo en el caso del AI-1, que fue la única zona en que se produjo una pequeña regresión demográfica. La dinámica fue también exigua aunque positiva en el conjunto del periodo en el AI-2 y el SC-7, si bien este último se encontraba sometido desde 1842 en un importante proceso de regresión demográfica. Los municipios responsables de esta dinámica mucho menor que en el resto de zonas fueron en el caso del AI-1 los tres municipios integrantes, La Almarcha, Motilla del Palancar y Casas Ibáñez, con pérdidas anuales de casi el 2% durante los últimos quince años. En el caso del AI-2, fundamentalmente Onda, que también sufría una cierta regresión, aunque menor que en los casos anteriores durante los últimos años. En el caso del SC-7, la dinámica fue parecida y relativamente baja en ambos, Caravaca y Mula si bien el primero adolecía de un intenso proceso regresivo desde 1842 hasta 1857.

En el lado contrario, es decir, como zonas y municipios más dinámicos, destacaban el C-2, SC-2, SC-4, SC-5 y Madrid. En el C-2, los municipios que más destacaron fueron Albacete, pero sobre todo, Aranjuez (4,07% anual en el conjunto del periodo), sin embargo, el resto participó de crecimientos mucho más moderados que impidieron al C-2 ascender de nivel en el peso demográfico del Corredor. En el SC-2, el mayor dinamismo se observa en Hellín seguido de Cartagena. Sin embargo, Murcia y Cieza aumentaron su población pero menos relativamente. En el SC-4, el crecimiento más importante fue el experimentado por Alcoy (0,72% anual en el conjunto del periodo pero 1,52% en los últimos años), sin embargo, el resto de localidades no acompañó este intenso crecimiento. En el SC-5, fueron por este orden Denia y Cullera las ciudades que crecieron a un ritmo importante –Denia rebasó el 7% anual durante los últimos años–. En Madrid, sobre todo hay que destacar la dinámica del 3,6% alcanzada a medio plazo. En el resto de zonas habría que destacar el escaso dinamismo del C-1, en el que ninguna ciudad creció con intensidad durante el periodo, el SC-1, donde tan sólo habría que destacar a Alcalá de Chivert como núcleo con un notable crecimiento, el SC-3, donde tampoco destacaba ninguna ciudad, siendo exiguo fundamentalmente el dinamismo de Elda, y que al final se traducirá en una pérdida de nivel en el conjunto del Corredor pasando de la posición tercera a cuarta, el SC-6, donde destacaba muy por encima del resto la ciudad de Lorca, que creció a un ritmo durante estos setenta años del 2% anual y que le permitió ascender de nivel en la jerarquía demográfica del Corredor. En el caso del AI-3, tampoco se puede destacar a ninguno de sus dos integrantes, Jumilla y Yecla. Por último, en el AI-4<sup>150</sup>, el crecimiento fue muy importante en Torreveja durante los últimos quince años llegando a superar el 3% anual, de modo que propició que su zona abandonase el nivel 6 de jerarquía demográfica pese a una dinámica menor en Mazarrón y sobre todo de San Javier, que incluso perdió efectivos.

---

<sup>150</sup> Los detalles de su dinámica municipal se recogen en el CUADRO 1.121 incluido en el epígrafe sobre el análisis detallado de la zona Área Interior 4.

**CUADRO 1.13: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA:  
1786-1857 Y 1842-1857.**

| TIPOLOGÍA                            |                                      | ZONAS (NIVEL ASOCIADO <sup>151</sup> )         |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|
| TASA CRECIM. LARGO PLAZO (1786-1857) | TASA CRECIM. MEDIO PLAZO (1842-1857) |  |
| ESTABLES<br>(-0,35% a +0,45%)        | REGRESIVOS (-3,60% a -0,35%)         | AI-1(4); SC-7(3)                               |
|                                      | ESTABLES (-0,35% a +0,35%)           | AI-2(3)  |
|                                      | DINÁMICOS (+0.35% a +2.55%)          | C-1(2)   |
|                                      | MUY DINÁMICOS (> +2,55%)             |  |
| DINÁMICOS<br>(+0,45% a +1,95%)       | REGRESIVOS (-3,60% a -0,35%)         | AI-3(2)  |
|                                      | ESTABLES (-0,35% a +0,35%)           | SC-1(2); SC-6(2); SC-4(1);                     |
|                                      | DINÁMICOS (+0.35%, +2.55%)           | SC-3(2); AI-4(2); C-2(1);<br>SC-2(1); SC-5(1); |
|                                      | MUY DINÁMICOS (> +2,55%)             | MADRID   |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786 y Censo de población de 1857, INE.

**CUADRO 1.14: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA:  
1786-1857 Y 1842-1857.**

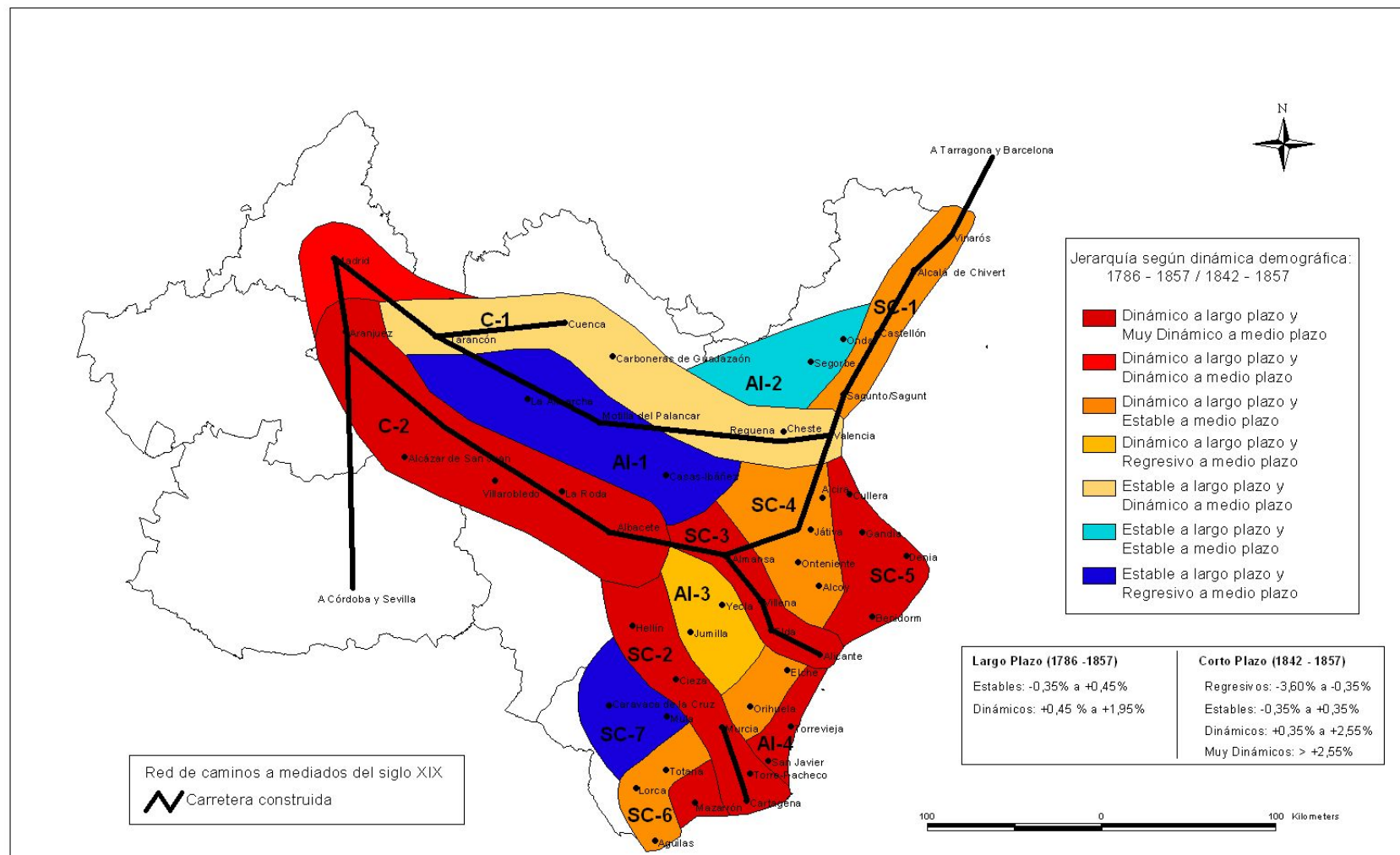
| TIPOLOGÍA                                |  | MUNICIPIOS (NIVEL ASOCIADO)  |
|--|--|--|
| TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1786-1857) | TASA CRECIMIENTO MEDIO PLAZO (1842-1857) |  |
| ESTABLES<br>(-0,35% a +0,45%)            | REGRESIVOS (-3,60% a -0,35%)             | Carboneras(4), La Almarcha(4),<br>Motilla(4), Casas Ibáñez(4), Elche(4),<br>Totana(4), Tarancón(3), Alcázar(3),<br>Caravaca(3) |

<sup>151</sup> Se ha recogido entre paréntesis el nivel asociado por dinámica demográfica para cada zona y municipio según la normalización ponderada recogida en los anexos 5 y 6 respectivamente. El hecho de que no se correspondan estos niveles directamente con la clasificación del CUADRO 1.11 se debe a que en la asignación de niveles se ha ponderado con peso 2 a la dinámica a largo plazo y con peso 1 a la dinámica a medio plazo. Esta asignación de niveles permitirá más adelante una caracterización de zonas y de municipios mucho más sencilla para su análisis.

| TIPOLOGÍA                                |  | MUNICIPIOS (NIVEL ASOCIADO)  |
|--|--|--|
| TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1786-1857) | TASA CRECIMIENTO MEDIO PLAZO (1842-1857) |  |
|  | ESTABLES (-0,35% a +0,35%)               | Onda(4), Elda(4), Játiva(4), Gandía(4), Onteniente(3), La Roda(3)  |
|  | DINÁMICOS (+0.35% a +2.55%)              | Cuenca(4), Sagunto(4), Villarrobledo(4), Orihuela(4), Valencia(3)  |
|  | MUY DINÁMICOS (> +2,55%)                 | Murcia(3)  |
| DINÁMICOS (+0,45% a +1,95%)              | REGRESIVOS (-3,60% a -0,35%)             | Vinaroz(3), Cieza(3), Benidorm(3), Mula(3)   |
|  | ESTABLES (-0,35% a +0,35%)               | Requena(3), Castellón(3), Yecla(3), Almansa(3), Mazarrón(3), Alcalá Chivert(2)                           |
|  | DINÁMICOS (+0.35% a +2.55%)              | Cheste(3), Segorbe(3), Jumilla(3), Villena(3), Alicante(3), Alcira(3), Alcoy(2), Albacete(2), Cullera(2) |
|  | MUY DINÁMICOS (> +2,55%)                 | Cartagena(2), Madrid   |
| MUY DINÁMICOS (+1.95% a +4,1%)           | REGRESIVOS (-3,60% a -0,35%)             | Lorca(1)   |
|  | ESTABLES (-0,35% a +0,35%)               |  |
|  | DINÁMICOS (+0.35% a +2.55%)              | Hellín(1)  |
|  | MUY DINÁMICOS (> +2,55%)                 | Aranjuez(1), Denia(1)  |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786 y Censo de población de 1857, INE.

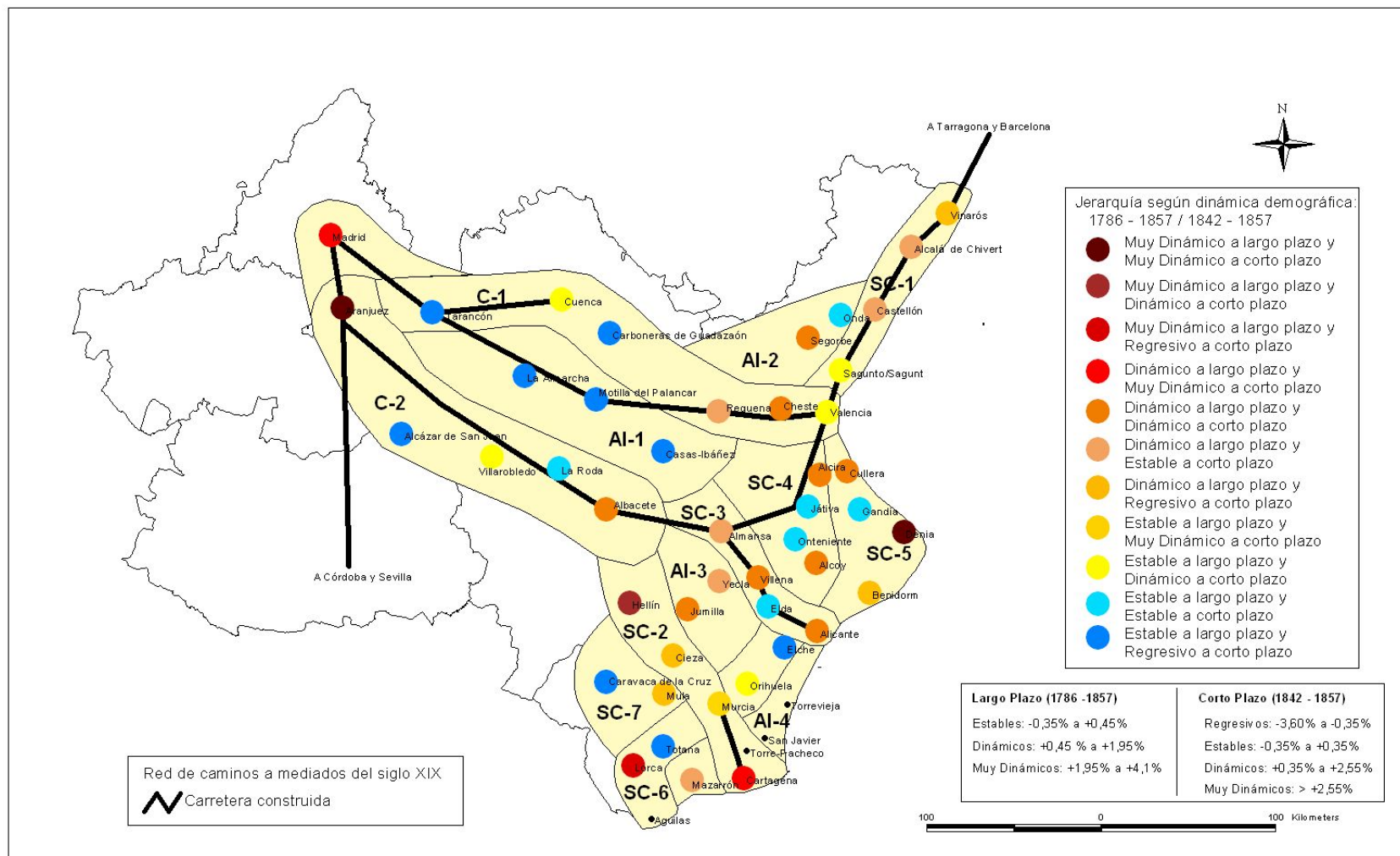
**MAPA 1.15: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1786- 1857/ 1842-1857.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786 y Censo de población de 1857, INE.



**MAPA 1.16: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1786- 1857/ 1842-1857.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786 y Censo de población de 1857, INE.

### **4.5.3. SISTEMA PRODUCTIVO.**

#### **4.5.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO EN 1786.**

De acuerdo con las anotaciones de Floridablanca (CUADRO 1.15), a finales del siglo XVIII, respecto de la actividad económica en el Corredor en primer lugar hay que señalar que el porcentaje de ocupados en los tres sectores productivos alcanzaba el 24%, una cifra bastante superior a la media nacional, que apenas alcanzaba el 17%.

En ese momento, el porcentaje de la población ocupada en el sector primario casi era del orden de dos tercios, una cifra similar a la española; el sector secundario alcanzaba el 21% de la población empleada, claramente superior a la media de España (16%), mientras que el sector terciario tan sólo alcanzaba el 16% de la población ocupada, cifra parecida al porcentaje de los empleados en España (18%); dentro de este sector terciario, se ha resaltado la actividad comercial que ocupaba a casi el doble de población en el Corredor respecto de España (51<sup>0</sup>/<sub>000</sub> frente a 30<sup>0</sup>/<sub>000</sub>). Estos valores de estructura sectorial de empleo indican una mayor actividad económica en el Corredor que en el resto de España que quedaría refrendada con los datos previamente expuestos de dinámica demográfica, ligeramente superiores en el Corredor que en España.

Como ocurre en otros casos, estas cifras no son homogéneas en todas las zonas del Corredor. Así, las zonas con porcentajes de población ocupada más elevados correspondían con el C-1 (27%), el SC-3 (27%) y el SC-4 (25%). Precisamente, el SC-4 y el C-1 se corresponden con los niveles más bajos de población dedicada a la agricultura: El SC-4 ni siquiera llega al 50% de la población dedicada a la agricultura, llegando a emplear el sector secundario a un 35% de la población. En el C-1, el sector primario emplea al 55%, siendo superiores a la media tanto los empleados en el sector secundario (24%) como terciario (22%). En lado opuesto se encuentran el SC-5 (18% de la población empleada), AI-3 (19%), AI-2 (20%), SC-2 (20%), SC-7 (21%), AI-1 (22%). Los valores más altos de empleo agrario se encuentran precisamente en la mayoría de estas zonas: En el AI-4 (teniendo en cuenta que sólo se refiere a Mazarrón) AI-3 (92%), en el SC-7 (83%), AI-1 (70%). Profundizando en el sector secundario, se observa sensibles diferencias entre zonas: En el SC-4 alcanza el 35%, en el SC-2 el 26% y C-1, el 24%, todos ellos valores superiores al 21% de la media del Corredor. Opuestamente, en el AI-3, se llega al 6%, en el AI-1, al 11% y en el SC-6 al 12%. Respecto del sector terciario, los valores de empleo más alto se corresponden con el C-1 (22% de la población empleada), SC-5 (21%), AI-2 (21%). Lo contrario ocurre en el AI-3 (1%), SC-7 (2%), SC-2 (11%) y SC-1 (13%).

Por último, conviene recordar el caso de Madrid, en que la población ocupada alcanzaba el 21% absorbiendo el terciario más de la mitad de los ocupados (54%) con un número de comerciantes superior a la media del Corredor en términos relativos (55<sup>0</sup>/<sub>000</sub>), mientras que la agricultura (26%) y la industria (20%) se repartían casi a partes iguales el resto.

**CUADRO 1.15: PORCENTAJE DE OCUPADOS Y ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1786.**

| ZONAS           | % POBLACIÓN<br>OCUPADA/TOTAL | %SECTOR<br>1º/ TOTAL<br>OCUPADA | %SECTOR<br>2º/ TOTAL<br>OCUPADA | %SECTOR<br>3º/ TOTAL<br>OCUPADA | <sup>0</sup> /000<br>COMERC.<br>/ POB.<br>TOT. <sup>152</sup> |
|-----------------|------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| CORREDOR 1      | 27                           | 55                              | 23                              | 22                              | 26  |
| ÁREA INTERIOR 1 | 22                           | 70                              | 12                              | 18                              | 135   |
| SUBCORREDOR 1   | 24                           | 66                              | 21                              | 13                              | 14  |
| ÁREA INTERIOR 2 | 20                           | 63                              | 16                              | 21                              | 13  |
| CORREDOR 2      | 23                           | 65                              | 20                              | 15                              | 21  |
| SUBCORREDOR 2   | 20                           | 63                              | 26                              | 11                              | 14  |
| ÁREA INTERIOR 3 | 19                           | 92                              | 6                               | 2                               | 6   |
| SUBCORREDOR 3   | 27                           | 66                              | 19                              | 15                              | 51  |
| SUBCORREDOR 4   | 25                           | 47                              | 35                              | 18                              | 17  |
| SUBCORREDOR 5   | 18                           | 62                              | 17                              | 21                              | 35  |
| SUBCORREDOR 6   | 24                           | 74                              | 12                              | 14                              | 15  |
| ÁREA INTERIOR 4 | 24                           | 95                              | 3                               | 2                               | 4   |
| SUBCORREDOR 7   | 21                           | 83                              | 15                              | 2                               | 5   |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>                    | <b>63</b>                       | <b>21</b>                       | <b>16</b>                       | <b>27</b>   |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>                    | <b>66</b>                       | <b>16</b>                       | <b>18</b>                       | <b>35</b>   |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca, 1786.

También se ha realizado un análisis de especialización funcional según la estructura sectorial de empleo de las zonas y municipios en 1786 siguiendo el método de Nelson<sup>153</sup>. A partir de estos datos se ha elaborado el “Índice Potencial Productivo”<sup>154</sup>, atendiendo a la distinta productividad y valor añadido correspondiente a cada sector, lo que proporciona una valoración relativa de las potencialidades productivas asociadas a cada uno de las zonas y municipios. Adicionalmente, y por su relevancia en el desarrollo económico y posible relación con las infraestructuras y la accesibilidad, se ha determinado la especialización de zonas y municipios en actividades comerciales, según los datos de empleados en tareas comerciales –que previamente se habían englobado en el sector terciario– siguiendo de nuevo el método de Nelson (ANEXOS 1.7 al 1.16, CUADROS 1.16, 1.17 y MAPAS 1.17 al 1.26). En el caso de Madrid, la especialización e índice potencial productivo se han estimado de acuerdo con los intervalos definidos en el análisis estadístico tanto para zonas como municipios.

<sup>152</sup> Se ha expresado el número de comerciantes por cada mil habitantes para que se apreciaran mejor las cifras.

<sup>153</sup> Consiste en establecer grados de especialización en base al número de veces que el porcentaje de empleados en un sector supera la media más la desviación típica correspondiente al conjunto de municipios del Corredor.

<sup>154</sup> Para determinar el Índice Potencial Productivo se suman los valores de especialización funcional según el método de Nelson en los sectores primario, secundario y terciario ponderados con pesos -1, 1 y 2 respectivamente en relación al distinto valor añadido y productividad de cada sector. Esta misma metodología se ha empleado en Ortuño, A. op. cit. pág. 119.

**CUADRO 1.16: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO, ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL RELATIVA Y ACTIVIDAD COMERCIAL EN 1786.**

| ZONA   | COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN |            |           | ÍNDICE IND. POT. PRODUCT. | C.E. ACTIVIDAD COMERCIAL |
|--------|--------------------------------|------------|-----------|---------------------------|--------------------------|
|        | PRIMARIO                       | SECUNDARIO | TERCIARIO |                           |                          |
| MADRID |                                | 1          | 5         | MUY ALTO                  |                          |
| C-1    |                                | 0          | 1         | ALTO                      |                          |
| AI-1   | 0                              |            | 0         | MEDIO                     | 3                        |
| SC-1   |                                | 0          |           | MEDIO                     |                          |
| AI-2   |                                | 0          | 1         | ALTO                      |                          |
| C-2    |                                | 0          | 0         | MEDIO                     |                          |
| SC-2   |                                | 1          |           | MEDIO                     |                          |
| AI-3   | 1                              |            |           | BAJO                      |                          |
| SC-3   |                                | 0          | 0         | MEDIO                     | 0                        |
| SC-4   |                                | 2          | 0         | ALTO                      |                          |
| SC-5   |                                |            | 1         | ALTO                      | 0                        |
| SC-6   | 0                              |            | 0         | MEDIO                     |                          |
| AI-4   | 1                              |            |           | BAJO                      |                          |
| SC-7   | 1                              |            |           | BAJO                      |                          |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786.

**CUADRO 1.17: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO, ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL RELATIVA Y ACTIVIDAD COMERCIAL EN 1786.**

|        | MUNICIPIO            | COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN |        |       | ÍNDICE POTENCIAL PRODUC. | C. E. ACTIVIDAD COMERC. |
|--------|----------------------|--------------------------------|--------|-------|--------------------------|-------------------------|
|        |                      | PRIM.                          | SECUN. | TERC. |                          |                         |
| MADRID | MADRID               |                                | 1      | 3     | MUY ALTO                 | 0                       |
| C-1    | TARANCÓN             | 0                              |        | 0     | MEDIO                    |                         |
|        | CUENCA               |                                | 1      | 1     | MUY ALTO                 |                         |
|        | CARBONERAS           | 0                              |        |       | BAJO                     |                         |
|        | REQUENA              |                                | 1      | 0     | ALTO                     |                         |
|        | CHESTE               | 1                              |        |       | BAJO                     |                         |
|        | VALENCIA             |                                | 0      | 0     | ALTO                     |                         |
| AI-1   | LA ALMARCHA          | 0                              |        | 0     | MEDIO                    |                         |
|        | MOTILLA DEL PALANCAR |                                |        | 1     | ALTO                     | 5                       |
|        | CASAS IBÁÑEZ         | 0                              |        |       | BAJO                     | 1                       |
| SC-1   | SAGUNTO              | 0                              |        | 0     | MEDIO                    | 0                       |
|        | CASTELLÓN            |                                | 0      |       | MEDIO                    |                         |
|        | ALCALÁ DE CHIVERT    | 0                              | 0      | 0     | MEDIO                    |                         |
|        | VINAROS              |                                | 0      | 0     | ALTO                     |                         |
|        | SEGORBE              |                                |        | 1     | ALTO                     |                         |
| AI-2   | ONDA                 | 0                              | 0      |       | BAJO                     |                         |
|        | ARANJUEZ             | 0                              |        | 0     | MEDIO                    | 0                       |
| C-2    | ALCÁZAR              |                                |        | 0     | MEDIO                    |                         |
|        | VILLARROBLEDO        |                                | 0      | 1     | ALTO                     | 0                       |
|        | LA RODA              | 0                              | 0      |       | BAJO                     |                         |
|        | ALBACETE             |                                | 1      |       | MEDIO                    | 0                       |

|      | MUNICIPIO  | COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN |        |       | ÍNDICE POTENCIAL PRODUC. | C. E. ACTIVID. COMERC. |
|------|------------|--------------------------------|--------|-------|--------------------------|------------------------|
|      |            | PRIM.                          | SECUN. | TERC. |                          |                        |
| SC-2 | HELLÍN     |                                | 0      | 2     | MUY ALTO                 |                        |
|      | CIEZA      | 0                              |        | 0     | MEDIO                    |                        |
|      | MURCIA     | 0                              | 0      |       | BAJO                     |                        |
|      | CARTAGENA  |                                | 3      | 0     | MUY ALTO                 | 0                      |
| AI-3 | JUMILLA    | 1                              |        |       | BAJO                     |                        |
|      | YECLA      | 1                              |        |       | BAJO                     |                        |
| SC-3 | ALMANSA    | 0                              | 0      |       | BAJO                     |                        |
|      | VILLENA    | 0                              |        |       | BAJO                     | 1                      |
|      | ELDA       | 0                              |        | 0     | MEDIO                    | 0                      |
|      | ALICANTE   |                                | 0      | 0     | ALTO                     | 0                      |
| SC-4 | ALCOY      |                                | 4      |       | ALTO                     |                        |
|      | ONTENIENTE |                                | 0      | 0     | ALTO                     |                        |
|      | JÁTIVA     |                                | 0      | 2     | MUY ALTO                 | 0                      |
|      | ALCIRA     |                                | 0      | 0     | ALTO                     |                        |
| SC-5 | CULLERA    | 0                              |        |       | BAJO                     |                        |
|      | GANDÍA     |                                | 1      | 2     | MUY ALTO                 |                        |
|      | DENIA      |                                |        | 1     | ALTO                     | 0                      |
|      | BENIDORM   | 1                              |        |       | BAJO                     | 1                      |
| SC-6 | ELCHE      | 0                              |        | 0     | MEDIO                    |                        |
|      | ORIHUELA   | 0                              |        | 0     | MEDIO                    | 0                      |
|      | TOTANA     | 0                              |        |       | BAJO                     |                        |
|      | LORCA      | 0                              |        |       | BAJO                     |                        |
| AI-4 | MAZARRÓN   | 1                              |        |       | BAJO                     |                        |
| SC-7 | MULA       | 1                              |        |       | BAJO                     |                        |
|      | CARAVACA   | 0                              | 0      |       | BAJO                     |                        |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Floridablanca de 1786.

Los MAPAS y CUADROS relativos al índice potencial productivo permiten distinguir zonas con potenciales productivos altos y muy altos. Las primeras se concentraban en el eje de Madrid a Valencia por Cuenca (C-1), las zonas comprendidas entre el norte de la provincia de Alicante y centro-sur de Valencia (SC-4 y SC-5), y el AI-4 que aprovechaba la ruta comercial hacia Aragón. Las segundas se refieren exclusivamente a Madrid, cuya especialización en el sector terciario es muy superior a la del resto de zonas.

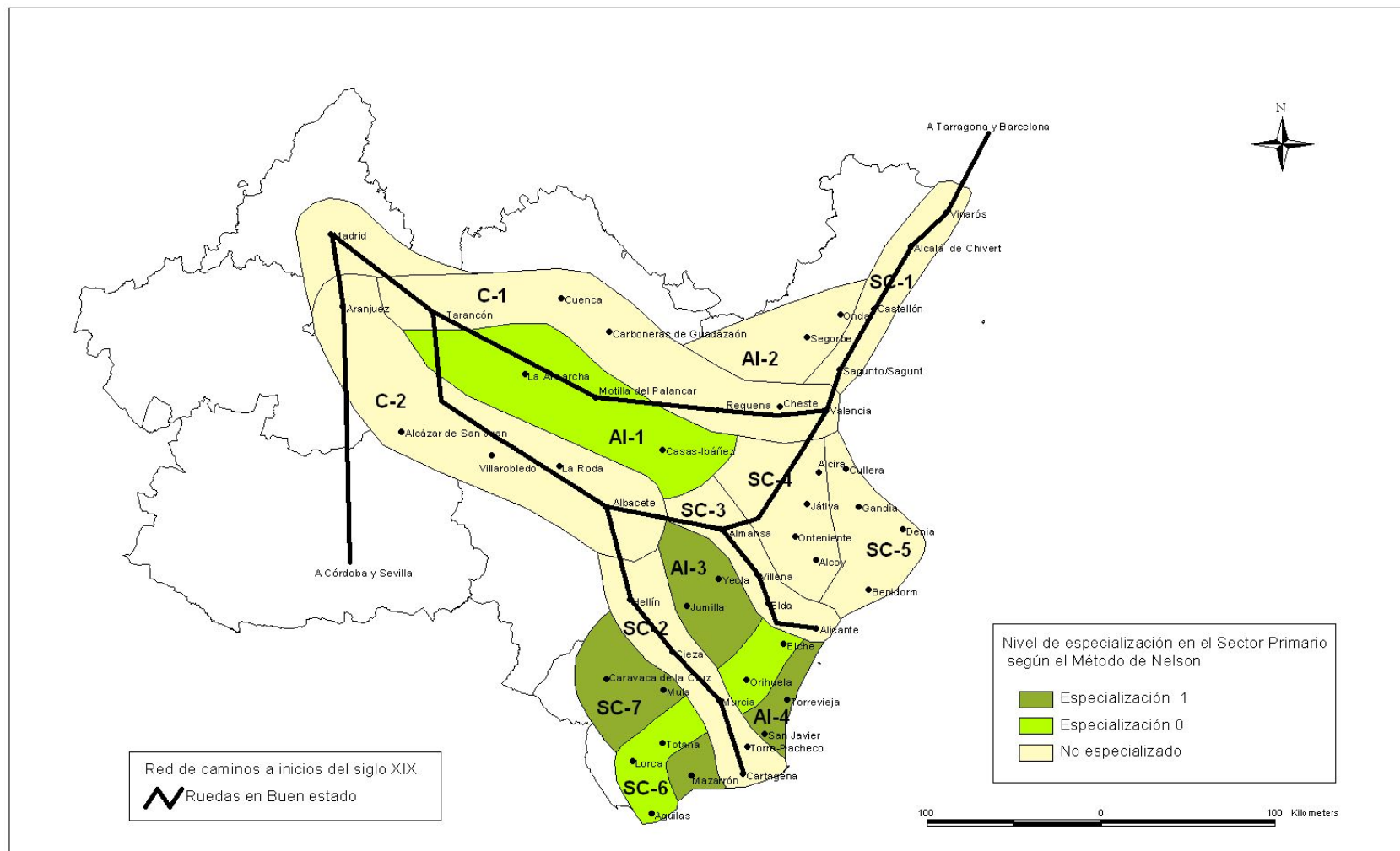
Con un potencial medio, aparecen el eje de Madrid a Albacete (C-2) y sus dos ramificaciones hacia Alicante, Murcia y Cartagena (SC-2 y SC-3). A estas habría que añadir el SC-6, que discurría básicamente a través de la ruta Alicante-Andalucía, el eje litoral castellonense (SC-1) y el AI-1, que en buena parte seguía el camino de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar. Por último, con potenciales bajos se encontraban aquellas zonas que quedaban en los intersticios de las rutas principales como el AI-3 y el SC-7.

En cuanto al análisis municipal, además de Madrid, cuya elevada especialización en el sector terciario se traducía en un potencial productivo muy alto, se aprecia una zona entre Valencia y Alicante que aglutina un gran número de municipios con potenciales productivos altos y muy altos, entre los que destacan, Játiva y Gandía por su actividad terciaria. Por supuesto, habría que mencionar a Alcoy, por su elevada especialización en el sector secundario. Resulta también significativo el elevado potencial productivo de otras dos ciudades costeras, Cartagena y Vinaroz. Por último, con potencial alto habría que mencionar a Cuenca, Motilla del Palancar, Villarrobledo y Hellín, todas ellas con intensa actividad secundaria y terciaria.

Con potenciales medios, figuran la mayoría de municipios castellanos situados en el eje que partían de Madrid, los ubicados en el eje costero castellanense y otros tantos ubicados en el centro de la provincia de Alicante. Entre ellos se encuentran como más destacados Albacete, Sagunto, Castellón, Elche y Orihuela.

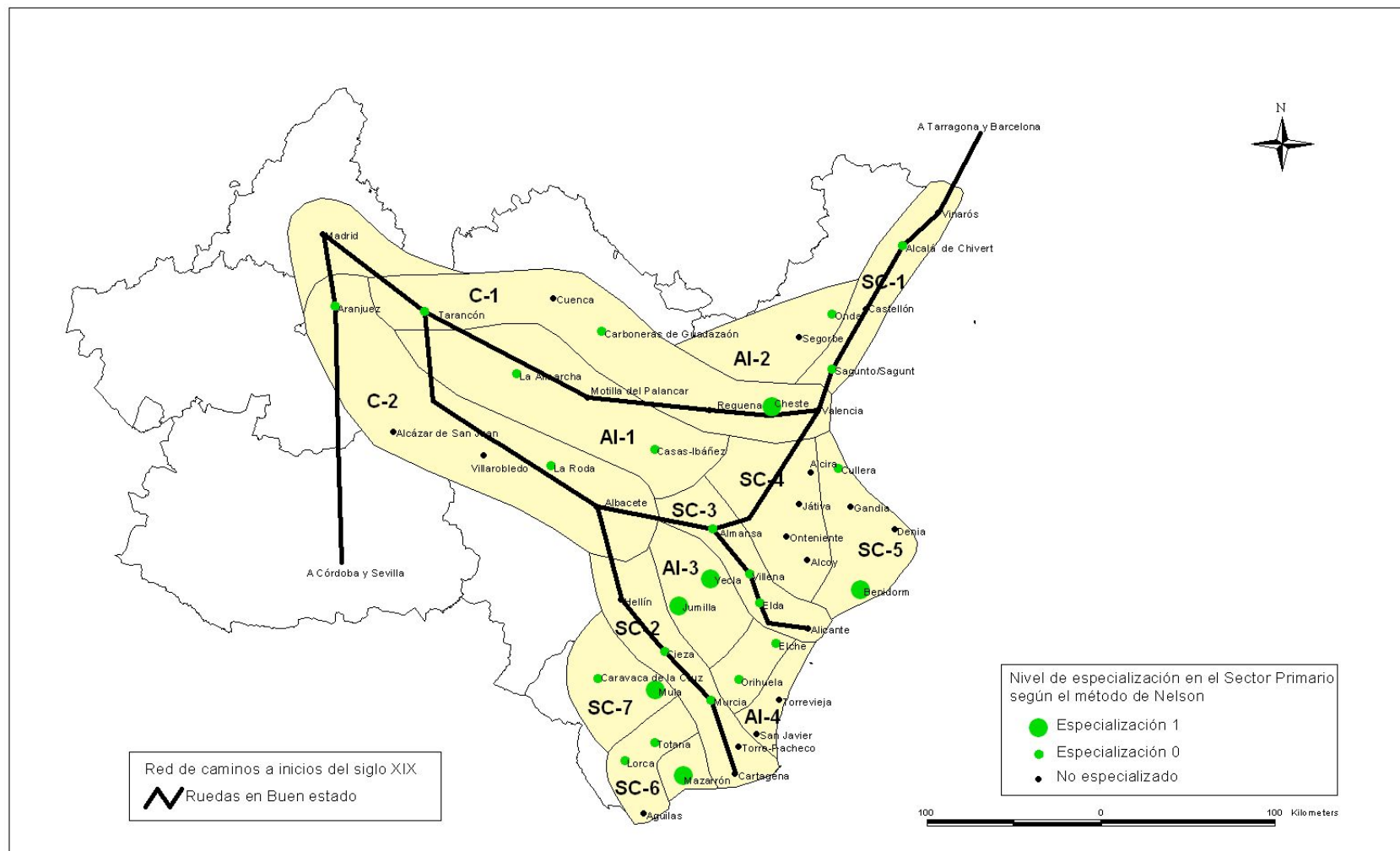
Con potenciales bajos se encuentran sobre todo los municipios interiores como Casas Ibáñez, Onda, Jumilla, Yecla, Mula, Caravaca, los litorales ubicados en las proximidades de los grandes puertos como Cullera, Benidorm y Mazarrón, y los murcianos que seguían el eje de Alicante a Andalucía como la propia capital, y Lorca.

**MAPA 1.17: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL POR ZONAS EN EL SECTOR PRIMARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



Fuente: Elaboración propia según Censo de Florida Blanca 1786, INE

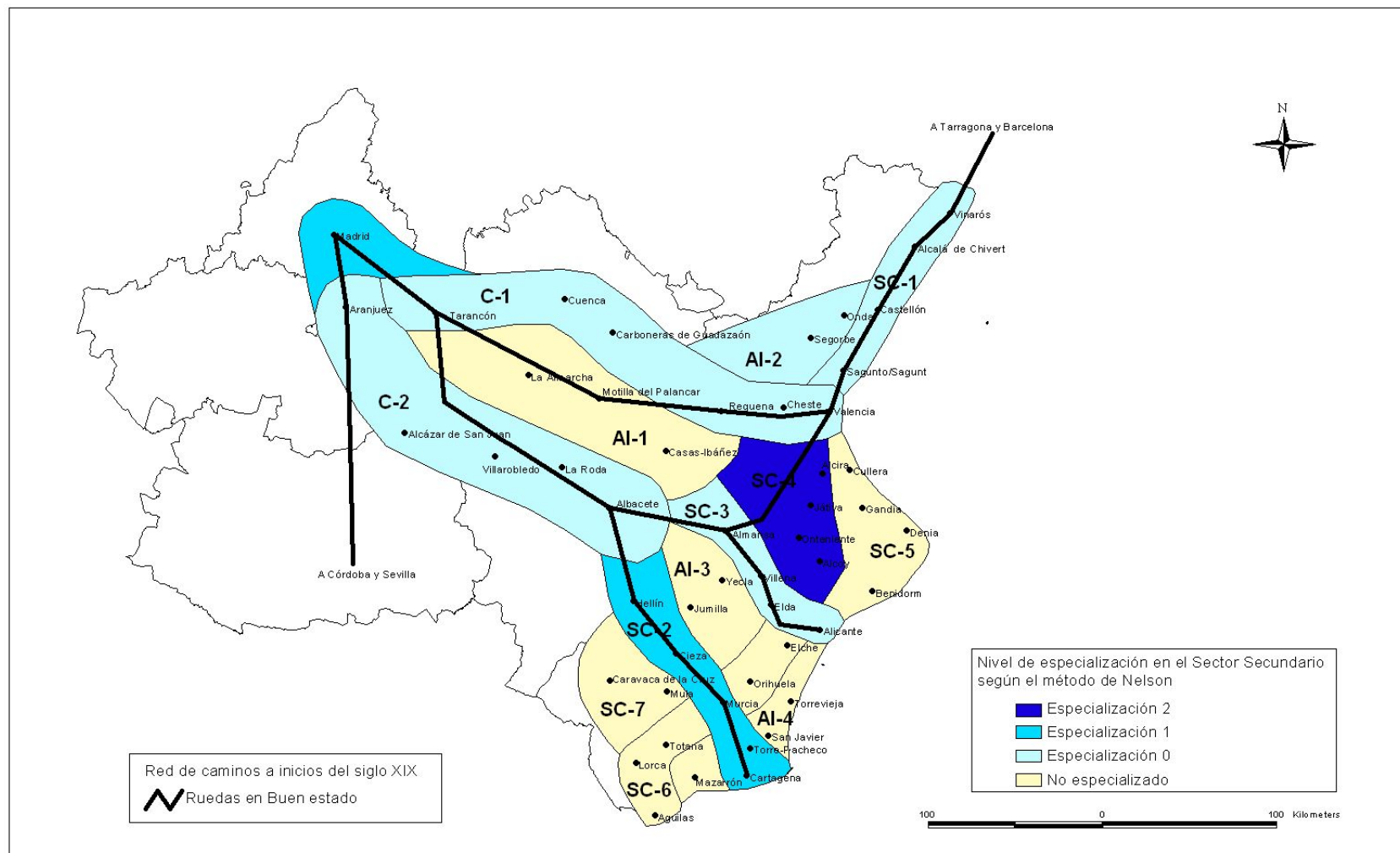
**MAPA 1.18: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL MUNICIPAL EN EL SECTOR PRIMARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

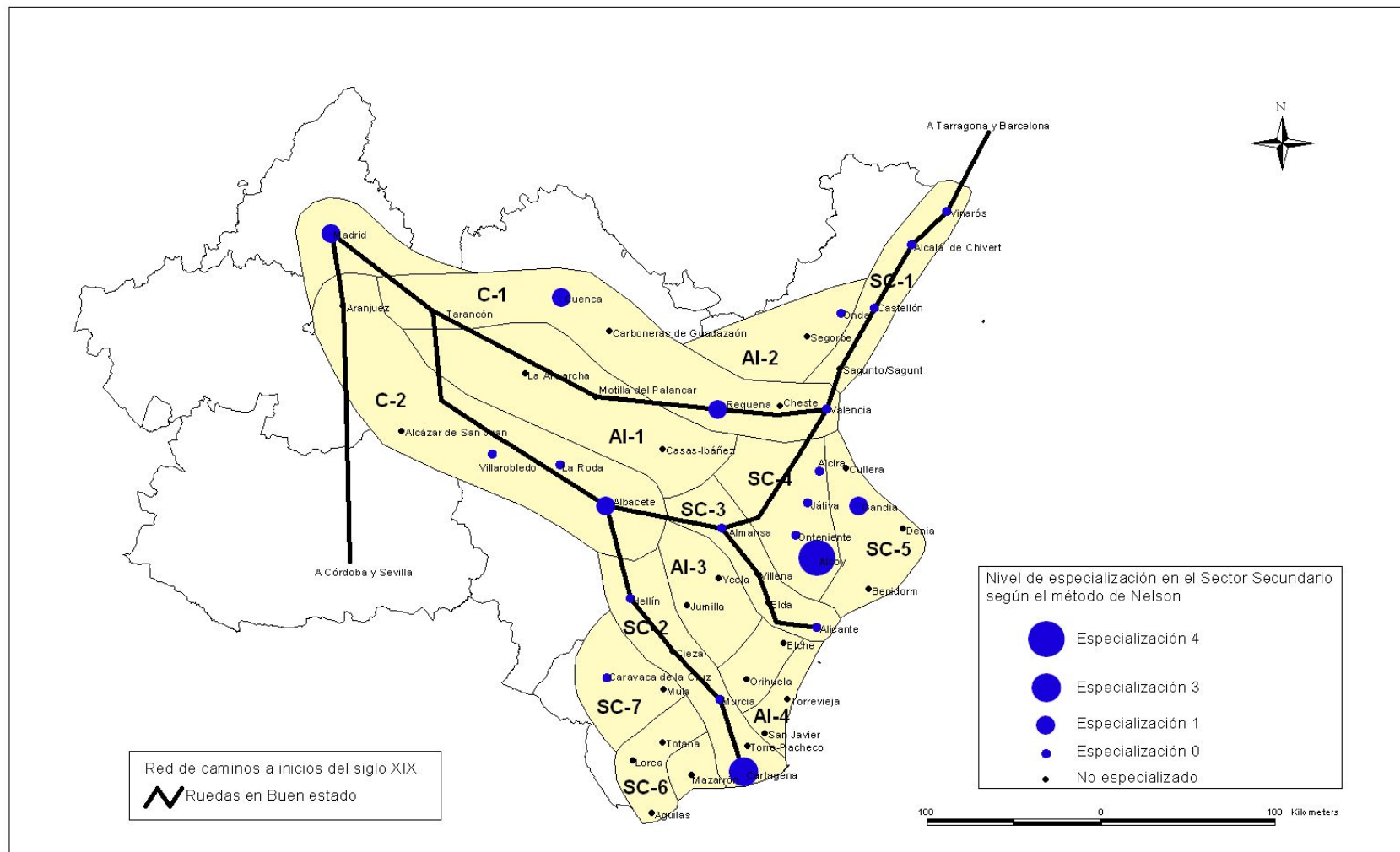


**MAPA 1.19: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL POR ZONAS EN EL SECTOR SECUNDARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



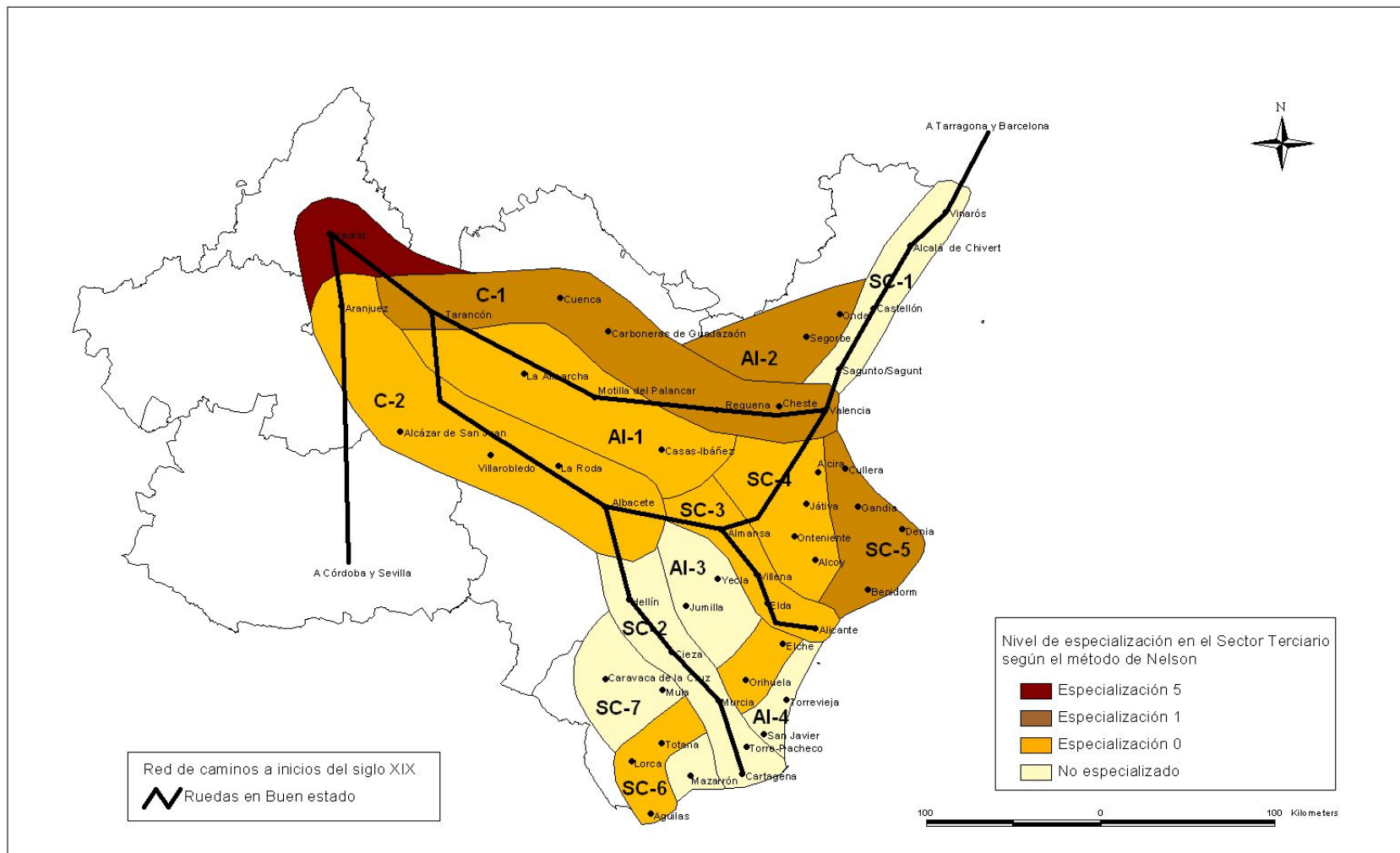
Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

**MAPA 1.20: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL MUNICIPAL EN EL SECTOR SECUNDARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



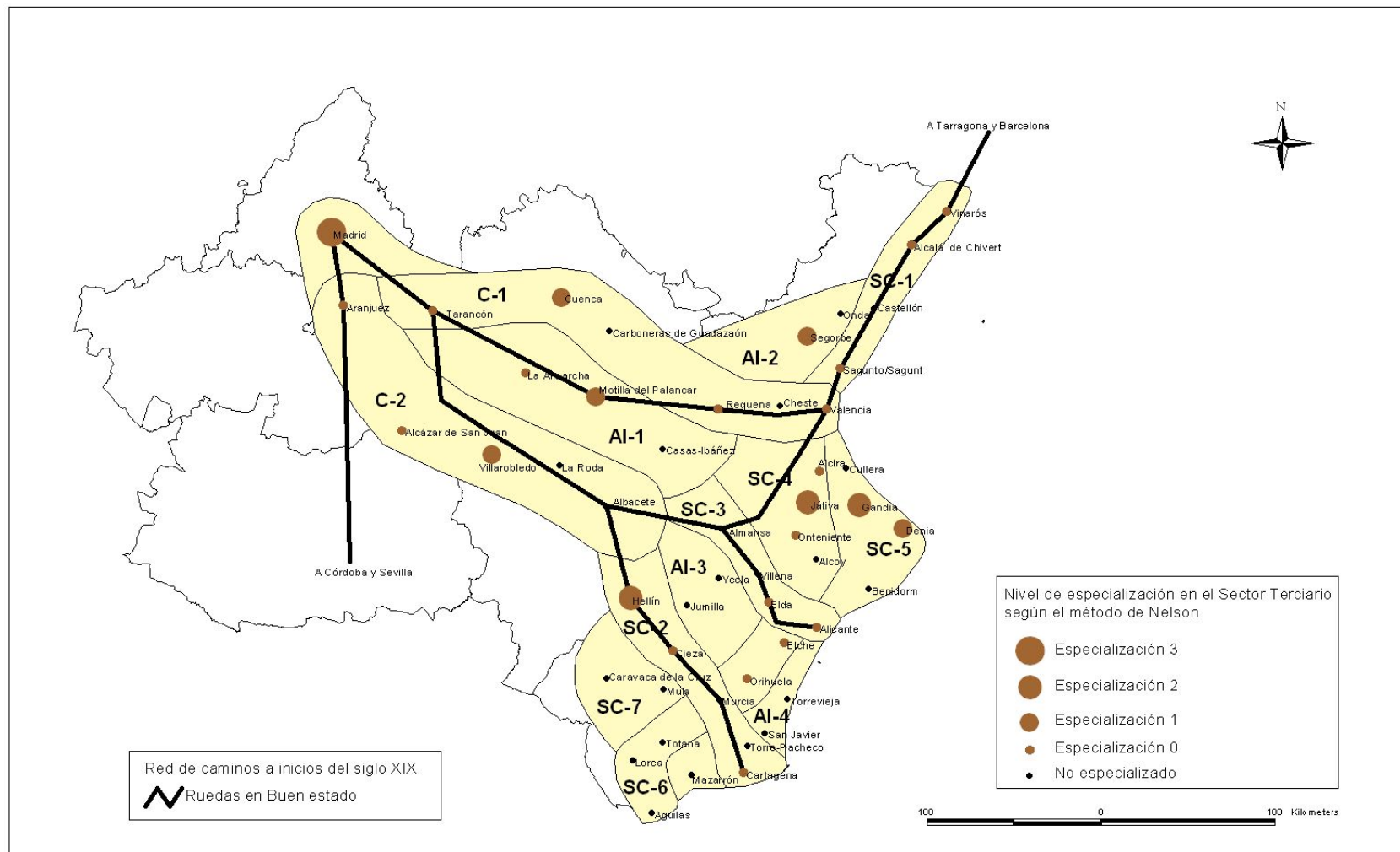
Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

**MAPA 1.21: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL POR ZONAS EN EL SECTOR TERCIARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



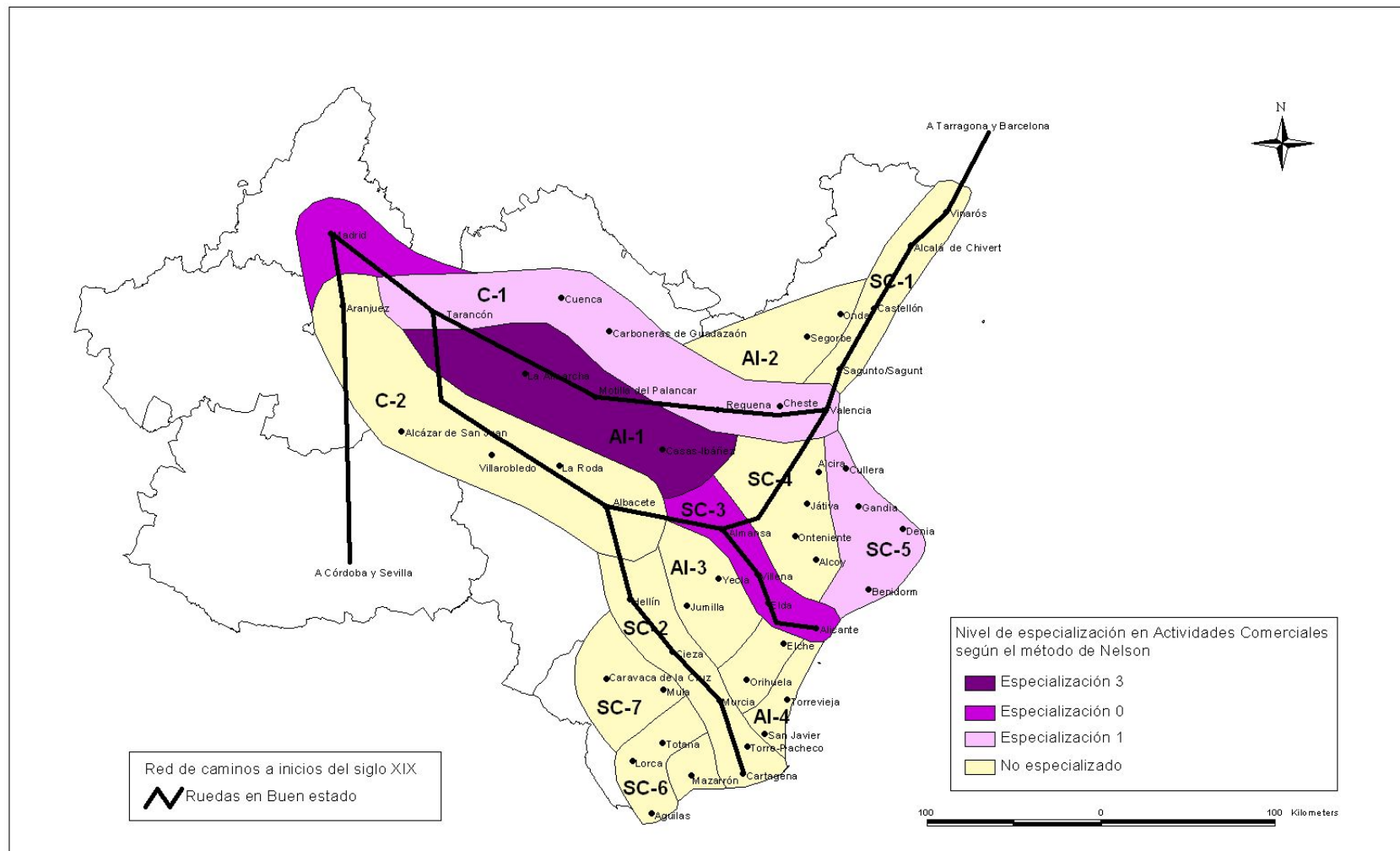
Fuente: Elaboración propia según Censo de Florida Blanca 1786, INE

**MAPA 1.22: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL MUNICIPAL EN EL SECTOR TERCIARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



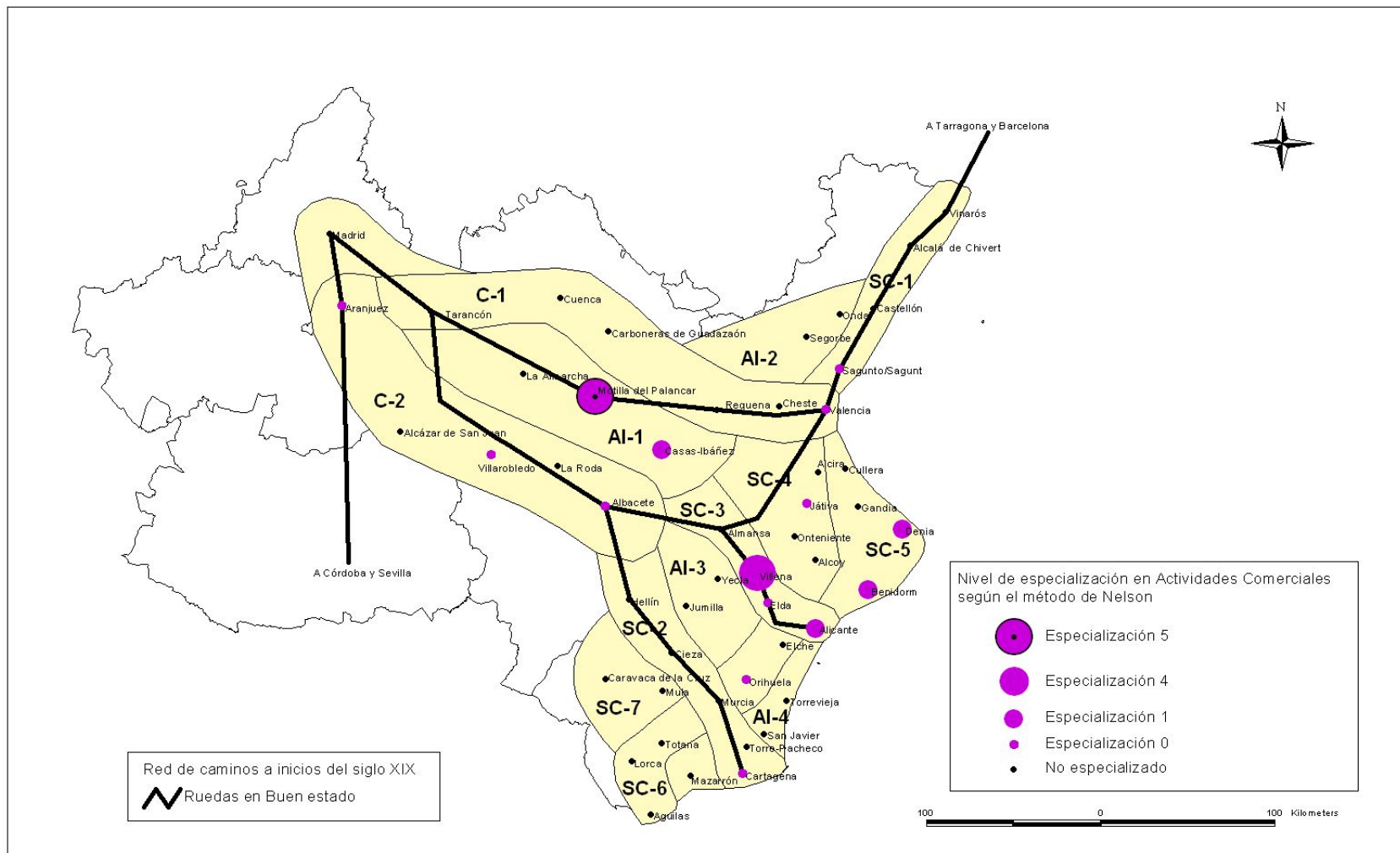
Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

**MAPA 1.23: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL POR ZONAS EN ACTIVIDADES COMERCIALES SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



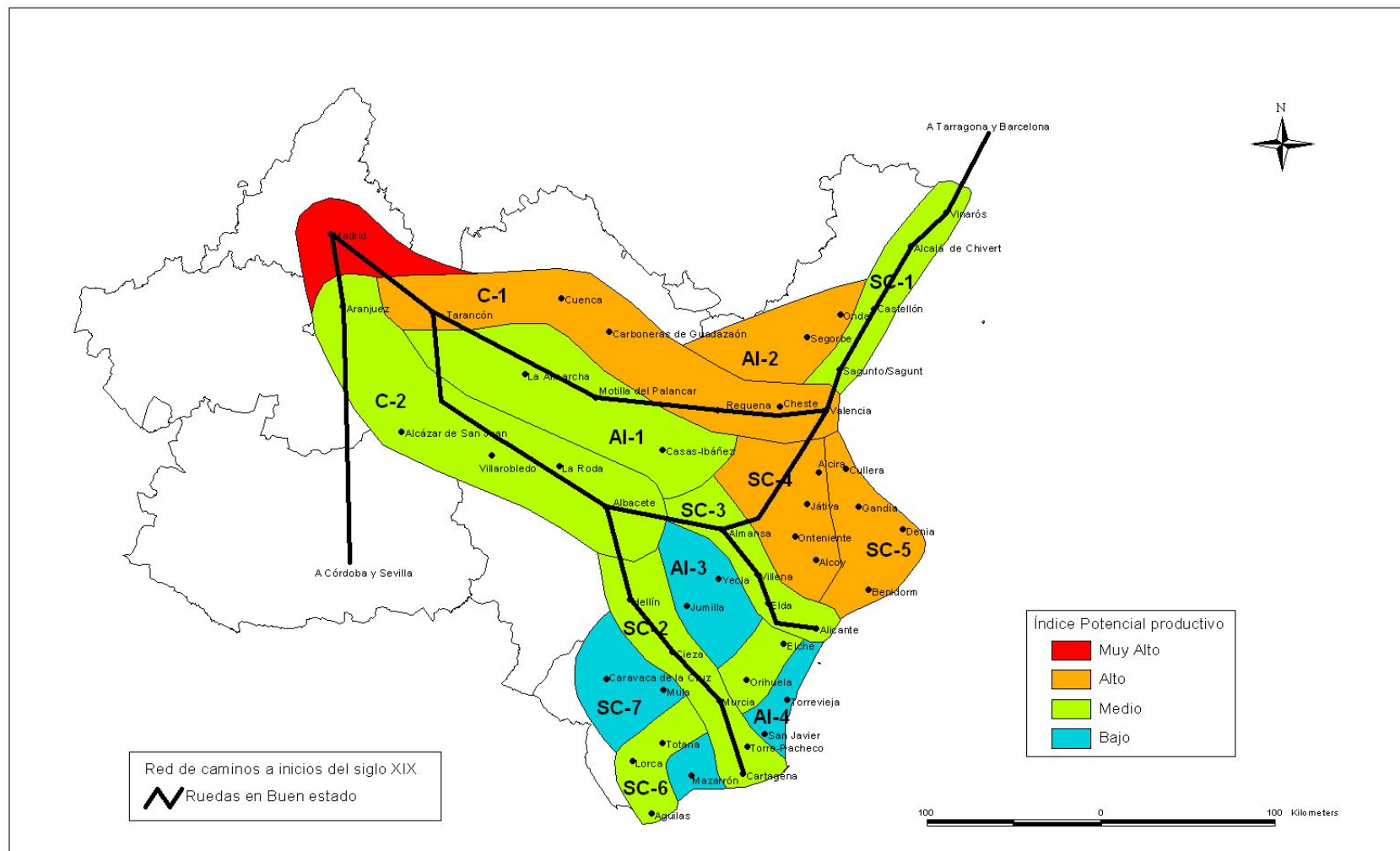
Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

**MAPA 1.24: ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL MUNICIPAL EN ACTIVIDADES COMERCIALES SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



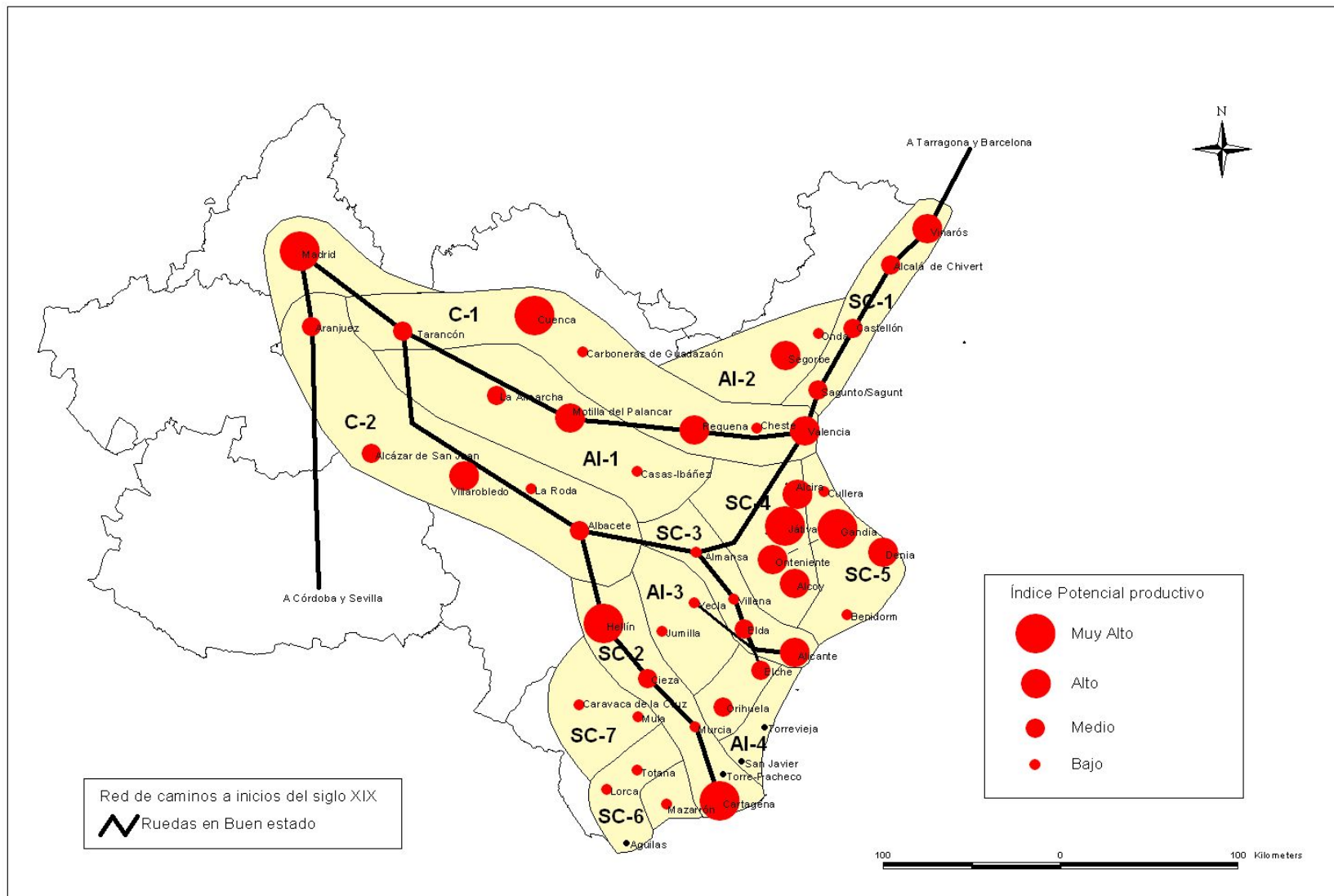
Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

**MAPA 1.25: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE

**MAPA 1.26: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS EN 1786.**



Fuente: Elaboración propia según Censo de Floridablanca 1786, INE



#### 4.5.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.

Respecto del sistema productivo del Corredor a mediados de siglo, puesto que no existen datos de estructura sectorial de empleo en estos años, se supone que la situación era ligeramente mejor que la nacional ya que el crecimiento demográfico era algo superior y a la vez, peor que la de Europa Occidental, donde las tasas de crecimiento eran claramente superiores. En cualquier caso, sí se aprecia un cierto avance en las actividades terciarias y en las secundarias, aunque en este último caso con muchas matizaciones según zonas.

Para determinar el potencial productivo de los municipios se ha realizado una proyección cualitativa de la estructura sectorial de empleo en 1786 a partir de las aportaciones del Diccionario de Miñano de 1826 y del Diccionario de Madoz en la década de 1840. Según las descripciones de estos autores se ha rellenado una tabla en la que figuran la estructura sectorial de empleo y una estimación sobre si la ocupación ha ido aumentando o disminuyendo en este periodo. A estas valoraciones cualitativas se ha asignado un potencial productivo en función del valor añadido de sus actividades y del potencial de finales del siglo XVIII. Así, aumentos en la actividad primaria reducirían el potencial productivo, mientras que ascensos en las actividades secundarias pero sobre todo, terciarias, lo aumentarían (obviamente variaciones inversas a las descritas incidirían en sentido contrario sobre el potencial productivo).

Para estimar este potencial a nivel de zonas se ha estimado lo ocurrido en el conjunto de municipios, y en función del peso demográfico de cada municipio en su zona se ha establecido ese potencial productivo. En este caso, la estimación es todavía más imprecisa pero, al menos, nos permitirá aproximarnos a la tipología y jerarquía productiva.

Los resultados, recogidos en los CUADROS y MAPAS siguientes, muestran cómo las zonas con un mayor potencial productivo se concentran a lo largo de los principales ejes de comunicación que partían de Madrid y se dirigían hasta el litoral como la C-1, C-2, SC-2 y SC-3. Habría que añadir la SC-4 y SC-5 comprendidas entre Valencia y Alicante, y la zona que seguía la ruta comercial desde Sagunto hasta Aragón (AI-2), que no disponían de unos ejes de transporte tan potentes como los anteriores.

Como zonas con potencial medio aparecen la que discurren por el eje costero de la provincia de Castellón (SC-1), el eje de Alicante a Andalucía (SC-6), y la zona que se extiende por el litoral sur alicantino y murciano (AI-4).

Por último, los niveles más bajos productivos se encontraban en las zonas más alejadas de las rutas principales de transporte como el AI-3 y el SC-7. También aparece el AI-1, situada en el eje de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar pero que es fuertemente penalizada por la presencia de Casas Ibáñez, inserta entre este eje y el Madrid-Albacete y con un potencial muy bajo.

En cuanto al potencial productivo municipal, no se aprecian grandes diferencias respecto a la situación en 1786. La zona con un mayor avance municipal corresponde al eje de Madrid a Albacete, donde casi todos sus municipios obtienen un potencial alto, mientras que a finales del siglo anterior tan sólo Villarrobledo estaba en esa situación. También se distingue un avance en el sur de la provincia de Murcia, donde ganan posiciones Lorca, Mazarrón y la propia Murcia, pero en términos generales la situación era muy parecida a la de finales del siglo XIX.

**CUADRO 1.18: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**

|        | MUNICIPIO            | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO 1786 | EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD |               |               | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO A MEDIADOS SIGLO XIX |
|--------|----------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|--|
|        |                      |                                  | PRIMARIO                  | SECUNDARIO    | TERCIARIO     |  |
| MADRID | MADRID               | MUY ALTO                         | MENOR                     | MENOR         | MAYOR         | MUY ALTO   |
| C-1    | TARANCÓN             | MEDIO                            | IGUAL                     | MENOR         | IGUAL O MENOR | BAJO   |
|        | CUENCA               | MUY ALTO                         | IGUAL                     | MENOR         | IGUAL         | ALTO   |
|        | CARBONERAS           | BAJO                             | IGUAL O MAYOR             | MENOR         | MENOR         | MUY BAJO   |
|        | REQUENA              | ALTO                             | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | MUY ALTO   |
|        | CHESTE               | BAJO                             | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | BAJO   |
|        | VALENCIA             | ALTO                             | MENOR                     | MENOR         | MAYOR         | MUY ALTO   |
| AI-1   | LA ALMARCHA          | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MEDIO  |
|        | MOTILLA DEL PALANCAR | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | ALTO   |
|        | CASAS IBÁÑEZ         | BAJO                             | IGUAL                     | IGUAL         | MENOR         | MUY BAJO   |
| SC-1   | SAGUNTO              | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MEDIO  |
|        | CASTELLÓN            | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | MEDIO  |
|        | ALCALÁ DE CHIVERT    | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MEDIO  |
|        | VINAROS              | ALTO                             | IGUAL O MENOR             | MENOR         | MAYOR         | ALTO   |
| AI-2   | SEGORBE              | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | MUY ALTO   |
|        | ONDA                 | BAJO                             | IGUAL                     | IGUAL O MAYOR | IGUAL         | BAJO   |
| C-2    | ARANJUEZ             | MEDIO                            | MAYOR                     | IGUAL         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | ALCÁZAR              | MEDIO                            | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | ALTO   |
|        | VILLARROBLEDO        | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | ALTO   |
|        | LA RODA              | BAJO                             | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | ALBACETE             | MEDIO                            | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | ALTO   |
| SC-2   | HELLÍN               | MUY ALTO                         | IGUAL                     | MAYOR         | MAYOR         | MUY ALTO   |
|        | CIEZA                | MEDIO                            | IGUAL                     | MENOR         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | MURCIA               | BAJO                             | MENOR                     | IGUAL         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | TORRE-PACHECO        | -                                | -                         | -             | -             | ALTO   |
|        | CARTAGENA            | MUY ALTO                         | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | MUY ALTO   |
| AI-3   | JUMILLA              | BAJO                             | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | YECLA                | BAJO                             | IGUAL                     | MENOR         | MAYOR         | BAJO   |
| SC-3   | ALMANSA              | BAJO                             | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | VILLENA              | BAJO                             | IGUAL O MENOR             | IGUAL         | MAYOR         | MEDIO  |
|        | ELDA                 | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | MEDIO  |
|        | ALICANTE             | ALTO                             | MENOR                     | IGUAL O MAYOR | MAYOR         | MUY ALTO   |
| SC-4   | ALCOY                | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL O MENOR | IGUAL         | ALTO   |
|        | ONTENIENTE           | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL O MENOR | MAYOR         | ALTO   |
|        | JÁTIVA               | MUY ALTO                         | IGUAL O MAYOR             | IGUAL O MENOR | IGUAL         | ALTO   |

|      | MUNICIPIO  | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO 1786 | EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD |               |               | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCT. MEDIADOS SIGLO XIX |
|------|------------|----------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|--|
|      |            |                                  | PRIMARIO                  | SECUNDARIO    | TERCIARIO     |  |
|      | ALCIRA     | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL O MENOR | MAYOR         | ALTO   |
| SC-5 | CULLERA    | BAJO                             | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | BAJO   |
|      | GANDÍA     | MUY ALTO                         | IGUAL                     | MENOR         | IGUAL O MAYOR | ALTO   |
|      | DENIA      | ALTO                             | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | ALTO   |
|      | BENIDORM   | BAJO                             | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | BAJO   |
|      | ELCHE      | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | ALTO   |
| SC-6 | ORIHUELA   | MEDIO                            | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MEDIO  |
|      | TOTANA     | BAJO                             | IGUAL                     | MENOR         | IGUAL         | MUY BAJO                                     |
|      | LORCA      | BAJO                             | IGUAL                     | MENOR         | IGUAL O MAYOR | BAJO   |
|      | ÁGUILAS    | -                                | -                         | -             | -             | ALTO   |
|      | TORREVIEJA | -                                | -                         | -             | -             | ALTO   |
| AI-4 | SAN JAVIER | -                                | -                         | -             | -             | MUY BAJO                                     |
|      | MAZARRÓN   | BAJO                             | IGUAL O MENOR             | MAYOR         | MAYOR         | MEDIO  |
|      | MULA       | BAJO                             | IGUAL O MAYOR             | IGUAL         | IGUAL         | MUY BAJO                                     |
| SC-7 | CARAVACA   | BAJO                             | IGUAL O MENOR             | IGUAL O MENOR | IGUAL O MAYOR | MEDIO  |

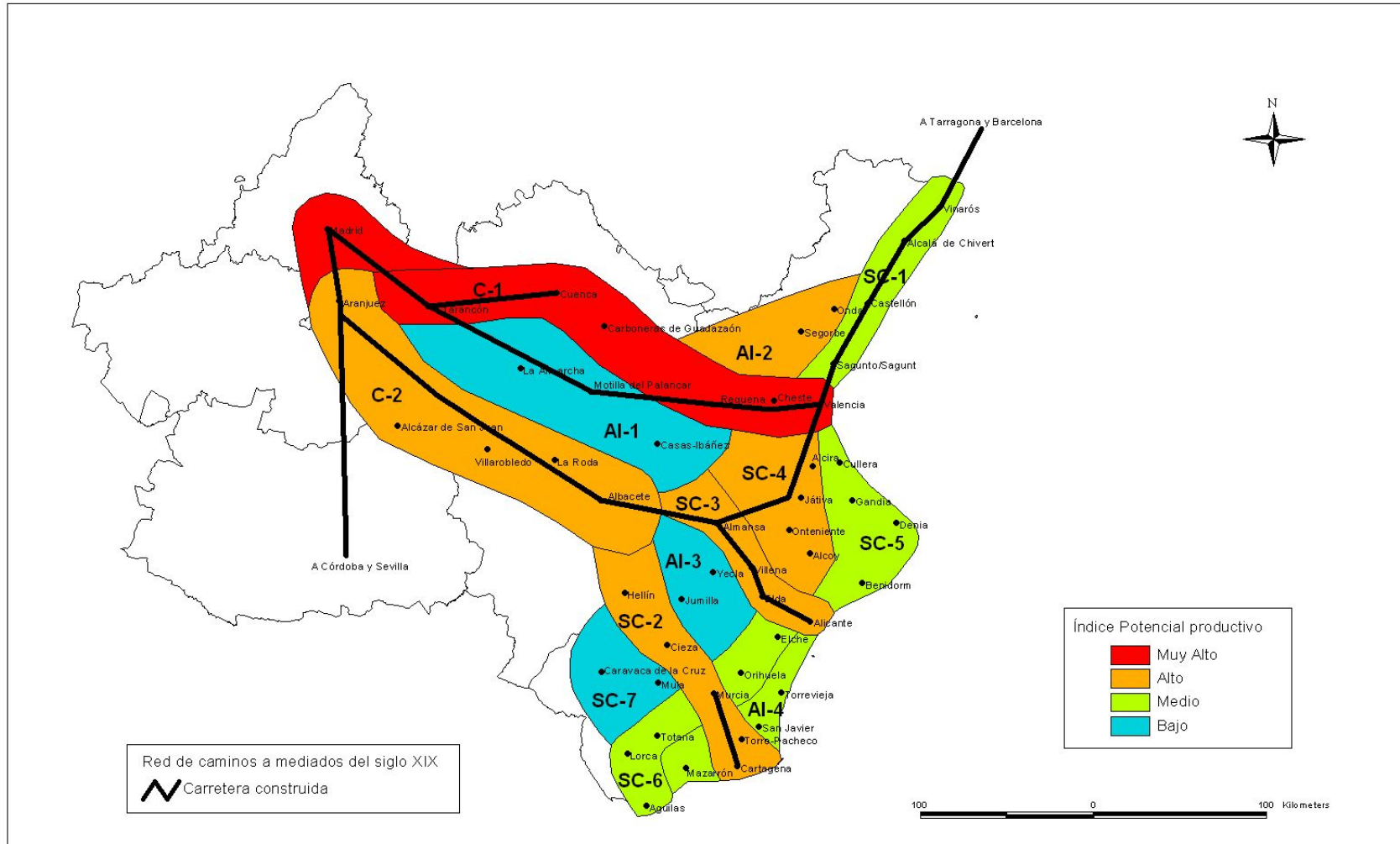
Fuente: Elaboración propia a partir de Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

**CUADRO 1.19: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**

| ZONAS           | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1786 | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX EN RELACIÓN AL POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1786 | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX |
|-----------------|-------------------------------------|--|--|
| MADRID          | MUY ALTO                            | MAYOR  | MUY ALTO   |
| CORREDOR 1      | ALTO                                | MAYOR  | MUY ALTO   |
| ÁREA INTERIOR 1 | MEDIO                               | MENOR  | BAJO   |
| SUBCORREDOR 1   | MEDIO                               | IGUAL  | MEDIO  |
| ÁREA INTERIOR 2 | ALTO                                | IGUAL  | ALTO   |
| CORREDOR 2      | MEDIO                               | MAYOR  | ALTO   |
| SUBCORREDOR 2   | MEDIO                               | MAYOR  | ALTO   |
| ÁREA INTERIOR 3 | BAJO                                | IGUAL  | BAJO   |
| SUBCORREDOR 3   | MEDIO                               | MAYOR  | ALTO   |
| SUBCORREDOR 4   | ALTO                                | IGUAL  | ALTO   |
| SUBCORREDOR 5   | ALTO                                | MENOR  | MEDIO  |
| SUBCORREDOR 6   | MEDIO                               | IGUAL  | MEDIO  |
| ÁREA INTERIOR 4 | BAJO                                | MAYOR  | MEDIO  |
| SUBCORREDOR 7   | BAJO                                | IGUAL  | BAJO   |

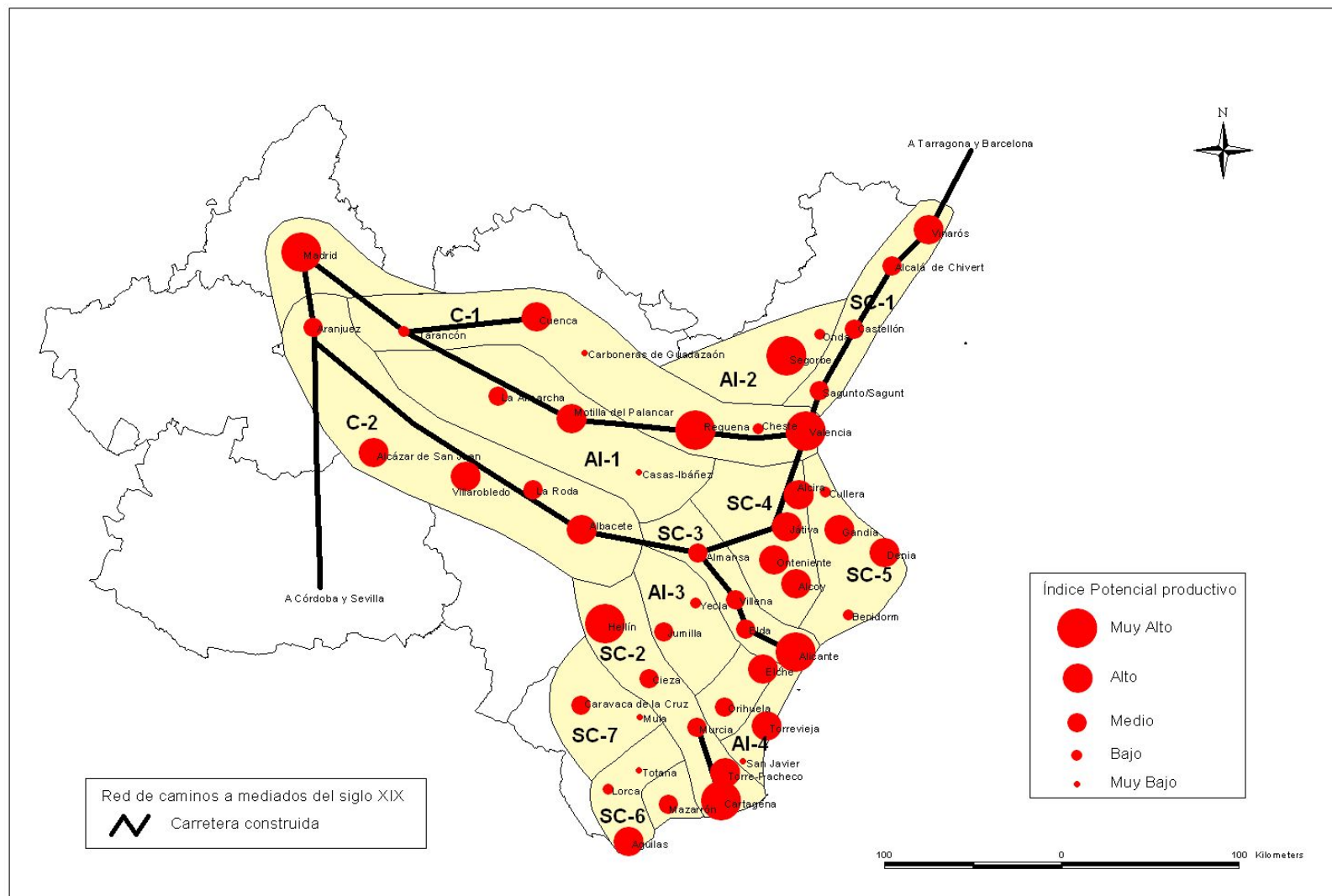
Fuente: Elaboración propia a partir de Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

MAPA 1.27: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.



Fuente: Elaboración propia según INE: Censo de Floridablanca y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

**MAPA 1.28: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según INE: Censo de Floridablanca y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

Por último, por la importancia del transporte marítimo, como tendrá oportunidad de comprobarse, y su más que previsible vinculación al desarrollo económico, se han clasificado los núcleos portuarios del Corredor de acuerdo con su movimiento general de mercancías en 1844 según las anotaciones de sus respectivas aduanas recogidas en el Diccionario de Madoz (ANEXOS 1.17, 1.18, CUADRO 1.20 y MAPA 1.29).

**CUADRO 1.20: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1844.**

| <b>PUERTO</b> | <b>MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS 1844 (toneladas)</b> | <b>NIVEL ASIGNADO SEGÚN MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS</b> |
|---------------|--|--|
| VALENCIA      | 323.150  | 1  |
| ALICANTE      | 155.533  | 2  |
| CARTAGENA     | 147.698  | 2  |
| TORREVIEJA    | 88.935   | 3  |
| ÁGUILAS       | 79.069   | 3  |
| VINAROS       | 23.337   | 4  |
| CULLERA       | 21.116   | 4  |
| MAZARRÓN      | 12.393   | 5  |
| DENIA         | 11.944   | 5  |
| CASTELLÓN     | 7.468  | 6  |
| SAGUNTO       | 3.574  | 6  |
| GANDÍA        | 2.416  | 6  |
| BENIDORM      | 981  | 6  |
| <b>TOTAL</b>  | <b>877.614</b>                                   |  |

Fuente: Elaboración propia a partir de Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

Así, se observa cómo en el primer nivel y muy destacado sobre el resto, se encuentra Valencia que claramente soporta la mayor parte del transporte por mar en su provincia y Castellón, en las que el resto de puertos no pasaban del cuarto nivel (Vinaroz y Cullera) quedando otros en el sexto y último nivel (Castellón, Sagunto y Gandía), no llegando a representar en ninguno de los casos una décima parte del transporte de mercancías de Valencia.

Los otros puertos con cierta importancia en el Corredor eran los de Alicante y Cartagena, con un movimiento de mercancías del orden de la mitad de Valencia en ambos casos. No obstante, la polarización de estos puertos en sus respectivas provincias no era tan acusada como en el caso de Valencia.

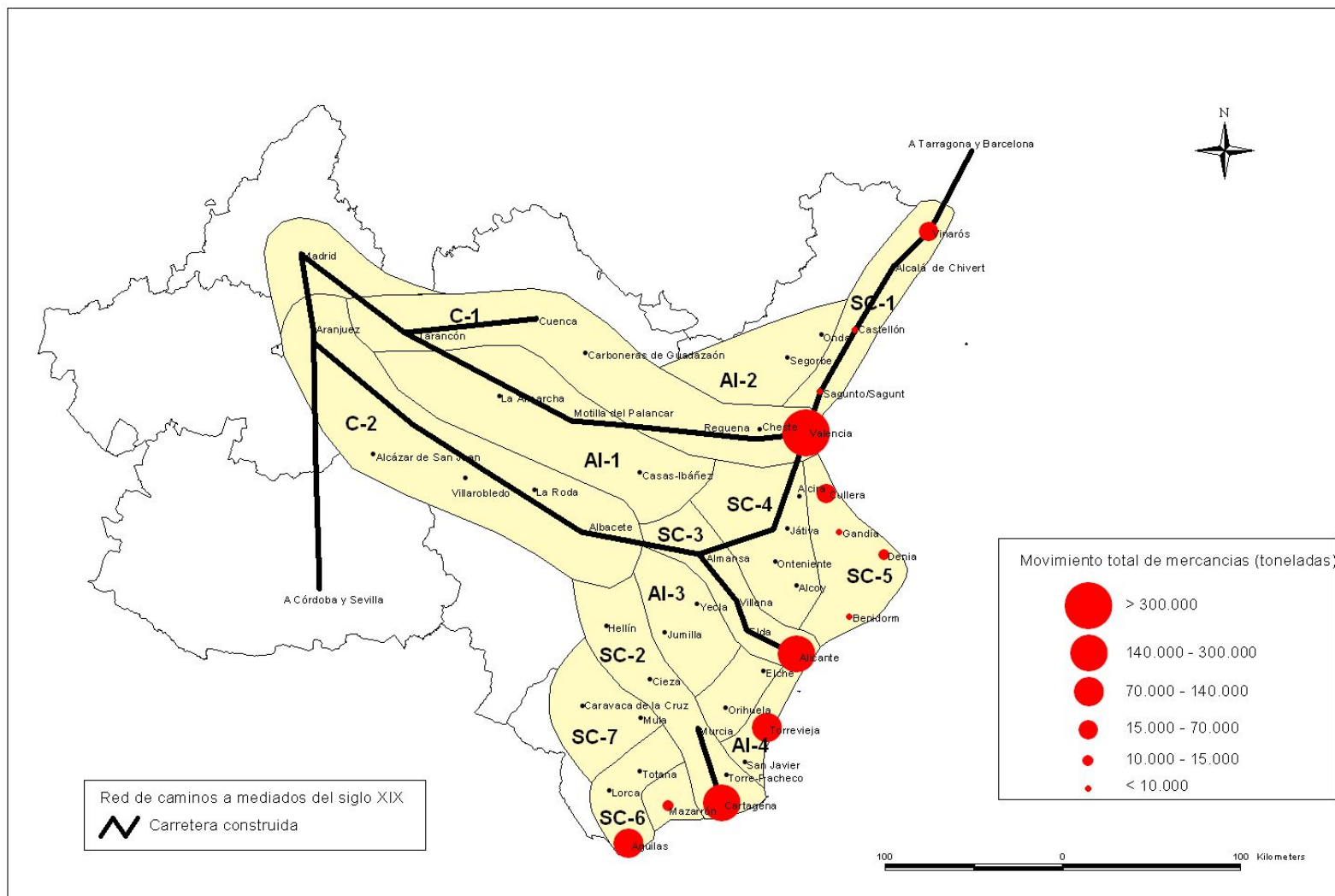
En la provincia de Alicante es destacar que hacia el norte, ni Denia ni Benidorm sobrepasaban el quinto nivel lo que indica que entre Valencia y Alicante, éstos eran los puertos que dominaban el transporte marítimo. Por otra parte, hacia el norte de Valencia, se aprecia cómo precisamente el municipio más alejado de Valencia, Vinaroz, era el que más mercancías comerciaba aunque con un volumen muy pequeño.

Sin embargo, desde Alicante hasta Cartagena aparece otra ciudad con un movimiento de mercancías importante como Torrevieja, que comercia algo más de la mitad de mercancías de las que movían Alicante o Cartagena, es decir, que la dominancia de estos puertos no era tan importante como en el caso de Valencia, que prácticamente anulaba en su provincia y parte del resto de la Comunidad a otros puertos.

Si se sigue observando la importancia de los puertos hacia el sur de Cartagena se comprueba que el puerto de Mazarrón relativamente próximo al de Cartagena, tampoco pasa del quinto nivel, es decir, en parte es ensombrecido por el puerto de Cartagena, lo que no ocurre con el puerto de Águilas, cuya distancia es similar a la existente entre Cartagena y Torrevieja, de modo que alcanza el tercer nivel como ocurría con Torrevieja. Esto refuerza la idea sugerida acerca de la importancia comercial de los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena y su situación de dominio sobre el resto de ciudades de su entorno, de manera que conforme aumenta la distancia a estos puertos, el resto va ganando en su movimiento de mercancías.

Teniendo esto presente, falta por relacionar la actividad portuaria con la productiva. Así, se detecta que existe una correspondencia bastante clara entre potencial productivo y actividad portuaria, coincidiendo los puertos de mayor movimiento de mercancías (Valencia, Alicante, Cartagena, Vinaroz, Águilas y Torrevieja) con potenciales productivos altos. Pese a no disponer de una actividad portuaria tan destacada, Gandía y Denia también disponían de potenciales altos. Análogamente, en aquellas ciudades donde la actividad portuaria no era relevante se aprecia que el potencial productivo era medio, bajo y en algún caso muy bajo (Castellón, Sagunto, Cullera, Benidorm, San Javier y Mazarrón).

**MAPA 1.29: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1844.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.



#### **4.5.4. SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL CORREDOR.**

En este epígrafe se trata de analizar cuál era la red de transporte terrestre del Corredor a inicios y mediados del siglo XIX en base al estado de los caminos, el tipo de vehículos que podía circular a través de ellos y la accesibilidad por zonas y municipal en términos de distancias, coste y tiempo tanto de viajeros como de mercancías.

Para el cálculo de accesibilidad se han realizado tanto para los albores como para mediados del siglo XIX, una serie de cuadros (ANEXOS 1.19 al 1.23) en los que figura la accesibilidad municipal relativa en términos de distancias mínimas (kilómetros, coste -pesetas- y tiempo de recorrido –horas–) del transporte tanto para viajeros como para mercancías. Concretamente, para cada municipio se ha recogido:

1. La distancia mínima respecto del resto de municipios de su zona.
2. La distancia mínima respecto de las capitales de provincia del Corredor, incluida Madrid.
3. La accesibilidad integral de cada municipio (suma de las distancias mínimas del municipio al conjunto de capitales de provincia del Corredor, incluida Madrid).
4. La accesibilidad integral de cada zona (suma de las accesibilidades integrales de todos los municipios de la zona).
5. La diferencias –ganancias– en distancias mínimas (kilómetros, coste y tiempo de recorrido para viajeros y mercancías) y accesibilidades integrales tanto para zonas como para municipios entre inicios y mediados del siglo XIX.

Con ello se pretende conocer por un lado, la accesibilidad de cada municipio en el ámbito de su zona y provincia, y por otro lado, la accesibilidad del municipio en el ámbito regional. Además se podrán extraer conclusiones referidas a cada zona. En el caso de Madrid la accesibilidad y variaciones experimentadas a lo largo de la etapa no se refieren exclusivamente al Corredor descrito sino que en cada uno de los ejes radiales que partían de la capital se produjo una notable mejoría con lo que esa variación de accesibilidad cabría referirla al conjunto de España. Como esa tarea queda fuera de este trabajo pero es evidente que Madrid fue una de las grandes beneficiadas desde este punto de vista, al ubicarla en el Corredor se supondrá que experimentó variaciones del mismo orden que las zonas y municipios más beneficiados en la fase según el caso (distancia, coste y tiempo, y viajeros y mercancías).

Las variables anteriormente expuestas serán de gran importancia cara al análisis de cada municipio pues en su desarrollo incidirán tanto la accesibilidad en su entorno más próximo, como la relativa a los núcleos más potentes del Corredor.

No obstante, los cálculos de accesibilidad tan sólo se pueden interpretar de forma cualitativa, pues se trata de una época donde no se conocen con exactitud las características de la red, el coste y tiempo de transporte por kilómetro, y además el estado de la red variaba mucho según las estaciones del año.

En este cálculo de accesibilidad puede haber municipios periféricos cuya accesibilidad en el marco del Corredor sea baja, pese a que sus conexiones con otras regiones del país y en el propio Corredor puedan ser propicias, con lo que en realidad tendrían una ventaja relativa; igualmente pueden existir otros, cuyas comunicaciones sean precarias, por tanto, desfavorecidos relativamente, pero por su grado de centralidad en el Corredor la accesibilidad relativa sea alta. También puede haber otros cuyas ganancias en el periodo no sean altas relativamente, pero se mantienen insertos en algún eje principal del Corredor, con lo que en realidad seguirían disponiendo de una ventaja relativa, y viceversa, puede haber otros cuyas ganancias sean elevadas relativamente pero todavía el tipo de camino respecto a otros puntos se encuentre en

condiciones regulares o malas, con lo que mantendrían una posición muy desfavorable en el Corredor.

Ha sido por estos factores, unidos a la escasa integración de los mercados en el Corredor, de la que ya se ha hablado anteriormente, por lo que se ha creído conveniente establecer para cada zona y municipio una tipología (también bajo criterios cualitativos) en función del tipo de camino medio que le comunicaba con su entorno más allá de la zona contemplada en el cálculo de la accesibilidad, puesto que era en el marco de la comarca y la provincia donde la mayoría de los municipios desempeñaban sus funciones socioeconómicas. En el caso de Madrid de nuevo se le ha asignado la tipología más favorecedora. En el epígrafe 4.5.3.1.3. posterior se detalla cómo se ha realizado esa asignación.

Lógicamente, esta última estimación metodológica irá perdiendo importancia conforme se vayan conociendo mejor las características de la red de caminos, los vehículos que transitan por ellas, y se vayan integrando más los mercados. En esos momentos el cálculo de la accesibilidad ya será mucho más preciso. Pero, eso corresponderá a una fase posterior a la era preferroviaria.

Por otro lado, los costes que figuran a inicios y mediados del siglo XIX prácticamente coinciden en pesetas constantes y corrientes por lo que no se realizará ningún ajuste en función de la posible inflación. Esto se basa en que, si bien los últimos años del siglo XVIII y principios del siglo XIX –etapa napoleónica– dieron lugar a una etapa inflacionista<sup>155</sup>, las décadas precedentes a estos años se caracterizaron por una relativa estabilidad económica<sup>156</sup> y después de la primera década del siglo XIX tuvo lugar el desplome de los altos precios que regían esta etapa hasta inicios de los cuarenta<sup>157</sup> que dio paso a una estabilidad en los precios hasta finales del siglo XIX<sup>158</sup>.

Puesto que en esta fase se trata de evaluar la variación de los costes en la era preferroviaria, y salvando los años de la etapa napoleónica y la posterior deflación, se caracterizó por una mediana estabilidad económica, parece lógico obviar los efectos de estas dos décadas en relación con los costes reales del transporte en el conjunto de la era preferroviaria.

Descrita la metodología para el cálculo de accesibilidad, en el siguiente epígrafe en primer lugar se detallan las fuentes utilizadas para elaborar la red de caminos del Corredor a inicios del siglo XIX. Seguidamente se recogen las condiciones del transporte de viajeros y mercancías en esos años desde el punto de vista del coste y tiempo de transporte. A continuación se asigna a cada zona y municipio un nivel en función del tipo de camino medio que le comunica con su entorno. Esta operación se repite para la situación a mediados de siglo. En el último apartado se lleva a cabo un análisis de accesibilidad en el que se recogen las variaciones de accesibilidad relativas de las zonas y sus municipios durante esta primera mitad del siglo XIX.

#### 4.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A INICIOS DEL SIGLO XIX.

Para establecer la red viaria existente a inicios del siglo XIX se ha tomado como base el mapa de los caminos de ruedas de Uriol Salcedo de 1812. No obstante, este mapa ha sido corregido de acuerdo con los datos de mapas anteriores y posteriores siguientes:

- “Estado de la red en 1760” según José Matías Escribano<sup>159</sup>.

<sup>155</sup> Según los índices de precios al por mayor -media aritmética simple de los índices de precios de nueve productos en el mercado de Barcelona- construido por Sardá para 1812-1890 tomado de Carreras, A. et al: *Estadísticas históricas de España: siglos XIX y XX*, pág. 501.

<sup>156</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 93 y 94.

<sup>157</sup> Vicens, J.: *Historia Económica de España*, Vicens Vives, Barcelona, 1985, pág. 665.

<sup>158</sup> Carreras, A. et al op. cit. pág. 502.

<sup>159</sup> Santos Madrazo, op. cit. mapa 9.

- “Estado de la red en 1830” según Javier Cabanes”<sup>160</sup>.

Las correcciones han sido las siguientes:

- Se ha añadido como camino de ruedas el que va desde Madrid a Valencia por Tarancón y Motilla del Palancar.
- Se han incluido como caminos de herraduras todos los que aparecen en el mapa de 1830 como de ruedas y no lo hacen en el 1812.
- Se han incluido como caminos de herradura todos los que aparecen en el mapa de 1760 bien como de ruedas o de herradura y no figuran como de ruedas en el de 1812.
- Se han incluido como sendas aquellos caminos que aparecen en la elaboración del mapa de mediados del siglo XIX que se expondrá más adelante y no aparecen en ninguna de las tres fuentes anteriores.

Se ha de tener en cuenta que los caminos “de ruedas” de esta etapa no se pueden llamar “carreteras” ya que a veces se cerraban fácilmente al tráfico durante el invierno o se convertían en un simple vericuetos; no se les debe dar el mismo tratamiento que a los caminos pavimentados. El futuro desarrollo de las carreteras obedece a un proceso de conversión del camino térreo –a veces una senda– en camino pavimentado<sup>161</sup>.

#### 4.5.4.1.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a inicios del siglo XIX.

En cuanto a la forma de viajar hay casi unanimidad por parte de quienes viajan antes de 1800 en afirmar que, para efectuar recorridos intrapeninsulares, “lo mejor es alquilar una mula”<sup>162</sup>. Alquilando una mula y un conductor pueden recorrerse, como mínimo, 40km. por un coste diario, incluyendo la soldada, comida, vino y propinas, de unos 40 reales. Es decir, se alcanzaba una velocidad como mínimo de 1,66km/h a un coste de un real el kilómetro (0,25pts/km). Dentro de estos caminos de ruedas se considerará que se encontraban en mejor estado según las indicaciones de los mapas de 1760 y 1830 los que se dirigían desde Madrid a:

- Aranjuez.
- Valencia, Castellón y Barcelona por Tarancón, Motilla del Palancar y Utiel.
- Valencia por Albacete.
- Alicante.
- Murcia y Cartagena.

En los caminos que se encontraban en mejor estado se ha supuesto que circulaban coches de colleras, pues es el vehículo típico del país, anterior en el tiempo a la diligencia, que apareció a finales del segundo decenio del siglo XIX. Recorre de 55 a 65km diarios, aunque puede alcanzar desarrollos mayores, es decir, aproximadamente 2,7km/h. Su precio resultaba caro rondando los 20 reales (5 pesetas) por mula (el vehículo lo componen seis mulas) y por día y otros 20 reales para el conductor<sup>163</sup>, lo que supone alrededor de 0,55 pts/viajero/km.

En los caminos de ruedas en estado regular se considerará que se viajaba a lomo de caballería a una velocidad de 2km/h y con un coste de 0,2 pts/km.

<sup>160</sup> Santos Madrazo, op. cit. mapa 14.

<sup>161</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 161.

<sup>162</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 380 según Laborde, *Itinéraire descriptif...*, I, pp 176-7; *Desdevises du Dezert, L’Espagne de l’ancien régime...*, III, pp. 13 y 134; Menéndez Pidal, *Los caminos...*, pp. 126-7.

<sup>163</sup> Santos Madrazo, op. cit. pp. 387-8.

En los caminos de herradura se supondrá también que los viajes se efectuaban a lomo de caballería, si bien el estado de los mismos repercutía en una velocidad inferior (1,6km/h) y en un coste mayor (0,25pts/km).

Finalmente el resto de los viajes se realizaban a pies por las sendas pues no era raro encontrar viajeros acometiendo a pie largos recorridos desde sus pueblos a ferias, romerías o capitales de provincia; peregrinos, soldados, estudiantes, frailes y otros se desplazan a pie<sup>164</sup>. Se ha supuesto que una persona podía desplazarse a una velocidad de 4km/h durante seis horas en una jornada, lo que supondría una velocidad comercial de 1km/h. Se hará la hipótesis de que el coste del transporte a pie será una quinta parte del que requería el transporte a lomo, es decir, 0,04 pts/km, ya que si por una parte habría que descontar el coste del alquiler, por otra, habría que considerar el coste de la comida y la posible pernoctación fuera del lugar de residencia.

El CUADRO 1.21 indica según el tipo de vehículo utilizado y el estado del camino por el que circulaba, la velocidad alcanzada y el coste del transporte de viajeros.

**CUADRO 1.21: VEHÍCULOS, VELOCIDAD Y COSTE DE VIAJEROS SEGÚN EL CAMINO POR EL QUE CIRCULABAN A INICIOS DEL SIGLO XIX.**

|  | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts/viajero/Km)</b> |
|--|-------------------------|-------------------------------|
| COCHES DE COLLERAS (Ruedas en buen estado) | 2,7                     | 0,55                          |
| CABALLERÍA (Ruedas en estado regular)      | 2                       | 0,20                          |
| CABALLERÍA (Herradura)                     | 1,6                     | 0,25                          |
| A PIE                                      | 1                       | 0,04                          |

#### 4.5.4.1.2 Características de la oferta del transporte de mercancías a inicios del siglo XIX.

Respecto del transporte de mercancías, en primer lugar hay que nombrar a las mulas pues a comienzos del siglo XIX las mercancías eran transportadas casi en su totalidad a lomo<sup>165</sup>. A finales del XVIII desplazaban una parte importante de las mercancías. Bajo esta modalidad, denominada de caballería mayor, se recorrían de 39 a 45km al día con un coste de 3 reales-tonelada-km. Su capacidad oscilaba entre los 92 y 115kg<sup>166</sup>.

Coexistían con las mulas, los carros de bueyes, que recorrían de 17 a 22km diarios con un coste de 0,92 a 1,74 reales-tonelada-km. Su capacidad de carga se estimaba entre 288 y 460kg<sup>167</sup>.

De la comparación de ambos modos se observa que si bien la velocidad alcanzada por las mulas era del orden del doble que los carros de bueyes, la capacidad de los carros era aproximadamente cuatro veces superior a la de los carros. Si a esto añadimos la carestía de la caballería mayor respecto del carro, se podría concluir que para transportar grandes volúmenes de mercancías a largas distancias, resultaba mucho más ventajoso, emplear el carro de bueyes frente a la caballería.

No obstante, el transporte de mercancías desde el interior al puerto y viceversa, el comercio de vinos, aceites y granos de una provincia o comarca a otra, casi siempre se hace con mulas o jumentos<sup>168</sup>. Por tanto, y para simplificar el análisis de la red, se supondrá que la

<sup>164</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 380.

<sup>165</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 152.

<sup>166</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 142.

<sup>167</sup> Uriol Salcedo, op.cit. pág. 142.

<sup>168</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 394.

totalidad de las mercancías eran transportadas mediante caballería suponiendo que en los caminos que se encontraban en mejor estado se recorrían 45km al día, los caminos de ruedas en estado regular, 37km al día, y el resto a 30km/día.

Respecto de los costes se supondrá que en los mejores caminos de ruedas éste era de 2,5 reales-tonelada-km, en los de estado regular de 3, y en el resto de herradura de 3,5. En las sendas se supondrá que no se realizaba transporte de mercancías porque el cuerpo humano no podía transportar cargas de consideración. El CUADRO 1.22 indica modo de transporte utilizado y la velocidad y coste del transporte de mercancías según el tipo de camino por el que circulase.

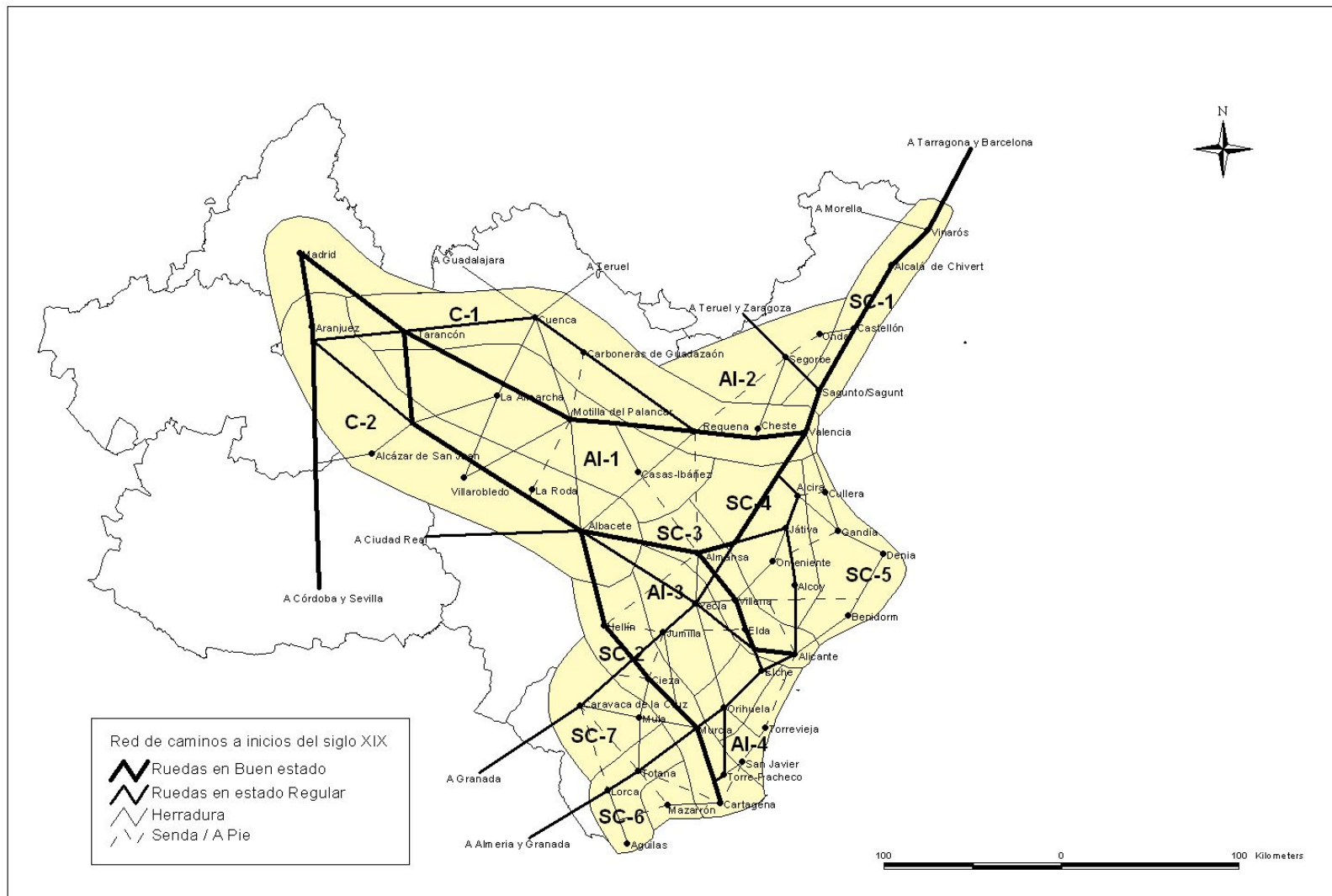
**CUADRO 1.22: VEHÍCULOS, VELOCIDAD Y COSTE DE MERCANCÍAS SEGÚN EL CAMINO POR EL QUE CIRCULABAN A INICIOS DEL SIGLO XIX.**

|                          | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts/t/Km)</b> |
|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| CABALLERÍA (BUEN ESTADO) | 1,8                     | 0,62                    |
| CABALLERÍA(REGULAR)      | 1,5                     | 0,75                    |
| CABALLERÍA (HERRADURA)   | 1,2                     | 0,87                    |

Fuente: Elaboración propia según INE Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, 1992, Madrazo S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.

El MAPA 1.30 refleja la red de caminos del Corredor con distinción entre el tipo de camino y su estado en los albores del siglo XIX.

**MAPA 1.30: RED DE CAMINOS DEL CORREDOR A INICIOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según INE Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, 1992.

4.5.4.1.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a inicios del siglo XIX.

En este epígrafe se tratan de tipificar las zonas y los municipios según el/los tipo/s de camino/s que le permitían conectarse con su entorno, de manera que en función de ese/os camino/s y el/los tipo/s de vehículo/s que podía/n circular por ellos se ha realizado una asignación por niveles tanto para cada zona como municipio. Obviamente se trata de una clasificación cualitativa que no pasa de una mera estimación pero que permitirá confirmar o no si aquellas zonas y municipios cuyas conexiones con su entorno se encontraban en mejor estado eran las que contaban con un mayor desarrollo socioeconómico y viceversa.

La asignación de niveles según tipo de caminos referidos a las zonas se ha realizado con el criterio que figura en el CUADRO 1.23. Así mismo la asignación de los niveles a las zonas figura en el CUADRO 1.24 y el MAPA 1.31.

En éstos se aprecia cómo son el C-2, SC-1, SC-2, SC-3, además de Madrid, los que se encuentran en una posición más ventajosa pues disponen de caminos de ruedas que les articulan y les conectan con los núcleos más importantes del Corredor. Concretamente, son los caminos de Madrid a Albacete, y desde aquí a Alicante y Cartagena, y el camino de Valencia a Castellón y Vinaroz.

En un segundo nivel, según caminos de ruedas en buen estado-ruedas en regular estado, se encuentra el C-1, gracias al camino que también desde Madrid se dirige a Cuenca por Tarancón y desde esta localidad a Valencia por Requena.

En el tercer nivel, según caminos de ruedas en buen estado-herradura/ruedas en regular estado, aparecen el AI-1, en el que confluyen el camino hacia Valencia, de ruedas, pero con conexiones transversales de herradura, el AI-3, con una mayoría de caminos en regular estado que permitían con los ejes de Madrid a Albacete, Alicante y Cartagena, así como hacia Valencia y Castellón, el SC-4, también con una mayoría de caminos de herradura y muy próximo al camino que comunicaba Albacete con Valencia por la propia Játiva y el SC-6, de nuevo con un predominio de caminos en regular estado longitudinalmente y que formaba parte de una ruta comercial que enlazaba Andalucía con Alicante.

En el cuarto nivel y, por tanto, con desventaja relativa en la red de caminos de aquel año se encontraban el SC-5, situado en el eje que conecta Alicante con Valencia por la costa en el que el camino era de herradura, el SC-7, en el que coexistían caminos en regular estado, de herradura y sendas a pie, y el AI-2, en el que salvo la conexión proveniente de Sagunto y que pasaba por Segorbe con destino Aragón, que se encontraba en regular estado, el resto se encontraba en muy mal estado.

En quinto y último nivel se encontraba el AI-4, en el que los caminos que rodeaban a las localidades de Mazarrón, Torrevieja y San Javier se hallaban en pésimo estado.

El mismo proceso de asignación de tipos de caminos a zonas se ha llevado a cabo para el conjunto de municipios con los resultados que figuran en los CUADROS 1.25 y 1.26 y el MAPA 1.32. Así, los municipios que contaban con una mayor ventaja relativa eran los situados en la intersección de los grandes ejes de transporte como Aranjuez, Tarancón, Valencia, Sagunto, Almansa y Alicante, sin olvidar claro está, Madrid. Le siguen, de acuerdo con esta tipología, aquellos municipios que se sitúan en el entorno de un camino de ruedas pero que se comunican transversalmente a través de caminos de herradura como ocurre en el SC-1, excepción hecha de Sagunto, Requena, Cheste, La Almarcha, Motilla del Palancar, Villarrobledo, La Roda, Albacete, Villena, Elda y los municipios del SC-2. A continuación figuran aquellos municipios cuyos caminos se encontraban en regular estado por término medio como Cuenca, Carboneras, Alcázar de San Juan, Játiva, Orihuela y Elche. En una situación de desventaja respecto de la media municipal aparecían aquellos municipios que combinaban caminos en regular estado con los de herradura como Segorbe, Alcira, Alcoy, Totana y Lorca.

Por último, aquellos municipios cuyas conexiones se realizaban bien a través de caminos de herradura, bien a través de sendas a pie como Onda, Casas Ibáñez, Onteniente, Jumilla, Águilas, los municipios del SC-5, SC-7 y AI-4.

**CUADRO 1.23: ASIGNACIÓN DE NIVELES SEGÚN TIPO DE CAMINO (ZONAS)**

| <b>TIPO DE CAMINO</b>                                | <b>NIVEL</b> |
|--|--------------|
| Ruedas buen estado                                   | 1            |
| Ruedas buen estado-Ruedas regular estado             | 2            |
| Ruedas buen estado-Herradura / Ruedas regular estado | 3            |
| Herradura  | 4            |
| Herradura-Senda a pie                                | 5            |

Fuente: Elaboración propia según INE Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, 1992, Madrazo S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.

**CUADRO 1.24: ASIGNACIÓN DE NIVELES A ZONAS SEGÚN TIPO DE CAMINO**

| <b>ZONA</b>            | <b>TIPO DE CAMINO</b>                    | <b>NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO</b> |
|------------------------|--|-----------------------------------|
| <b>MADRID</b>          | Ruedas buen estado                       | -                                 |
| <b>CORREDOR 1</b>      | Ruedas buen estado-Ruedas regular estado | 2                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | Ruedas buen estado-Herradura             | 3                                 |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | Ruedas buen estado                       | 1                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | Herradura                                | 4                                 |
| <b>CORREDOR 2</b>      | Ruedas buen estado                       | 1                                 |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | Ruedas buen estado                       | 1                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | Ruedas regular estado                    | 3                                 |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | Ruedas buen estado                       | 1                                 |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | Ruedas regular estado                    | 3                                 |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | Herradura                                | 4                                 |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | Ruedas regular estado                    | 3                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | Herradura-Senda a pie                    | 5                                 |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | Herradura                                | 4                                 |

Fuente: Elaboración propia según INE Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, 1992, Madrazo S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.



**CUADRO 1.25: ASIGNACIÓN DE NIVELES SEGÚN TIPO DE CAMINO (MUNICIPIOS).**

| <b>TIPO DE CAMINO<sup>169</sup></b>                               | <b>NIVEL</b> |
|---|--------------|
| Ruedas buen estado / Ruedas buen estado-<br>Ruedas regular estado | 1            |
| Ruedas buen estado-Herradura                                      | 2            |
| Ruedas regular estado   | 3            |
| Ruedas regular estado-Herradura                                   | 4            |
| Herradura / Herradura-Senda a pie                                 | 5            |

Fuente: Elaboración propia según INE Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, 1992, Madrazo S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.

**CUADRO 1.26: ASIGNACIÓN DE NIVELES A MUNICIPIOS SEGÚN TIPO DE CAMINO.**

| <b>ZONA</b>   | <b>MUNICIPIO</b>            | <b>TIPO DE CAMINO<sup>170</sup></b>          | <b>NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO</b> |
|---------------|-----------------------------|--|-----------------------------------|
| <b>MADRID</b> | <b>MADRID</b>               | Ruedas buen estado                           | 1                                 |
| <b>C-1</b>    | <b>TARANCÓN</b>             | Ruedas buen estado                           | 1                                 |
|               | <b>CUENCA</b>               | Ruedas regular estado                        | 3                                 |
|               | <b>CARBONERAS</b>           | Ruedas regular estado                        | 3                                 |
|               | <b>REQUENA</b>              | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
|               | <b>CHESTE</b>               | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
|               | <b>VALENCIA</b>             | Ruedas buen estado                           | 1                                 |
| <b>AI-1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b>          | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
|               | <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
|               | <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | Herradura                                    | 5                                 |
| <b>SC-1</b>   | <b>SAGUNTO</b>              | Ruedas buen estado-<br>Ruedas regular estado | 1                                 |
|               | <b>CASTELLÓN</b>            | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
|               | <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>    | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
|               | <b>VINAROS</b>              | Ruedas buen estado-<br>Herradura             | 2                                 |
| <b>AI-2</b>   | <b>SEGORBE</b>              | Ruedas regular estado-<br>Herradura          | 4                                 |
|               | <b>ONDA</b>                 | Herradura                                    | 5                                 |
| <b>C-2</b>    | <b>ARANJUEZ</b>             | Ruedas buen estado                           | 1                                 |

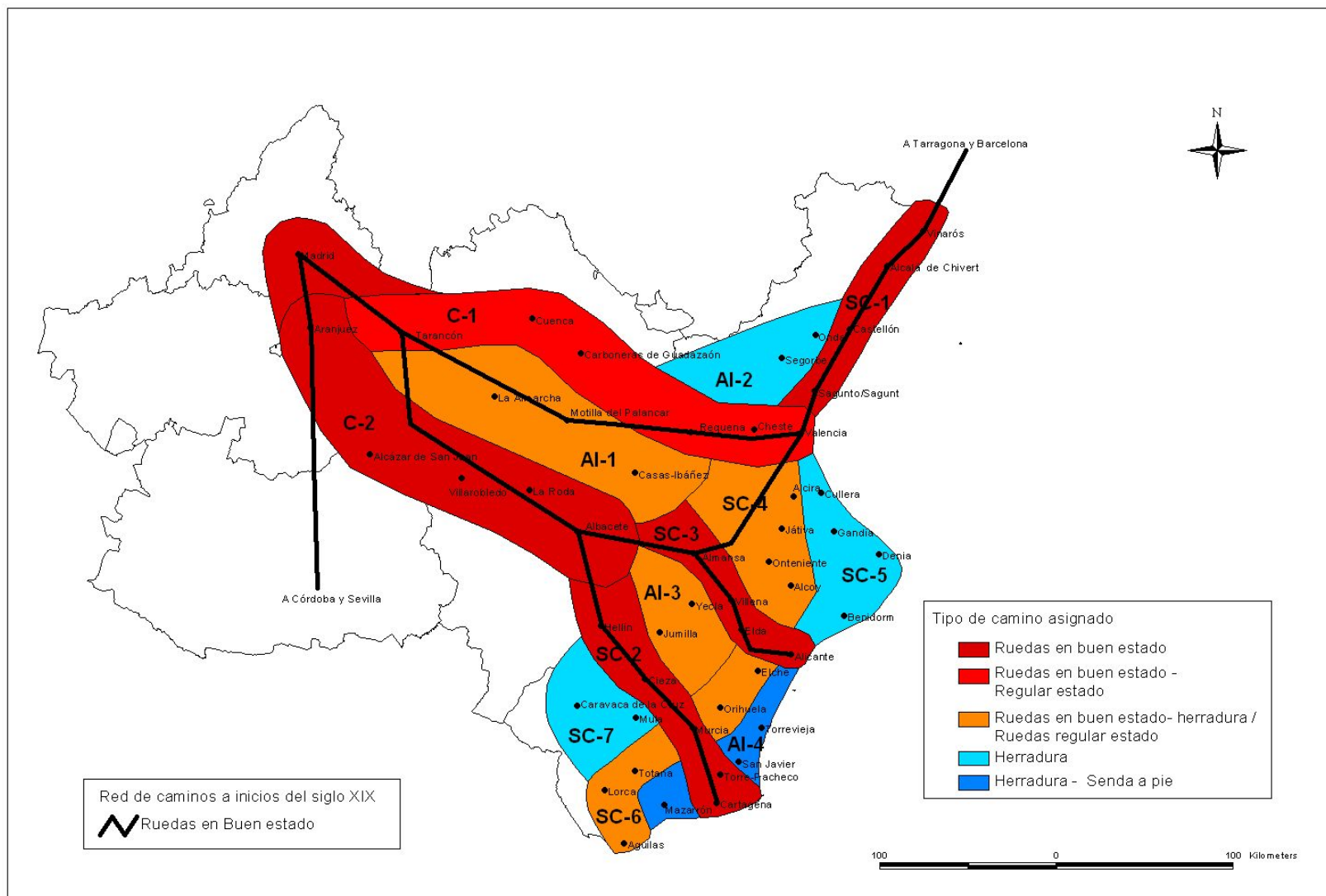
<sup>169</sup> Las agrupaciones en el primer y último nivel se han efectuado para que no apareciesen excesivos niveles que complicasen los resultados, ya que las diferencias dentro de cada uno de estos niveles es pequeña y distinguir entre ellos no resulta operativo. Se ha considerado el tipo de camino “Ruedas buen estado – Herradura” por delante de “Ruedas regular estado” porque aquel representa que un camino en buen estado de las rutas principales de la red atravesaba el municipio de manera que los caminos de herradura tenían menos importancia, con lo que tenían una posición ventajosa respecto al siguiente nivel de “Ruedas regular estado”.

<sup>170</sup> Cuando en un municipio figuran dos tipos de caminos el primero se refiere a la ruta principal que le atraviesa mientras que el segundo se refiere a las rutas menos importantes y normalmente transversales a la ruta principal.

| ZONA        | MUNICIPIO            | TIPO DE CAMINO <sup>170</sup>            | NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO |
|-------------|----------------------|--|----------------------------|
|             | <b>ALCÁZAR</b>       | Ruedas regular estado                    | 3                          |
|             | <b>VILLARROBLEDO</b> | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>LA RODA</b>       | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>ALBACETE</b>      | Ruedas buen estado                       | 2                          |
| <b>SC-2</b> | <b>HELLÍN</b>        | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>CIEZA</b>         | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>MURCIA</b>        | Ruedas buen estado-Ruedas regular estado | 2                          |
|             | <b>TORRE-PACHECO</b> | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>CARTAGENA</b>     | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
| <b>AI-3</b> | <b>JUMILLA</b>       | Herradura                                | 5                          |
|             | <b>YECLA</b>         | Ruedas regular estado                    | 3                          |
| <b>SC-3</b> | <b>ALMANSA</b>       | Ruedas buen estado                       | 1                          |
|             | <b>VILLENA</b>       | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>ELDA</b>          | Ruedas buen estado-Herradura             | 2                          |
|             | <b>ALICANTE</b>      | Ruedas buen estado-Ruedas regular estado | 1                          |
| <b>SC-4</b> | <b>ALCOY</b>         | Ruedas regular estado-Herradura          | 4                          |
|             | <b>ONTENIENTE</b>    | Herradura                                | 5                          |
|             | <b>JÁTIVA</b>        | Ruedas regular estado                    | 3                          |
|             | <b>ALCIRA</b>        | Ruedas regular estado-Herradura          | 4                          |
| <b>SC-5</b> | <b>CULLERA</b>       | Herradura                                | 5                          |
|             | <b>GANDÍA</b>        | Herradura                                | 5                          |
|             | <b>DENIA</b>         | Herradura                                | 5                          |
|             | <b>BENIDORM</b>      | Herradura                                | 5                          |
| <b>SC-6</b> | <b>ELCHE</b>         | Ruedas regular estado                    | 3                          |
|             | <b>ORIHUELA</b>      | Ruedas regular estado                    | 3                          |
|             | <b>TOTANA</b>        | Ruedas regular estado-Herradura          | 4                          |
|             | <b>LORCA</b>         | Ruedas regular estado-Herradura          | 4                          |
|             | <b>ÁGUILAS</b>       | Herradura-Senda a pie                    | 5                          |
| <b>AI-4</b> | <b>TORREVIEJA</b>    | Herradura-Senda a pie                    | 5                          |
|             | <b>SAN JAVIER</b>    | Herradura-Senda a pie                    | 5                          |
|             | <b>MAZARRÓN</b>      | Herradura-Senda a pie                    | 5                          |
| <b>SC-7</b> | <b>MULA</b>          | Herradura                                | 5                          |
|             | <b>CARAVACA</b>      | Herradura                                | 5                          |

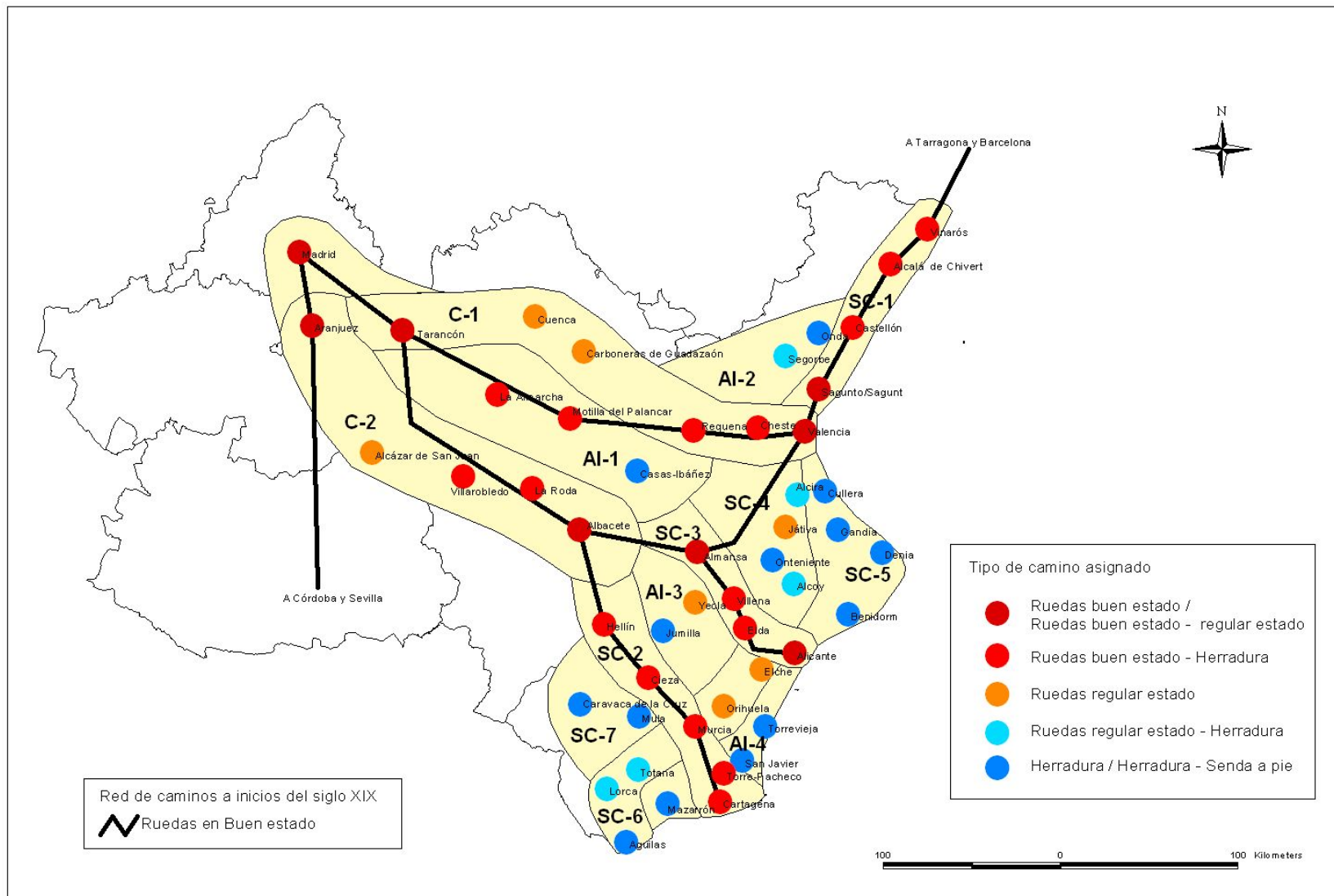
Fuente: Elaboración propia según INE Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, 1992, Madrazo S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.

**MAPA 1.31: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN EL TIPO DE CAMINO QUE LE COMUNICA CON SU ENTORNO A INICIOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850* y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

**MAPA 1.32: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN EL TIPO DE CAMINO QUE LE COMUNICA CON SU ENTORNO A INICIOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850* y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

#### 4.5.4.2. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.

Para la elaboración de la red de caminos del Corredor a mediados del siglo XIX se han utilizado:

- El mapa sobre el *Estado de la red en diciembre de 1855*, de Santos Madrazo, en su libro *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.
- Las conclusiones aportadas por Santos Madrazo en su libro *El sistema de transportes en España, 1750-1850*.
- Las anotaciones realizadas en el *Diccionario de Madoz* de 1842.

##### 4.5.4.2.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a mediados del siglo XIX.

A mediados de siglo el vehículo que revolucionó el transporte de viajeros fue sin duda la diligencia<sup>171</sup>, cuya velocidad máxima, incluidas las paradas, no sobrepasó los 9 km/h<sup>172</sup>. Incluso esta cifra, de acuerdo con las “Guías de Diligencias” de hacia 1850<sup>173</sup> había que rebajarla a 6 km/h de promedio o incluso menos. Así, de Madrid a Valencia por Albacete, se tardaba en 1847, 75 horas, incluidas las paradas, recorriendo un promedio de 141 km/día, es decir, se alcanzaba una velocidad comercial de 5,83 km/h. De Madrid a Valencia por Utiel, se tardaban a mediados de siglo 56 horas con un promedio de 160 km al día y que suponía una velocidad comercial de 6,6 km/h<sup>174</sup>. En este tramo la carretera se encontraba totalmente acabada. El coste medio por asiento según las 56 diligencias que salen de Madrid en 1854, sería de 0,60 reales/km, es decir, 0,15 pts/km<sup>175</sup>.

También se habían establecido servicios de diligencias entre Valencia y Barcelona, Valencia-Alicante, Alicante-Murcia y Albacete y Cartagena<sup>176</sup>. En algunos tramos de estas líneas las carreteras no estaban totalmente acabadas por lo que la velocidad comercial se minorará hasta los 4,5km/h y aumentarán los costes hasta las 0,22pts-viajero-km.

Las galeras siguen circulando por nuestros caminos del siglo XIX, ya que constituyen el principal medio de comunicación, al menos en los caminos secundarios donde no circulaban las diligencias<sup>177</sup>. También era muy utilizado por aquellas personas que no tienen medios para utilizar la diligencia ni tampoco para alquilar un medio privado de transporte y quieren trasladarse en un vehículo de ruedas, pues resultaba un medio muy barato<sup>178</sup>: El promedio era de 0,5 reales/km, es decir, 0,12 pts/km<sup>179</sup>. No avanza más de 40 km diarios y se la podía seguir a pie<sup>180</sup>. No obstante, a partir de 1840 comienzan a proliferar las galeras aceleradas, que ya viajan día y noche. De esta manera se logró doblar su recorrido diario<sup>181</sup>. Antes de esta innovación la galera no avanzaba más de 40 km diarios<sup>182</sup> con lo cual se estima que a mediados de siglo alcanzaba los 80km diarios, o sea, 3,3 km/h. El coste del transporte se estimaba en 0,33 reales/km<sup>183</sup>, o lo que es lo mismo, 0,08 pts/km. Se supondrá que las galeras aceleradas

<sup>171</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 393.

<sup>172</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 552.

<sup>173</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 551

<sup>174</sup> Santos Madrazo, op. cit. pp. 548 y 550.

<sup>175</sup> Santos Madrazo, op. cit. pp. 555-6.

<sup>176</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 540.

<sup>177</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 99.

<sup>178</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 390.

<sup>179</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 558.

<sup>180</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 390.

<sup>181</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 553.

<sup>182</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 390.

<sup>183</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 560 según Fischer, Voyage..., I, pág. 50 y II pág. 324; Laborde, Itinéraire..., III, pág. 76; Marcillac, Aperçus..., pp. VI-XII y 144; Fée, L'Espagne..., pp. 278-9; Cook, Spain...II pp. 36-37.

circulaban por los caminos en buen estado (salvo aquellos recorridos por las diligencias) y regular estado.

A lomo de caballería, en caminos de herradura costaba a 0,81 pts/km según el testimonio de Mesonero Ramos en 1841<sup>184</sup>. La velocidad prácticamente se mantenía similar a la experimentada a principios de siglo<sup>185</sup>, por tanto, la supondremos de 1.6km/h. Los viajes a pie desaparecen, al menos, en largas distancias<sup>186</sup>.

El CUADRO 1.27 indica el tipo de vehículo y su correspondiente velocidad y coste del transporte de viajeros en función del tipo de camino por el que circulaba.

**CUADRO 1.27: VEHÍCULOS, VELOCIDAD Y COSTE DE VIAJEROS SEGÚN EL CAMINO POR EL QUE CIRCULABAN A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**

|   | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts/Viajero/Km)</b> |
|---|-------------------------|-------------------------------|
| <b>DILIGENCIAS (carreteras)</b>                                 | 6                       | 0,15                          |
| <b>DILIGENCIAS (caminos buen y regular estado)</b>              | 4.5                     | 0.22                          |
| <b>GALERAS ACELERADAS (carreteras y caminos en buen estado)</b> | 3,3                     | 0,08                          |
| <b>GALERAS(caminos en regular y mal estado)</b>                 | 1,6                     | 0,12                          |
| <b>CABALLERÍA (herradura)</b>                                   | 1.6                     | 0,81                          |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

#### 4.5.4.2.2. Características de la oferta del transporte de mercancías a mediados del siglo XIX.

Si el transporte de mercancías a lomo había alcanzado un óptimo en cuanto a capacidad de carga, velocidad y precio, gracias a la organización eficiente de arrieros y cabañiles, el transporte mediante carros sí era susceptible de adelantos y mejoras técnicas<sup>187</sup>. Así pues, las velocidades conseguidas en el transporte a lomo se mantenían en los 40-45 km/día. Sin embargo, gracias a las nuevas carreteras y la sustitución de los obsoletos carros tirados por bueyes o carretas por carros modernos tirados por caballerías, éstos consiguieron las mismas velocidades que los alcanzados en el transporte a lomo. La diferencia es que ahora los costes se habían reducido mucho: Según C.S. Montesinos, director general de obras públicas en 1856, la tonelada española, que tenía 2.000 libras o sea 920kg., se transportaba en las buenas carreteras a 1,5 reales por kilómetro y a 3 ó más reales en las otras carreteras<sup>188</sup>. Es decir, que en carro costaba 1,5 reales la tonelada-km y a lomo algo más de los tres reales.

El CUADRO 1.28 indica las velocidades y coste del transporte de mercancías según el vehículo y el tipo de camino de que se tratase.

<sup>184</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 172.

<sup>185</sup> Santos Madrazo, op. cit. pág. 553.

<sup>186</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 171.

<sup>187</sup> Uriol Salcedo, op.cit. pp. 142-3.

<sup>188</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 145 según la *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*, pág. 58.

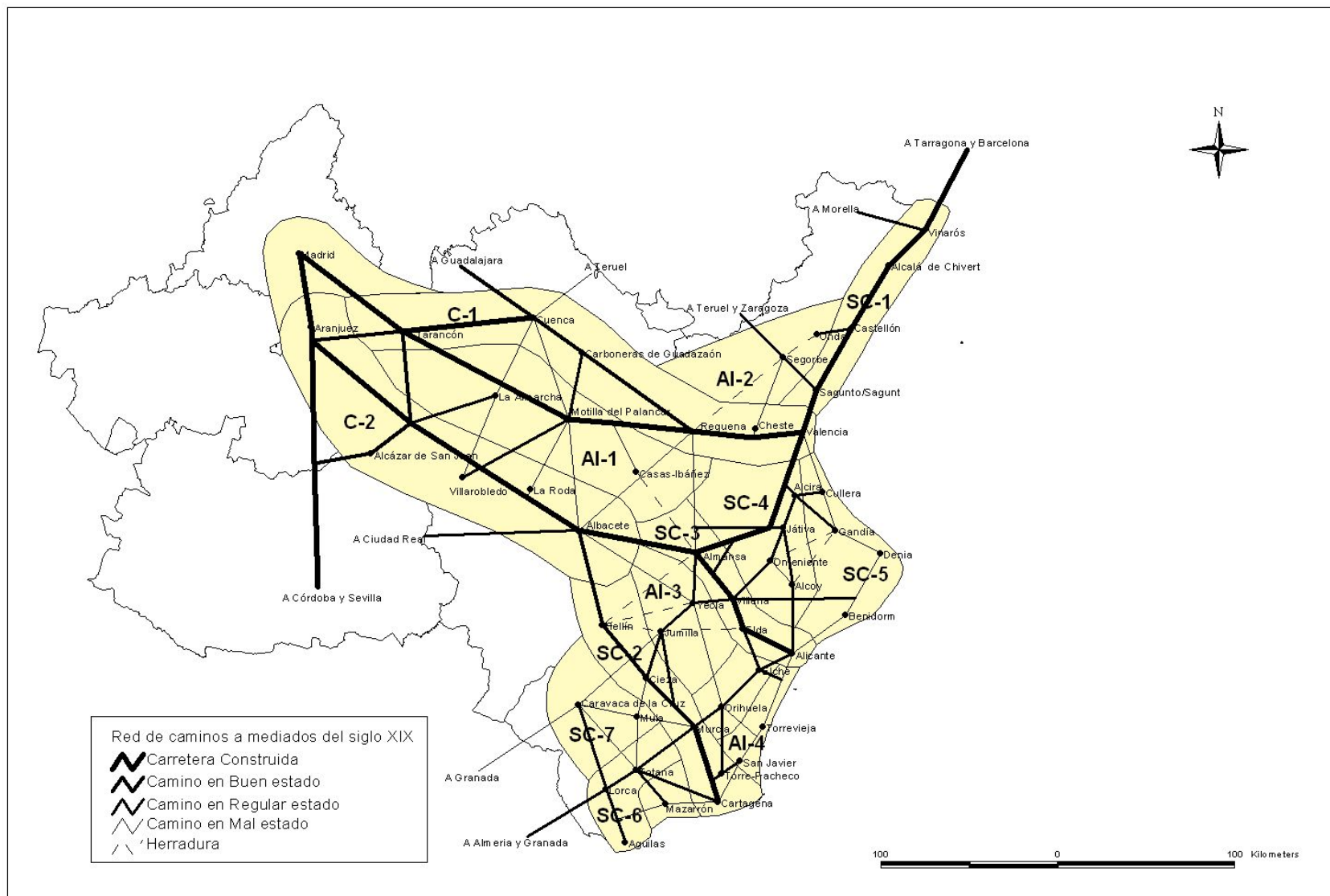
**CUADRO 1.28: VEHÍCULOS, VELOCIDAD Y COSTE DE MERCANCÍAS SEGÚN EL CAMINO POR EL QUE CIRCULABAN A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**

|                                | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts/t/Km)</b> |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <b>CARROS (Carreteras)</b>     | 2                       | 0,37                    |
| <b>CARROS (Buen estado)</b>    | 1,8                     | 0,40                    |
| <b>CARROS (Regular estado)</b> | 1,5                     | 0,60                    |
| <b>CARROS (Mal estado)</b>     | 1                       | 0,80                    |
| <b>CABALLERÍA (herradura)</b>  | 1,6                     | 0,75                    |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

El MAPA 1.33 refleja la red de caminos del Corredor a mediados del siglo XIX con distinción entre el estado de los distintos caminos.

**MAPA 1.33: RED DE CAMINOS DEL CORREDOR A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*



4.5.4.2.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a mediados del siglo XIX.

El mismo proceso que se ha seguido para el caso de inicios de siglo en cuanto a la asignación de niveles según tipo de camino, se ha realizado para mediados de siglo como muestran para el caso de zonas los CUADROS 1.29, 1.30 y el MAPA 1.34, y para los municipios los CUADROS 1.31, 1.32 y el MAPA 1.35.

Referido a la tipología de las zonas según los caminos que les atraviesan y comunican con su entorno más próximo, en el primer nivel figuran de nuevo el C-2, el SC-3, el SC-1 y, por supuesto Madrid, quedando excluido el SC-2 pues en aquellos se habían finalizado las denominadas carreteras que permitían el paso de ciertos vehículos, mientras que en el SC-2 el camino todavía era de ruedas en buen estado.

En el segundo nivel, además del señalado SC-2, conservando su posición aparecía el C-1, con tramos mixtos de carretera y ruedas en buen estado.

En el tercer nivel, figuraba el SC-6, que mantenía su posición sobre todo por el establecimiento de un servicio de diligencias entre Alicante y Murcia más que por el estado del camino.

En el cuarto nivel y, por tanto, en desventaja relativa se encontraban el SC-4 y el AI-3, ambos con una pérdida de un nivel respecto de 1812.

En último lugar, se encontraban el AI-2, SC-5, AI-4, todos éstos habiendo descendido un nivel, y el SC-7, que repite posición.

Respecto de la asignación de niveles según caminos a municipios, en un primer nivel figuran muchos más municipios que a inicios de siglo debido a la puesta en marcha de un servicio de diligencias que cubría los siguientes trayectos: Madrid-Albacete-Valencia-Castellón-Barcelona, Albacete-Murcia-Cartagena, Madrid-Tarancón-Motilla del Palancar-Valencia, Valencia-Alicante, por Játiva, Alicante-Murcia. Así, en este primer nivel repiten, aparte de Madrid, Aranjuez, Tarancón, Valencia, Sagunto, Almansa y Alicante, pero se incorporan Motilla del Palancar, Castellón, Villena, Elda, Murcia y Cartagena.

En el segundo nivel, figuran aquellos municipios atravesados por carreteras o caminos en buen estado pero con comunicaciones transversales deficientes como el resto de municipios del C-1, que por tanto, ganan posiciones, el resto del SC-1, el resto del C-2, que también salen beneficiados, Cieza y Torre-Pacheco que mantienen posiciones, y también ganan Alcira, Játiva, por una parte, por su proximidad al eje de Albacete a Valencia, y Orihuela y Elche directamente por el servicio de diligencias. No obstante, existen algunas pérdidas como en el caso de Hellín que prácticamente no tuvo mejoras en sus caminos en este periodo con lo que perdió posiciones.

En el tercer nivel, además de con Hellín habría que contar con Segorbe y Onda, ésta última gana posiciones, Jumilla y Yecla, en el caso de Jumilla también gana puestos, y Lorca y Totana que también ascienden.

En el cuarto nivel y, por consiguiente, ya con desventajas relativas, aparecen ganando posiciones (del quinto al cuarto lugar) Águilas, Mazarrón, San Javier, Caravaca, Cullera y Onteniente) mientras que repite Alcoy.

En el quinto y último nivel repite Torrevieja, Mula, Gandía, Denia Benidorm y Casas Ibáñez.

**CUADRO 1.29: ASIGNACIÓN DE NIVELES SEGÚN TIPO DE CAMINO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (ZONAS).**

| <b>TIPO DE CAMINO</b>                            | <b>NIVEL</b> |
|--|--------------|
| Carretera  | 1            |
| Carretera-Ruedas buen estado                     | 2            |
| Carretera-Ruedas mal estado / Ruedas buen estado | 3            |
| Ruedas regular estado                            | 4            |
| Ruedas mal estado                                | 5            |

Fuente: Elaboración propia Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

**CUADRO 1.30: ASIGNACIÓN DE NIVELES A ZONAS SEGÚN TIPO DE CAMINO.**

| <b>ZONA</b>            | <b>TIPO DE CAMINO</b>                | <b>NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO</b> |
|------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| <b>MADRID</b>          | Carretera                            | 1                                 |
| <b>CORREDOR 1</b>      | Carretera-Ruedas buen estado         | 2                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | Carretera-Ruedas mal estado          | 3                                 |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | Carretera                            | 1                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | Ruedas mal estado                    | 5                                 |
| <b>CORREDOR 2</b>      | Carretera                            | 1                                 |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | Carretera-Ruedas buen estado         | 2                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | Ruedas regular estado                | 4                                 |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | Carretera                            | 1                                 |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | Ruedas regular estado                | 4                                 |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | Ruedas mal estado                    | 5                                 |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | Ruedas regular estado <sup>189</sup> | 3                                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | Ruedas mal estado                    | 5                                 |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | Ruedas mal estado                    | 5                                 |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

<sup>189</sup> Se ha considerado en el nivel 3 porque pese a ser un camino en estado regular permitía el paso de diligencias lo que suponía un valor añadido a las posibilidades del transporte de viajeros.

**CUADRO 1.31: ASIGNACIÓN DE NIVELES SEGÚN TIPO DE CAMINO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (MUNICIPIOS).**

| TIPO DE CAMINO <sup>190</sup>   | NIVEL |
|---|-------|
| Carretera / Carretera-Camino regular estado   | 1     |
| Ruedas buen estado / Carretera – Ruedas mal estado / Ruedas buen estado – Ruedas regular estado | 2     |
| Ruedas regular estado / Ruedas buen estado-Herradura  | 3     |
| Ruedas regular estado-Herradura   | 4     |
| Ruedas mal estado   | 5     |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

**CUADRO 1.32: ASIGNACIÓN DE NIVELES A MUNICIPIOS SEGÚN TIPO DE CAMINO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**

| ZONA          | MUNICIPIOS                   | TIPO DE CAMINO                  | NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO |
|---------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| <b>MADRID</b> | <b>MADRID</b>                | Carretera                       |                            |
| <b>C-1</b>    | <b>TARANCÓN</b>              | Carretera                       | 1                          |
|               | <b>CUENCA</b> <sup>191</sup> | Camino buen estado              | 2                          |
|               | <b>CARBONERAS</b>            | Camino buen estado              | 2                          |
|               | <b>REQUENA</b>               | Carretera-Camino regular estado | 2                          |
|               | <b>CHESTE</b>                | Carretera-Camino mal estado     | 2                          |
|               | <b>VALENCIA</b>              | Carretera                       | 1                          |
| <b>AI-1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b>           | Carretera-Camino mal estado     | 2                          |
|               | <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b>  | Carretera-Camino regular estado | 1                          |
|               | <b>CASAS IBÁÑEZ</b>          | Camino mal estado               | 5                          |
| <b>SC-1</b>   | <b>SAGUNTO</b>               | Carretera-Camino regular estado | 1                          |
|               | <b>CASTELLÓN DE LA PLANA</b> | Carretera-Camino regular estado | 1                          |
|               | <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>     | Carretera-Camino mal estado     | 2                          |
|               | <b>VINAROZ</b>               | Carretera-Camino mal estado     | 2                          |

<sup>190</sup> La agrupación en el primer nivel se debe a que por las carreteras podían circular diligencias con lo que eran éstas las aportaban un mayor valor añadido a las comunicaciones de cada localidad y ese es el motivo por el que se ha agrupado ya que el hecho de que el resto de caminos estuviese en estado regular no era tan importante como el hecho de que pudiesen circular diligencias. Sin embargo, cuando pese a que el municipio sea atravesado por una carretera, si el resto de caminos se encuentran en mal estado, este municipio contabilizará en el segundo nivel. Por último, en este mismo nivel también se ha incluido la tipología de “Ruedas buen estado- Ruedas regular estado” por la potencia de las comunicaciones del camino en buen estado respecto del camino en regular estado en las comunicaciones transversales y que le hacen menos importante. En el tercer nivel se han agrupado “Ruedas en buen estado- Herradura” y “Ruedas regular estado” pues el segundo se podría considerar como la situación media del primero. Cuando en un municipio figuran dos tipos de caminos el primero se refiere a la ruta principal que le atraviesa mientras que el segundo se refiere a las rutas menos importantes y normalmente transversales a la ruta principal.

<sup>191</sup> A pesar que desde Tarancón el camino se consideraba como carretera, por ésta no circulaban diligencias con lo que unido al resto de comunicaciones que no llegaban a ser carreteras, se ha considerado en el nivel 2.

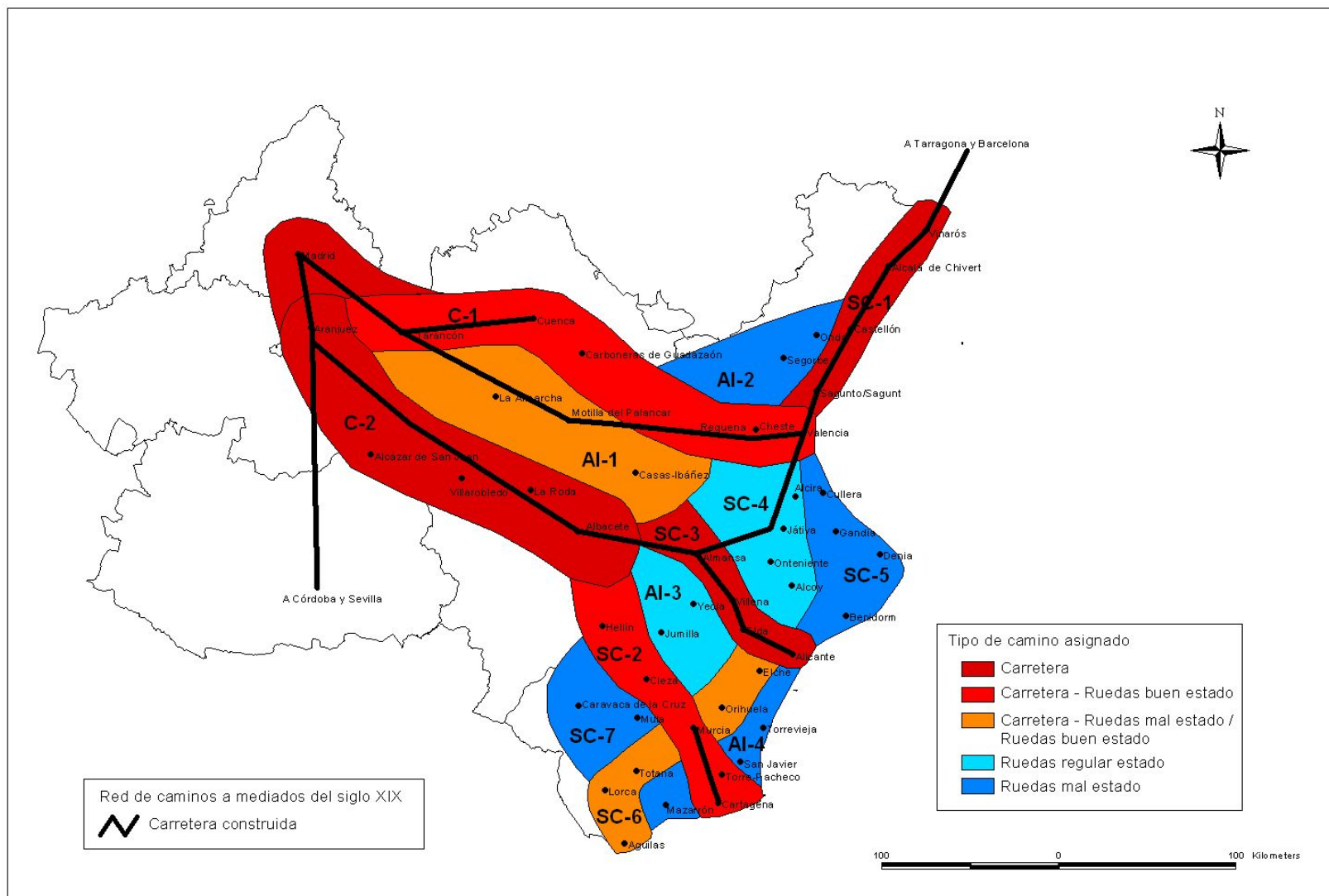
| ZONA | MUNICIPIOS              | TIPO DE CAMINO                           | NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO |
|------|-------------------------|--|----------------------------|
| AI-2 | SEGORBE                 | Camino regular estado                    | 3                          |
|      | ONDA                    | Camino regular estado                    | 3                          |
| C-2  | ARANJUEZ                | Carretera                                | 1                          |
|      | ALCÁZAR                 | Camino buen estado                       | 2                          |
|      | VILLARROBLEDO           | Camino buen estado                       | 2                          |
|      | LA RODA                 | Carretera-Mal estado                     | 2                          |
|      | ALBACETE                | Carretera                                | 1                          |
| SC-2 | HELLÍN                  | Camino buen estado-Herradura             | 3                          |
|      | CIEZA                   | Camino buen estado-Camino regular estado | 2                          |
|      | MURCIA                  | Carretera-Camino regular estado          | 1                          |
|      | TORRE-PACHECO           | Camino buen estado                       | 2                          |
|      | CARTAGENA               | Carretera-Camino regular estado          | 1                          |
| AI-3 | JUMILLA                 | Camino regular estado                    | 3                          |
|      | YECLA                   | Camino regular estado                    | 3                          |
| SC-3 | ALMANSA                 | Carretera                                | 1                          |
|      | VILLENA                 | Carretera-Camino regular estado          | 1                          |
|      | ELDA                    | Carretera-Camino regular estado          | 1                          |
|      | ALICANTE                | Carretera-Camino regular estado          | 1                          |
| SC-4 | ALCOY                   | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |
|      | ONTENIENTE              | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |
|      | JÁTIVA                  | Camino buen estado                       | 2                          |
|      | ALCIRA                  | Camino buen estado                       | 2                          |
| SC-5 | CULLERA                 | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |
|      | GANDÍA                  | Camino mal estado                        | 5                          |
|      | DENIA                   | Camino mal estado                        | 5                          |
|      | BENIDORM                | Camino mal estado                        | 5                          |
| SC-6 | ELCHE <sup>192</sup>    | Camino buen estado                       | 2                          |
|      | ORIHUELA <sup>193</sup> | Camino buen estado                       | 2                          |
|      | TOTANA                  | Camino regular estado                    | 3                          |
|      | LORCA                   | Camino regular estado                    | 3                          |
|      | ÁGUILAS                 | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |
| AI-4 | TORREVIEJA              | Camino mal estado                        | 5                          |
|      | SAN JAVIER              | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |
|      | MAZARRÓN                | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |
| SC-7 | MULA                    | Camino mal estado                        | 5                          |
|      | CARAVACA                | Camino regular estado-Camino mal estado  | 4                          |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

<sup>192</sup> Pese a que el estado del camino era regular el hecho de que pudiesen circular diligencias le hacía más competitivo con lo que se ha supuesto que el camino se encontraba en buen estado.

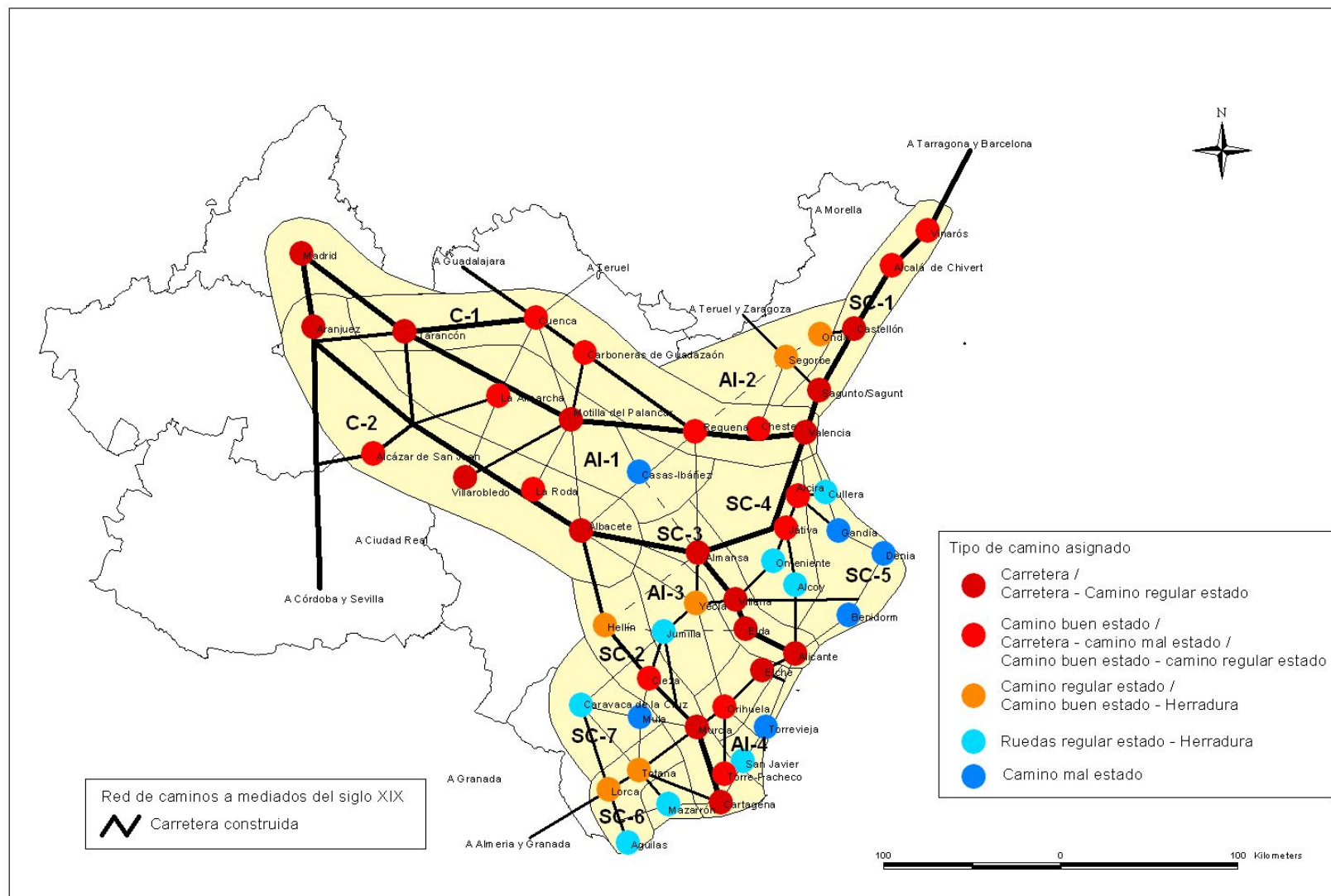
<sup>193</sup> Ídem cita anterior.

**MAPA 1.34: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN EL TIPO DE CAMINO QUE LE COMUNICA CON SU ENTORNO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

**MAPA 1.35: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN EL TIPO DE CAMINO QUE LE COMUNICA CON SU ENTORNO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*

#### 4.5.4.3. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.

También se han estimado las variaciones de accesibilidad en términos de tiempo y costes de viajeros y mercancías en el periodo comprendido entre inicios y mediados del siglo XIX por zonas y municipios de manera que en función de esas ganancias se han asignado a las zonas y municipios distintos niveles (ANEXOS 1.24 al 1.31). Los MAPAS del 1.36 al 1.43 describen estas variaciones de accesibilidad relativas.

##### 4.5.4.3.1. Niveles por accesibilidad según coste de viajeros.

En los CUADROS 1.33 y 1.34 figuran las variaciones de accesibilidad en porcentaje de costes de transporte de viajeros y los distintos niveles asignados durante la primera mitad del siglo XIX para zonas y municipios. Así, se pueden distinguir los siguientes niveles:

1. Zonas con ganancias muy superiores a la media del Corredor:
  - Corredor 2, Subcorredor 1, Subcorredor 3 y Área interior 1, sobre todo por la construcción de las denominadas carreteras y la puesta en marcha del servicio de diligencias que casi redujo a una cuarta parte el coste del transporte. A nivel municipal todos los municipios salvo Segorbe obtuvieron ganancias muy superiores a la media del Corredor; en el caso de Segorbe las ganancias no fueron tan acusadas porque mantuvo un tipo de camino en regular estado que no obstante, permitía el paso de galeras con costes inferiores a la caballería de unas décadas anteriores.
  - Área interior 2: Sobre todo por la mejora del camino de Onda a Castellón, y por tanto, al resto de núcleos del Corredor, que pasó de ser de herradura a ruedas en regular estado permitiendo el paso de galeras.
2. Zonas con ganancias superiores a la media del Corredor:
  - Corredor 1: En este caso se benefició en la construcción de la carretera desde Tarancón a Cuenca por la que, sin embargo no circulaban diligencias, y el tramo desde Requena hasta Valencia, por la que sí circulaban diligencias. Estos factores hicieron que tanto Requena como Cheste obtuvieran ganancias muy superiores a la media, que Tarancón obtuviera ganancias superiores, pero Cuenca, y sobre todo, Carboneras por donde no circulaban diligencias, no se vieran sustancialmente mejoradas relativamente.
  - Subcorredor 4: Se vio beneficiado sobre todo por la mejora del eje de Albacete a Valencia, respecto del que todos sus núcleos se encuentran muy próximos alcanzando todos ellos ganancias de accesibilidad superiores a la media del Corredor.
  - Subcorredor 5: También se vio beneficiado porque pasó de tener numerosos caminos de herradura a un camino en mal estado por el que ya podían circular galeras reduciéndose el coste a la mitad. Todos los municipios lograron ganancias superiores a la media del Corredor.
  - Área interior 4: Al igual que en el caso anterior, el beneficio se obtuvo derivado de la transformación de numerosos caminos herraduras a caminos en mal estado que ya permitían el paso de galeras. Las ganancias se vieron reflejadas sobre todo en Mazarrón y San Javier. El resultado puede ser engañoso porque también se transformaron otros tantos caminos que no pasaban de ser sendas a pie en caminos de herradura. El coste de l transporte a

pie era lógicamente más barato pero qué duda cabe que obtuvo notables beneficios en ese sentido que se verán reflejados sobre todo en el tiempo de transporte de viajeros.

3. Zonas con ganancias inferiores a la media del Corredor:

- Subcorredor 2: Las ganancias fueron inferiores a las registradas por la media del Corredor pues ya existía un camino de ruedas en buen estado a inicios de siglo y a mediados todavía no estaba construida la carretera a excepción del tramo entre Murcia y Cartagena de manera que a nivel municipal Murcia, Cartagena y Torre-Pacheco lograron ganancias superiores a la media del Corredor, Cieza y, sobre todo, Hellín no se vieron favorecidas relativamente.
- Subcorredor 6: Su descenso relativo se debió a que no mejoró sustancialmente el camino longitudinal que lo atravesaba si bien en el tramo entre Alicante y Elche circulaban diligencias lo que colocó a Elche como una de las localidades más beneficiadas del Corredor.
- Subcorredor 7: También se vio desfavorecido relativamente en el periodo pues si como ocurría en el caso del AI-4, se transformaron diversos caminos a pie en transitables para caballería o incluso para galeras lo que hacía incrementar el coste pero en realidad las ventajas eran notables como se comprobará en términos de tiempo para viajeros.

4. Zonas con ganancias muy inferiores a la media del Corredor:

- Área interior 3: Esta zona ocupaba el último lugar en la escala de ganancias porque apenas hubo cambios en la tipología de caminos que le rodeaban con lo que no periodo posiciones relativamente siendo bastante más acusado el caso de Jumilla frente al de Yecla, cuya proximidad al eje de Albacete a Alicante y Valencia era manifiesta.

**CUADRO 1.33: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR ZONAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| COSTE VIAJEROS  |            |       |
|-----------------|------------|-------|
| ZONA            | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1      | -62        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 1 | -67        | 1     |
| SUBCORREDOR 1   | -70        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 2 | -68        | 1     |
| CORREDOR 2      | -69        | 1     |
| SUBCORREDOR 2   | -60        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 3 | -51        | 4     |
| SUBCORREDOR 3   | -69        | 1     |
| SUBCORREDOR 4   | -62        | 2     |
| SUBCORREDOR 5   | -64        | 2     |
| SUBCORREDOR 6   | -60        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 4 | -62        | 2     |
| SUBCORREDOR 7   | -58        | 3     |
| <b>CORREDOR</b> | <b>-63</b> |       |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*



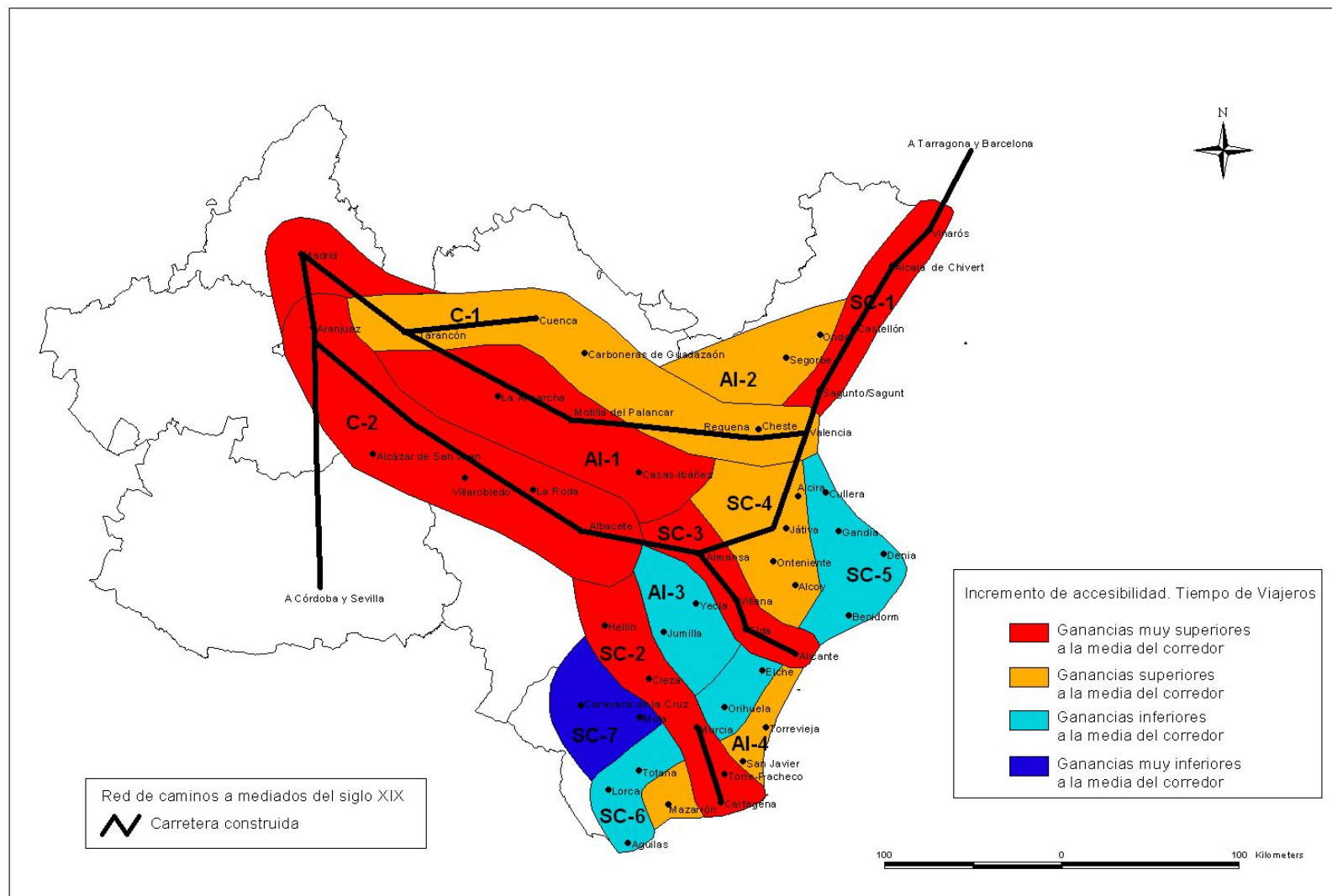
**CUADRO 1.34: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR MUNICIPIOS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b> |                       |                  |              |
|--------------------------|-----------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>              | <b>MUNICIPIO</b>      | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
| C-1                      | TARANCÓN              | -63              | 2            |
|                          | CUENCA                | -60              | 3            |
|                          | CARBONERAS            | -44              | 4            |
|                          | REQUENA               | -69              | 1            |
|                          | CHESTE                | -68              | 1            |
|                          | VALENCIA              | -70              | 1            |
| AI-1                     | LA ALMARCHA           | -71              | 1            |
|                          | MOTILLA DEL PALANCAR  | -70              | 1            |
|                          | CASAS IBÁÑEZ          | -58              | 3            |
| SC-1                     | SAGUNTO               | -69              | 1            |
|                          | CASTELLÓN DE LA PLANA | -70              | 1            |
|                          | ALCALÁ DE CHIVERT     | -70              | 1            |
|                          | VINAROS               | -71              | 1            |
| AI-2                     | SEGORBE               | -64              | 2            |
|                          | ONDA                  | -71              | 1            |
| C-2                      | ARANJUEZ              | -69              | 1            |
|                          | ALCÁZAR               | -71              | 1            |
|                          | VILLARROBLEDO         | -67              | 1            |
|                          | LA RODA               | -68              | 1            |
|                          | ALBACETE              | -68              | 1            |
| SC-2                     | HELLÍN                | -49              | 4            |
|                          | CIEZA                 | -54              | 3            |
|                          | MURCIA                | -65              | 2            |
|                          | TORRE-PACHECO         | -62              | 2            |
|                          | CARTAGENA             | -64              | 2            |
| AI-3                     | JUMILLA               | -43              | 5            |
|                          | YECLA                 | -59              | 3            |
| SC-3                     | ALMANSA               | -68              | 1            |
|                          | VILLENA               | -68              | 1            |
|                          | ELDA                  | -68              | 1            |
|                          | ALICANTE              | -71              | 1            |
| SC-4                     | ALCOY                 | -61              | 2            |
|                          | ONTENIENTE            | -62              | 2            |
|                          | JÁTIVA                | -62              | 2            |
|                          | ALCIRA                | -65              | 2            |
| SC-5                     | CULLERA               | -64              | 2            |
|                          | GANDÍA                | -64              | 2            |
|                          | DENIA                 | -64              | 2            |
|                          | BENIDORM              | -64              | 2            |
| SC-6                     | ELCHE                 | -68              | 1            |
|                          | ORIHUELA              | -58              | 3            |
|                          | TOTANA                | -59              | 3            |
|                          | LORCA                 | -58              | 3            |
|                          | ÁGUILAS               | -58              | 3            |
| AI-4                     | TORREVIEJA            | -60              | 3            |
|                          | SAN JAVIER            | -62              | 2            |
|                          | MAZARRÓN              | -62              | 2            |

|      |          |     |   |
|------|----------|-----|---|
| SC-7 | MULA     | -59 | 3 |
|      | CARAVACA | -57 | 3 |

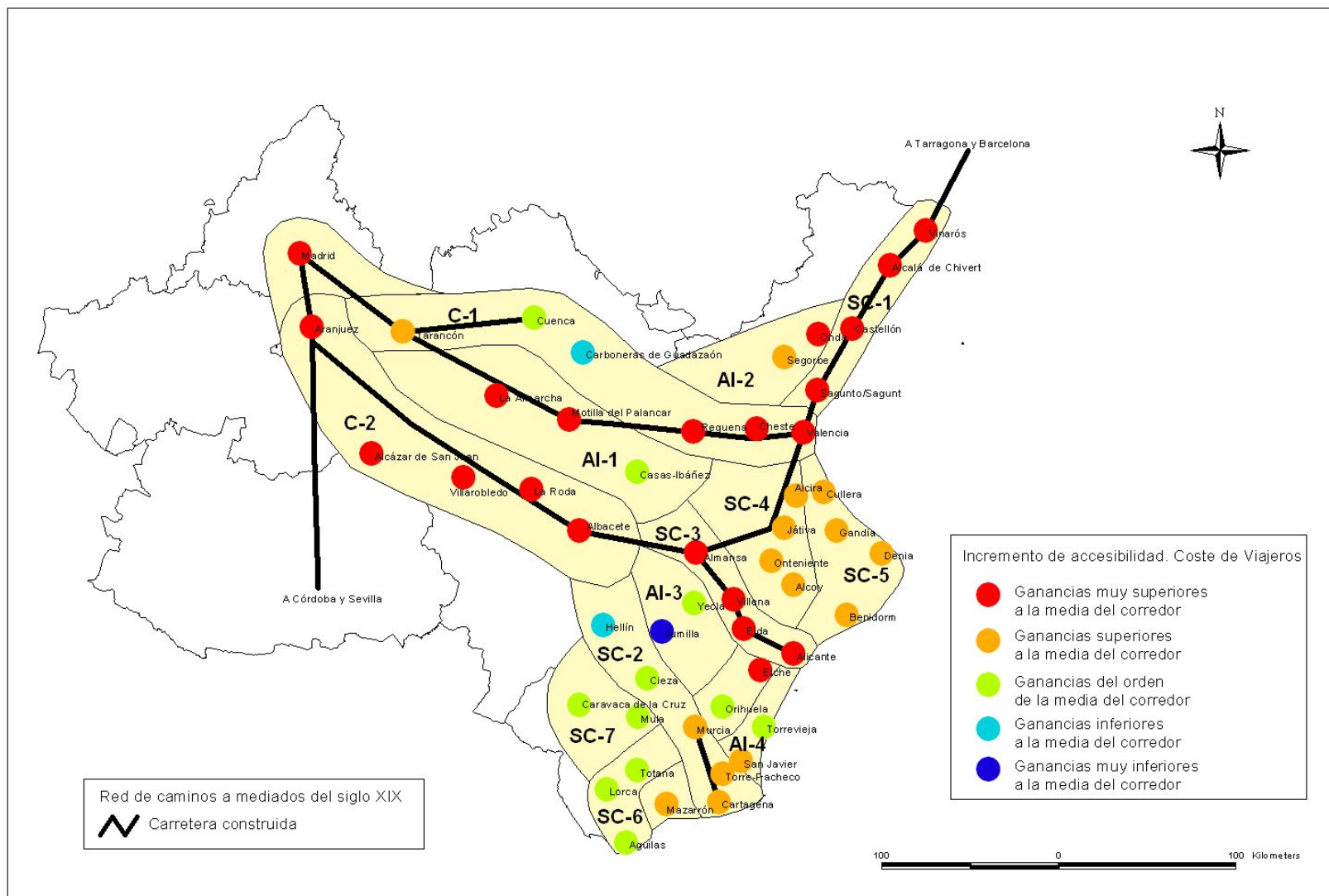
Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

**MAPA 1.36: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE VIAJEROS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

**MAPA 1.37: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE VIAJEROS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

#### 4.5.4.3.2. Niveles por accesibilidad según tiempo de viajeros.

Siguiendo el mismo esquema que en el caso previo, en los CUADROS 1.35 y 1.36 figuran las variaciones de accesibilidad en porcentaje de tiempo de transporte de viajeros en el periodo comprendido entre 1812 y 1855 para zonas y municipios. Así, se pueden distinguir los siguientes niveles:

1. Zonas con ganancias muy superiores a la media del Corredor:
  - Corredor 2, Subcorredor 1, Subcorredor 2, Subcorredor 3 y Área interior 1: Su situación en el primer nivel de accesibilidad por tiempos de viajeros se debe a que por todas ellas discurrían los servicios de diligencias lo que permitía alcanzar unas velocidades muy superiores a las alcanzadas por las galeras e incluso, las galeras aceleradas.
2. Zonas con ganancias superiores a la media del Corredor:
  - Corredor 1: Figura en un segundo nivel pues salvo en el tramo desde Requena hasta Valencia no disponía de servicio de diligencias por lo que se tenía que conformar con el paso de galeras aceleradas. De hecho, los municipios como Cuenca y Carboneras, por donde no había servicio de diligencias fueron los menos beneficiados dentro de esta zona.
  - Subcorredor 4 y Área interior 2: Se vieron fundamentalmente beneficiadas por la proximidad a ejes por los que circulaban diligencias, de Albacete a Valencia y a Alicante, en el primer caso, y de Valencia a Tarragona, en el segundo. Aranjuez fue el municipio más beneficiado, pero lo fueron en general todos los municipios de estas zonas entre los que se encontraban Castellón, Albacete, Alicante, Murcia y Cartagena.
  - Área interior 4: En este caso las ventajas provinieron fundamentalmente de la transformación de las sendas a pie en caminos en mal estado o regular estado con lo que las velocidades aumentaron sustancialmente, siendo el municipio más beneficiado Mazarrón.
3. Zonas con ganancias inferiores a la media del Corredor:
  - Subcorredor 5: Su calificación en este nivel tiene que ver con su alejamiento de los ejes más importantes en el movimiento de viajeros y a que el paso de galeras en regular estado respecto del antiguo camino de herradura, si bien en costes era más ventajoso, no lo era en velocidades alcanzadas. A nivel municipal se observa, cómo Cullera, el municipio que más se acerca al eje de Albacete a Valencia, consigue un nivel superior al resto de los municipios de la zona.
  - Subcorredor 6: En este caso existen diferencias muy claras entre sus municipios debido a que las diligencias sólo alcanzaban a los municipios de Orihuela y Elche, y son éstos los más beneficiados frente a Totana, Lorca y Águilas, que prácticamente no mejoran sus caminos con respecto a inicios de siglo con lo que se ven muy desfavorecidos en este periodo.
  - Área interior 3: Su nivel se debe también a que ninguno de sus municipios, Jumilla y Yecla vio mejorada su red de caminos más próxima, con lo que relativamente perdieron posiciones.

4. Zonas con ganancias muy inferiores a la media del Corredor:
- Subcorredor 7: Esta zona se encuentra en este nivel por su aislamiento de los grandes ejes del Corredor. El más próximo era el de Albacete a Murcia, en el que, pese al paso de diligencias éstas no alcanzaban su velocidad máxima porque no estaba finalizada la carretera. En cualquier caso también es cierto que sus caminos colindantes mejoraron considerablemente pues se transformaron las sendas a pie en caminos en mal y regular estado.

**CUADRO 1.35: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR ZONAS EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE 1812 Y 1855.**

| TIEMPO VIAJEROS |            |       |
|-----------------|------------|-------|
| ZONA            | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1      | -38        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 1 | -40        | 1     |
| SUBCORREDOR 1   | -43        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 2 | -33        | 2     |
| CORREDOR 2      | -47        | 1     |
| SUBCORREDOR 2   | -44        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 3 | -25        | 3     |
| SUBCORREDOR 3   | -45        | 1     |
| SUBCORREDOR 4   | -30        | 2     |
| SUBCORREDOR 5   | -27        | 3     |
| SUBCORREDOR 6   | -24        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 4 | -39        | 2     |
| SUBCORREDOR 7   | -13        | 4     |
| <b>CORREDOR</b> | <b>-34</b> |       |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España y Madrazo, S.: El sistema de transportes en España, 1750-1850*

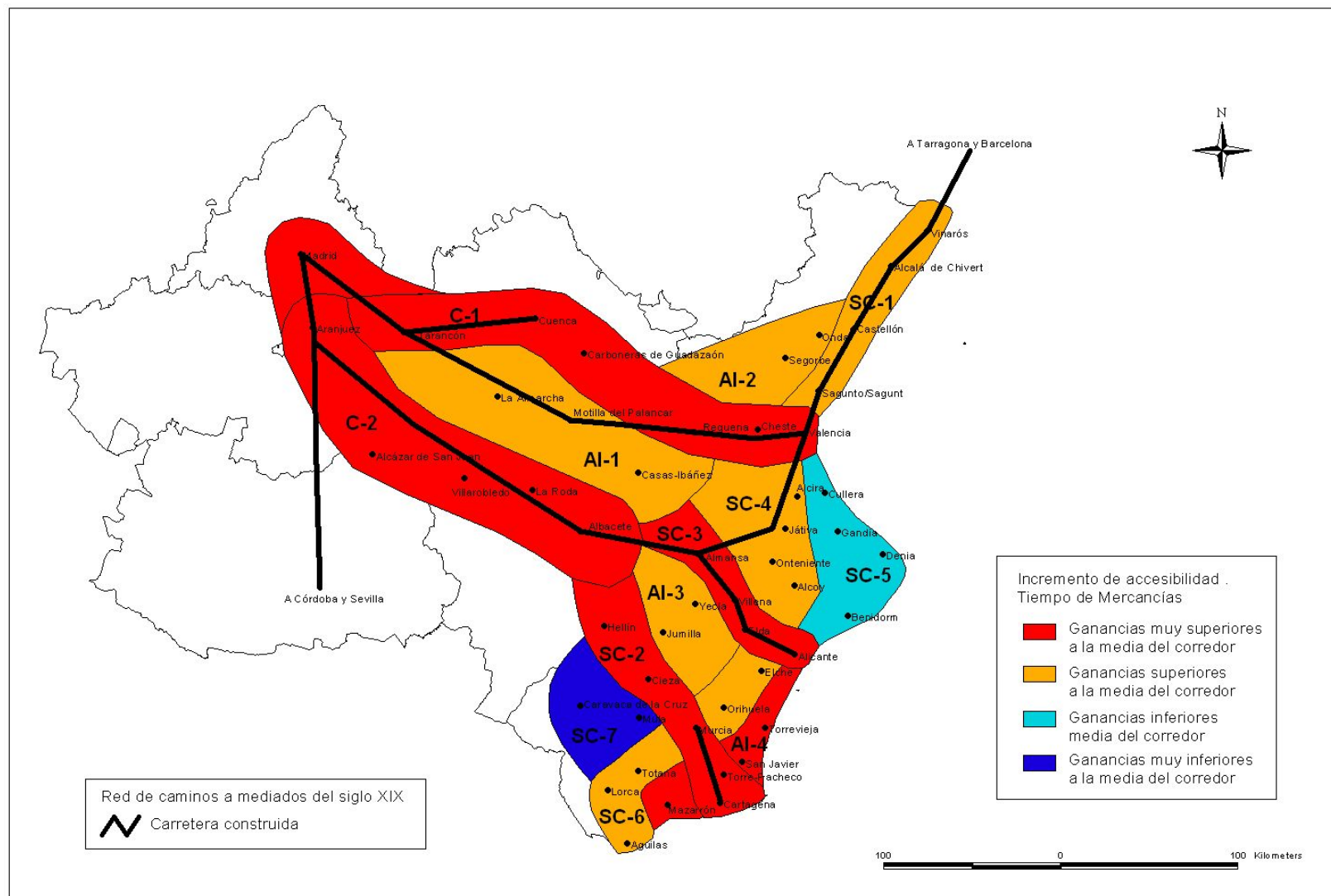
**CUADRO 1.36: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR MUNICIPIOS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| TIEMPO DE VIAJEROS |                       |           |       |
|--------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA               | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                | TARANCÓN              | -45       | 2     |
|                    | CUENCA                | -27       | 4     |
|                    | CARBONERAS            | -33       | 3     |
|                    | REQUENA               | -44       | 2     |
|                    | CHESTE                | -37       | 3     |
|                    | VALENCIA              | -44       | 2     |
| AI-1               | LA ALMARCHA           | -40       | 3     |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR  | -36       | 3     |
|                    | CASAS IBÁÑEZ          | -35       | 3     |
| SC-1               | SAGUNTO               | -46       | 2     |
|                    | CASTELLÓN DE LA PLANA | -47       | 2     |
|                    | ALCALÁ DE CHIVERT     | -32       | 3     |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b> |                  |                  |              |
|---------------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>               | <b>MUNICIPIO</b> | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
|                           | VINAROZ          | -49              | 2            |
| AI-2                      | SEGORBE          | -29              | 4            |
|                           | ONDA             | -37              | 3            |
| C-2                       | ARANJUEZ         | -53              | 1            |
|                           | ALCÁZAR          | -47              | 2            |
|                           | VILLARROBLEDO    | -35              | 3            |
|                           | LA RODA          | -52              | 2            |
|                           | ALBACETE         | -45              | 2            |
| SC-2                      | HELLÍN           | -44              | 2            |
|                           | CIEZA            | -25              | 4            |
|                           | MURCIA           | -47              | 2            |
|                           | TORRE-PACHECO    | -46              | 2            |
|                           | CARTAGENA        | -51              | 2            |
| AI-3                      | JUMILLA          | -27              | 4            |
|                           | YECLA            | -22              | 4            |
| SC-3                      | ALMANSA          | -46              | 2            |
|                           | VILLENA          | -43              | 2            |
|                           | ELDA             | -43              | 2            |
|                           | ALICANTE         | -46              | 2            |
| SC-4                      | ALCOY            | -30              | 3            |
|                           | ONTENIENTE       | -29              | 4            |
|                           | JÁTIVA           | -32              | 3            |
|                           | ALCIRA           | -31              | 3            |
| SC-5                      | CULLERA          | -31              | 3            |
|                           | GANDÍA           | -26              | 4            |
|                           | DENIA            | -25              | 4            |
|                           | BENIDORM         | -27              | 4            |
| SC-6                      | ELCHE            | -49              | 2            |
|                           | ORIHUELA         | -34              | 3            |
|                           | TOTANA           | -19              | 5            |
|                           | LORCA            | -14              | 5            |
|                           | ÁGUILAS          | -13              | 5            |
| AI-4                      | TORREVIEJA       | -33              | 3            |
|                           | SAN JAVIER       | -38              | 3            |
|                           | MAZARRÓN         | -44              | 2            |
| SC-7                      | MULA             | -9               | 5            |
|                           | CARAVACA         | -17              | 5            |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España y Madrazo, S.: El sistema de transportes en España, 1750-1850*

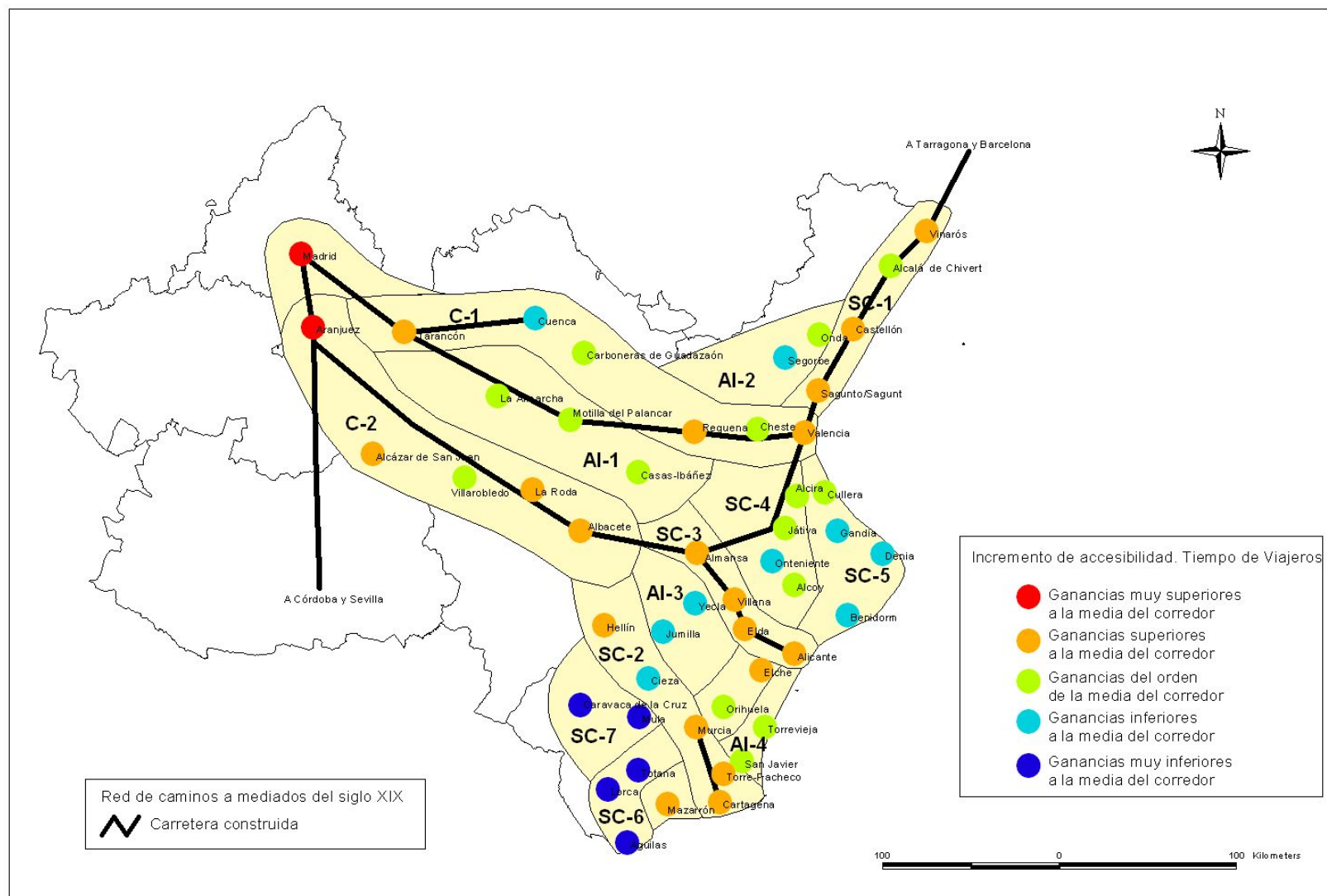
**MAPA 1.38: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (TIEMPO DE VIAJEROS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*



**MAPA 1.39: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (TIEMPO DE VIAJEROS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

#### 4.5.4.3.3. Niveles por accesibilidad según coste de mercancías.

De la misma forma que en el caso anterior, en los CUADROS 1.37 y 1.38 figuran las ganancias de accesibilidad en porcentaje de costes de transporte de mercancías en el periodo comprendido entre 1812 y 1855 para zonas y municipios. Así, se pueden distinguir los siguientes niveles:

1. Zonas con ganancias muy superiores a la media del Corredor:
  - Corredor 1, Corredor 2, Subcorredor 1, Subcorredor 2 y Subcorredor 3: Se observa que las mayores ganancias se corresponden con las rutas que desde Madrid alcanzan Cuenca, Valencia y su prolongación por el litoral hasta Cataluña, Albacete y Alicante y Cartagena pasando por Murcia. En este caso, en el primer nivel se ha incorporado el C-1 y el SC-2 pues para el transporte de mercancías no había un servicio especial como ocurría en el caso del transporte de viajeros. A nivel municipal, los municipios más beneficiados con la evolución de la red fueron Aranjuez y Cartagena pero también Tarancón, Alcázar de San Juan, La Roda, Carboneras, Valencia, Sagunto, Castellón, Alcalá de Chivert, Almansa, Villena y Elda. No obstante, en municipios como Cuenca, Cieza, Hellín o Murcia, se produjeron pérdidas relativas debido a que el tipo de camino no varió demasiado con respecto al existente a inicios de siglo como ya se comentó en el análisis del transporte de viajeros.
  - Área interior 4: En este caso sí se pueden apreciar ya los efectos de la transformación de las sendas en caminos aunque fueran en mal estado pues por las sendas no podían transportarse las mercancías con lo que había que utilizar otras rutas de modo que los trayectos y, por tanto, el coste crecía considerablemente. Así, la transformación de estas sendas en rutas para caballería permitió disminuir considerablemente los costes para los tres municipios constituyentes de la zona: Torrevieja, San Javier y Mazarrón.
2. Zonas con ganancias superiores a la media del Corredor:
  - Área interior 1 y Área interior 2: Obtienen un nivel inferior respecto de la accesibilidad de viajeros puesto que como se ha señalado antes para el transporte de mercancías no había servicios especiales y su proximidad a los grandes ejes de transportes no es tan importante relativamente.
  - Subcorredor 4: Obtiene un peso similar al de la accesibilidad de viajeros, si bien se observa que todos sus municipios se encuentran en una situación en torno a la media del Corredor con lo que se adivina un peso inferior al caso de los viajeros pues su eje más próximo –Albacete-Valencia– no dispone de un servicio especial de transporte de viajeros.
  - Subcorredor 6: Obtiene un peso mayor que en la accesibilidad de viajeros motivado en este caso por la pérdida de importancia relativa del servicio especial de diligencias que llegaba hasta Murcia, es decir, para el conjunto de la zona, resultaba más determinante en su peso relativo el hecho de que no hubiese servicio especial de transporte de mercancías en el conjunto del Corredor frente a la pérdida de esa ventaja relativa para los municipios de Elche y Orihuela.

3. Zonas con ganancias inferiores a la media del Corredor:
  - Subcorredor 5: En este caso se observa una desventaja relativa en el periodo obteniendo un nivel menor que en el caso de viajeros. En realidad, esta situación resulta algo engañosa pues lo que ocurrió fue que sus caminos, mayoritariamente de herradura, se transformaron en caminos en mal estado de manera que, a pesar de que el coste de transporte en carro era del mismo orden que el correspondiente en los caminos de herradura, la capacidad de carga aumentó de forma considerable como se indicó con anterioridad, por lo que realmente se produjeron ciertos avances.
  - Área interior 3: En este caso, gana una posición con respecto a la accesibilidad de viajeros pero sigue manteniendo una posición de desventaja relativa siendo de nuevo más afectada Jumilla que Yecla.
  
4. Zonas con ganancias muy inferiores a la media del Corredor:
  - Subcorredor 7: Como en otras ocasiones vuelve a quedar muy rezagado relativamente, tanto en el caso de Mula como en el de Caravaca, aunque no debe ser mal interpretado pues como en el caso del SC-5 muchos caminos de herradura se tornaron en caminos en mal estado con el consiguiente incremento de los precios pero debido a la incorporación de los carros, lo que en realidad suponía una ganancia considerable por el aumento de la capacidad de carga.

**CUADRO 1.37: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR ZONAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| COSTE MERCANCÍAS |            |       |
|------------------|------------|-------|
| ZONA             | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1       | -37        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 1  | -32        | 2     |
| SUBCORREDOR 1    | -38        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 2  | -34        | 2     |
| CORREDOR 2       | -41        | 1     |
| SUBCORREDOR 2    | -37        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 3  | -29        | 3     |
| SUBCORREDOR 3    | -37        | 1     |
| SUBCORREDOR 4    | -34        | 2     |
| SUBCORREDOR 5    | -26        | 3     |
| SUBCORREDOR 6    | -31        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 4  | -38        | 1     |
| SUBCORREDOR 7    | -22        | 4     |
| <b>CORREDOR</b>  | <b>-34</b> |       |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

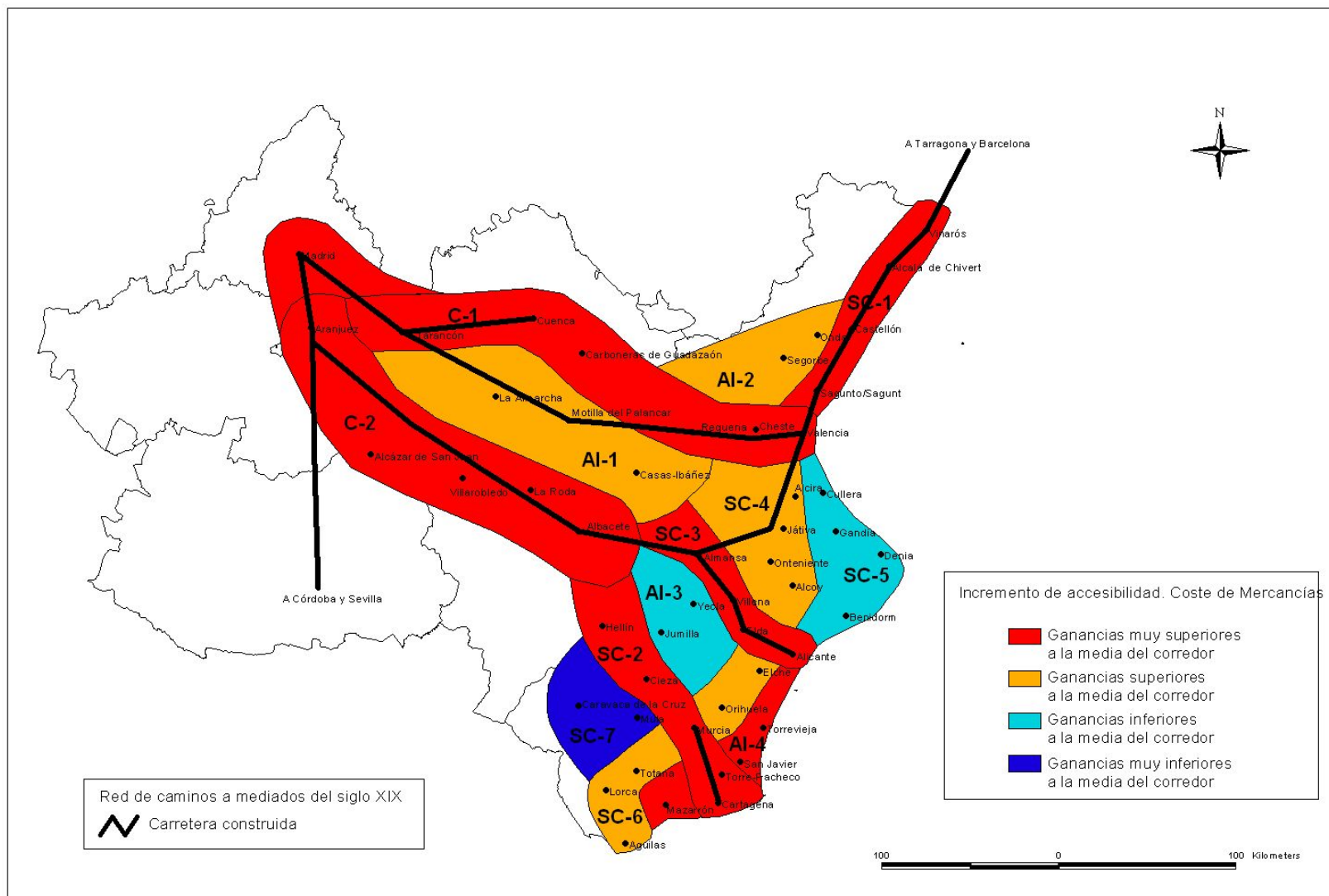
**CUADRO 1.38: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MUNICIPIOS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| COSTE DE MERCANCÍAS |                       |           |       |
|---------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA                | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                 | TARANCÓN              | -42       | 2     |
|                     | CUENCA                | -27       | 4     |
|                     | CARBONERAS            | -41       | 2     |
|                     | REQUENA               | -35       | 3     |
|                     | CHESTE                | -37       | 3     |
|                     | VALENCIA              | -40       | 2     |
| AI-1                | LA ALMARCHA           | -35       | 3     |
|                     | MOTILLA DEL PALANCAR  | -28       | 4     |
|                     | CASAS IBÁÑEZ          | -33       | 3     |
| SC-1                | SAGUNTO               | -39       | 2     |
|                     | CASTELLÓN DE LA PLANA | -40       | 2     |
|                     | ALCALÁ DE CHIVERT     | -40       | 2     |
|                     | VINAROS               | -35       | 3     |
| AI-2                | SEGORBE               | -32       | 3     |
|                     | ONDA                  | -36       | 3     |
| C-2                 | ARANJUEZ              | -46       | 1     |
|                     | ALCÁZAR               | -44       | 2     |
|                     | VILLARROBLEDO         | -37       | 3     |
|                     | LA RODA               | -40       | 2     |
|                     | ALBACETE              | -35       | 3     |
| SC-2                | HELLÍN                | -17       | 5     |
|                     | CIEZA                 | -26       | 4     |
|                     | MURCIA                | -20       | 5     |
|                     | TORRE-PACHECO         | -44       | 2     |
|                     | CARTAGENA             | -46       | 1     |
| AI-3                | JUMILLA               | -24       | 4     |
|                     | YECLA                 | -35       | 3     |
| SC-3                | ALMANSA               | -39       | 2     |
|                     | VILLENA               | -37       | 2     |
|                     | ELDA                  | -38       | 2     |
|                     | ALICANTE              | -36       | 3     |
| SC-4                | ALCOY                 | -32       | 3     |
|                     | ONTENIENTE            | -34       | 3     |
|                     | JÁTIVA                | -35       | 3     |
|                     | ALCIRA                | -37       | 3     |
| SC-5                | CULLERA               | -25       | 4     |
|                     | GANDÍA                | -27       | 4     |
|                     | DENIA                 | -27       | 4     |
|                     | BENIDORM              | -25       | 4     |
| SC-6                | ELCHE                 | -35       | 3     |
|                     | ORIHUELA              | -32       | 3     |
|                     | TOTANA                | -28       | 4     |
|                     | LORCA                 | -30       | 4     |
|                     | ÁGUILAS               | -31       | 3     |
| AI-4                | TORREVIEJA            | -37       | 2     |
|                     | SAN JAVIER            | -40       | 2     |

| <b>COSTE DE MERCANCÍAS</b> |                  |                  |              |
|----------------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>                | <b>MUNICIPIO</b> | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
|                            | MAZARRÓN         | -37              | 2            |
| SC-7                       | MULA             | -21              | 5            |
|                            | CARAVACA         | -23              | 5            |

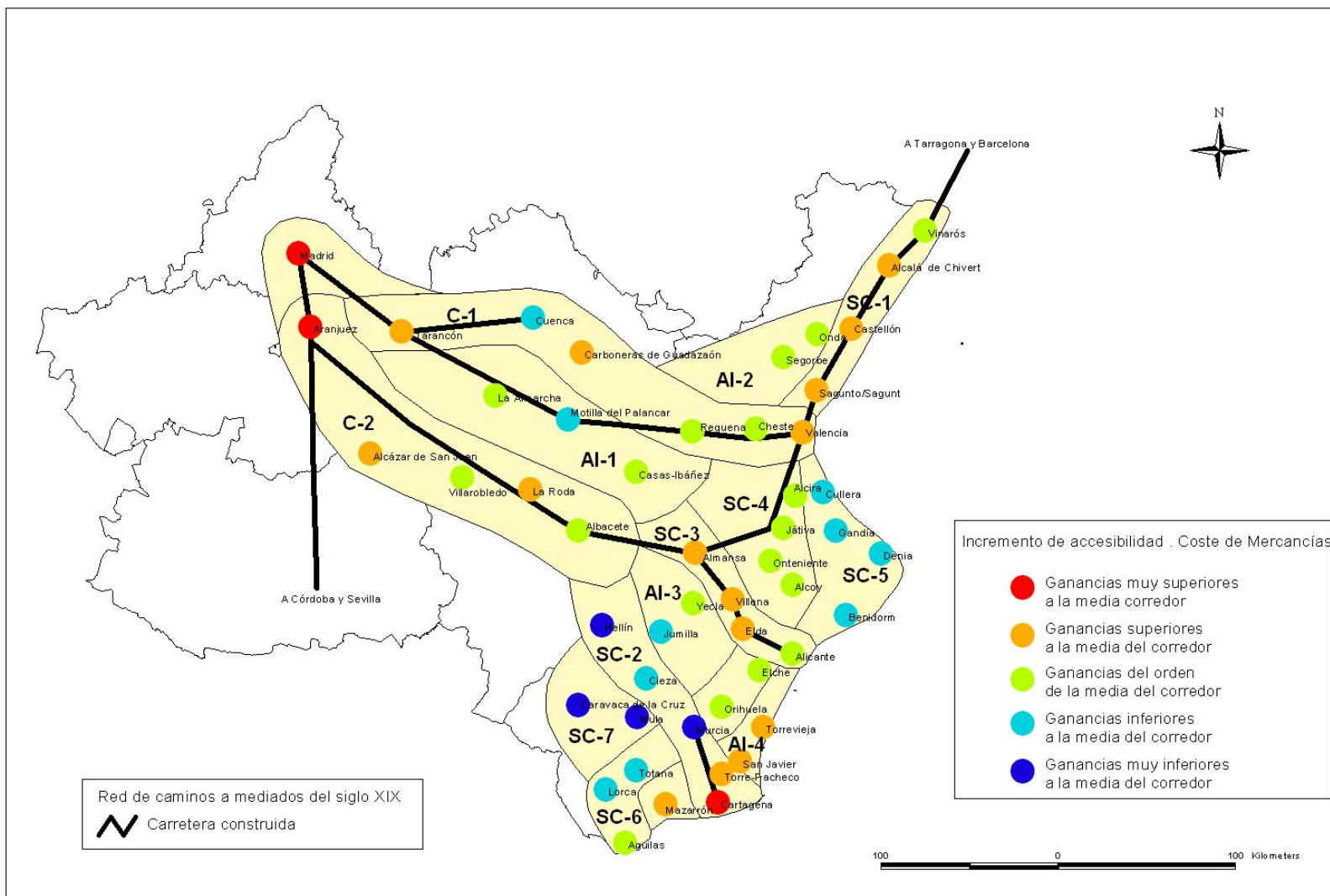
Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

**MAPA 1.40: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE MERCANCÍAS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

**MAPA 1.41: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE MERCANCÍAS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

#### 4.5.4.3.4. Niveles por accesibilidad según tiempo de mercancías.

Siguiendo el mismo esquema que en el caso previo, en los CUADROS 1.39 y 1.40 figuran las ganancias de accesibilidad en porcentaje de tiempo de transporte de mercancías en el periodo comprendido entre 1812 y 1855 para zonas y municipios. Así, se pueden distinguir los siguientes niveles:

1. Zonas con ganancias muy superiores a la media del Corredor:
  - Corredor 1, Corredor 2, Subcorredor 2, Subcorredor 3: Una vez más son las zonas atravesadas por carreteras las más beneficiadas relativamente en este periodo. A nivel municipal fueron los municipios de Aranjuez, Alcázar de San Juan, Villarrobledo, Murcia, Cartagena, Elda y Alicante, los más beneficiados.
  - Área interior 4: Esta área se vio muy beneficiada por la posibilidad de transportar mercancías por caminos por lo que años atrás era imposible, pues no pasaban de ser sendas a pie. De esta forma los recorridos para transportar sus mercancías se acortaron notablemente sobre todo en los casos de Torrevieja y San Javier.
2. Zonas con ganancias superiores a la media del Corredor:
  - Subcorredor 1: Pierde un nivel con respecto al coste de mercancías debido a que en el caso del transporte de mercancías en términos de velocidad, las diferencias alcanzadas por los carros en función eran más pequeñas que en términos de coste con lo que la zona es penalizada por su relativo alejamiento de las rutas con más peso del Corredor que son las que se dirigen hacia el este y sureste peninsular.
  - Subcorredor 4, Área interior 1, Área interior 2, Subcorredor 6: Como ocurría en el caso del coste en el transporte de mercancías, el hecho de que no hubiese un servicio especial de diligencias sumado a que las diferencias de velocidades de los carros según caminos no fueran muy grandes, proporcionaba que aquellas zonas que no estuviese directamente atravesadas por las carreteras obtuviese el mismo nivel. Dentro de estas zonas, los municipios más beneficiados fueron Alcira y Onteniente, seguidos de Casas Ibáñez, Játiva, Alcoy, Yecla, Elche y Águilas.
3. Zonas con ganancias inferiores a la media del Corredor:
  - Subcorredor 5: En esta zona, los caminos de herradura dieron paso a los caminos en mal estado que ya permitían el paso de carros pero éstos alcanzaban una velocidad inferior a la que conseguía la caballería con lo que se vio perjudicado relativamente aunque en realidad este cambio fue positivo para la zona ya que permitió aumentar considerablemente la capacidad de carga y, por tanto, la posibilidad de comerciar ciertos productos que antes quedaban impedidos.
4. Zonas con ganancias muy inferiores a la media del Corredor:
  - Subcorredor 7: Al igual que en el caso anterior, el paso de caminos de herradura a caminos en mal estado le perjudicó en términos relativos lo que unido a su relativa lejanía respecto a los ejes principales de transporte por los que podían transitar los vehículos más rápidos, hacía que ocupase el último nivel en esta clasificación.



**CUADRO 1.39: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR ZONAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| TIEMPO MERCANCÍAS |           |       |
|-------------------|-----------|-------|
| ZONA              | GANANCIAS | NIVEL |
| CORREDOR 1        | -9        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 1   | -2        | 2     |
| SUBCORREDOR 1     | -6        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 2   | -5        | 2     |
| CORREDOR 2        | -11       | 1     |
| SUBCORREDOR 2     | -9        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 3   | -4        | 2     |
| SUBCORREDOR 3     | -11       | 1     |
| SUBCORREDOR 4     | -8        | 2     |
| SUBCORREDOR 5     | 0         | 3     |
| SUBCORREDOR 6     | -2        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 4   | -10       | 1     |
| SUBCORREDOR 7     | 12        | 5     |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>-5</b> |       |

Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España y Madrazo, S.: El sistema de transportes en España, 1750-1850*

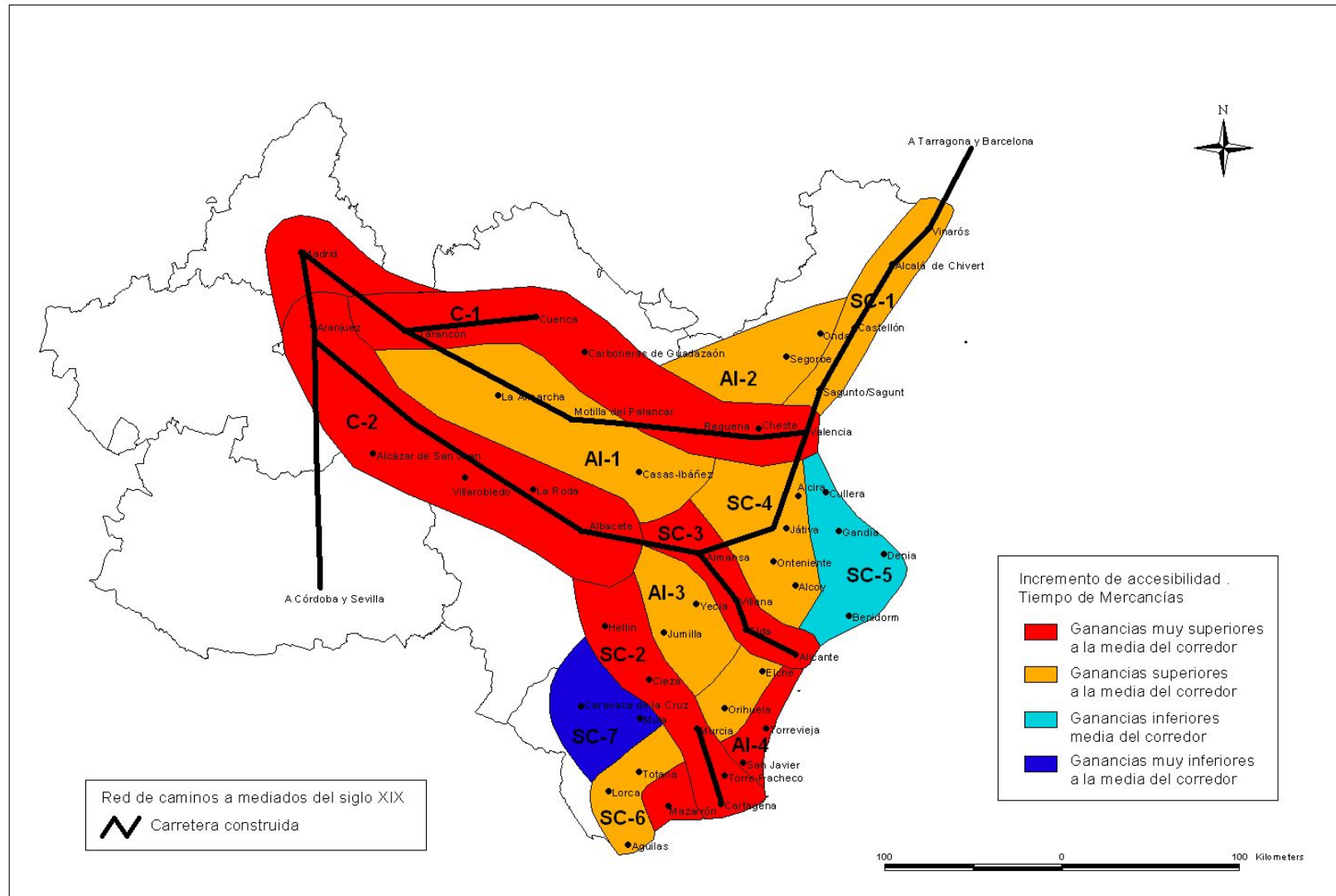
**CUADRO 1.40: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MUNICIPIOS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| TIEMPO DE MERCANCÍAS |                       |           |       |
|----------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA                 | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                  | TARANCÓN              | -13       | 2     |
|                      | CUENCA                | 0         | 4     |
|                      | CARBONERAS            | -16       | 1     |
|                      | REQUENA               | -8        | 3     |
|                      | CHESTE                | -7        | 3     |
|                      | VALENCIA              | -10       | 2     |
| AI-1                 | LA ALMARCHA           | -2        | 4     |
|                      | MOTILLA DEL PALANCAR  | -1        | 4     |
|                      | CASAS IBÁÑEZ          | -4        | 3     |
| SC-1                 | SAGUNTO               | -3        | 3     |
|                      | CASTELLÓN DE LA PLANA | -6        | 3     |
|                      | ALCALÁ DE CHIVERT     | -6        | 3     |
|                      | VINAROS               | -7        | 3     |
| AI-2                 | SEGORBE               | -3        | 3     |
|                      | ONDA                  | -6        | 3     |
| C-2                  | ARANJUEZ              | -14       | 2     |
|                      | ALCÁZAR               | -17       | 1     |
|                      | VILLARROBLEDO         | -10       | 2     |
|                      | LA RODA               | -7        | 3     |
|                      | ALBACETE              | -5        | 3     |
| SC-2                 | HELLÍN                | -1        | 4     |
|                      | CIEZA                 | 4         | 4     |

| <b>TIEMPO DE MERCANCÍAS</b> |                  |                  |              |
|-----------------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>                 | <b>MUNICIPIO</b> | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
|                             | MURCIA           | -13              | 2            |
|                             | TORRE-PACHECO    | -12              | 2            |
|                             | CARTAGENA        | -16              | 1            |
| AI-3                        | JUMILLA          | -2               | 4            |
|                             | YECLA            | -5               | 3            |
| SC-3                        | ALMANSA          | -8               | 3            |
|                             | VILLENA          | -5               | 3            |
|                             | ELDA             | -16              | 1            |
|                             | ALICANTE         | -13              | 2            |
| SC-4                        | ALCOY            | -7               | 3            |
|                             | ONTENIENTE       | -9               | 2            |
|                             | JÁTIVA           | -7               | 3            |
|                             | ALCIRA           | -10              | 2            |
| SC-5                        | CULLERA          | 1                | 4            |
|                             | GANDÍA           | 0                | 4            |
|                             | DENIA            | -3               | 3            |
|                             | BENIDORM         | 5                | 5            |
| SC-6                        | ELCHE            | -4               | 3            |
|                             | ORIHUELA         | 1                | 4            |
|                             | TOTANA           | -1               | 4            |
|                             | LORCA            | -1               | 4            |
|                             | ÁGUILAS          | -4               | 3            |
| AI-4                        | TORREVIEJA       | -11              | 2            |
|                             | SAN JAVIER       | -12              | 2            |
|                             | MAZARRÓN         | -8               | 3            |
| SC-7                        | MULA             | 13               | 5            |
|                             | CARAVACA         | 10               | 5            |

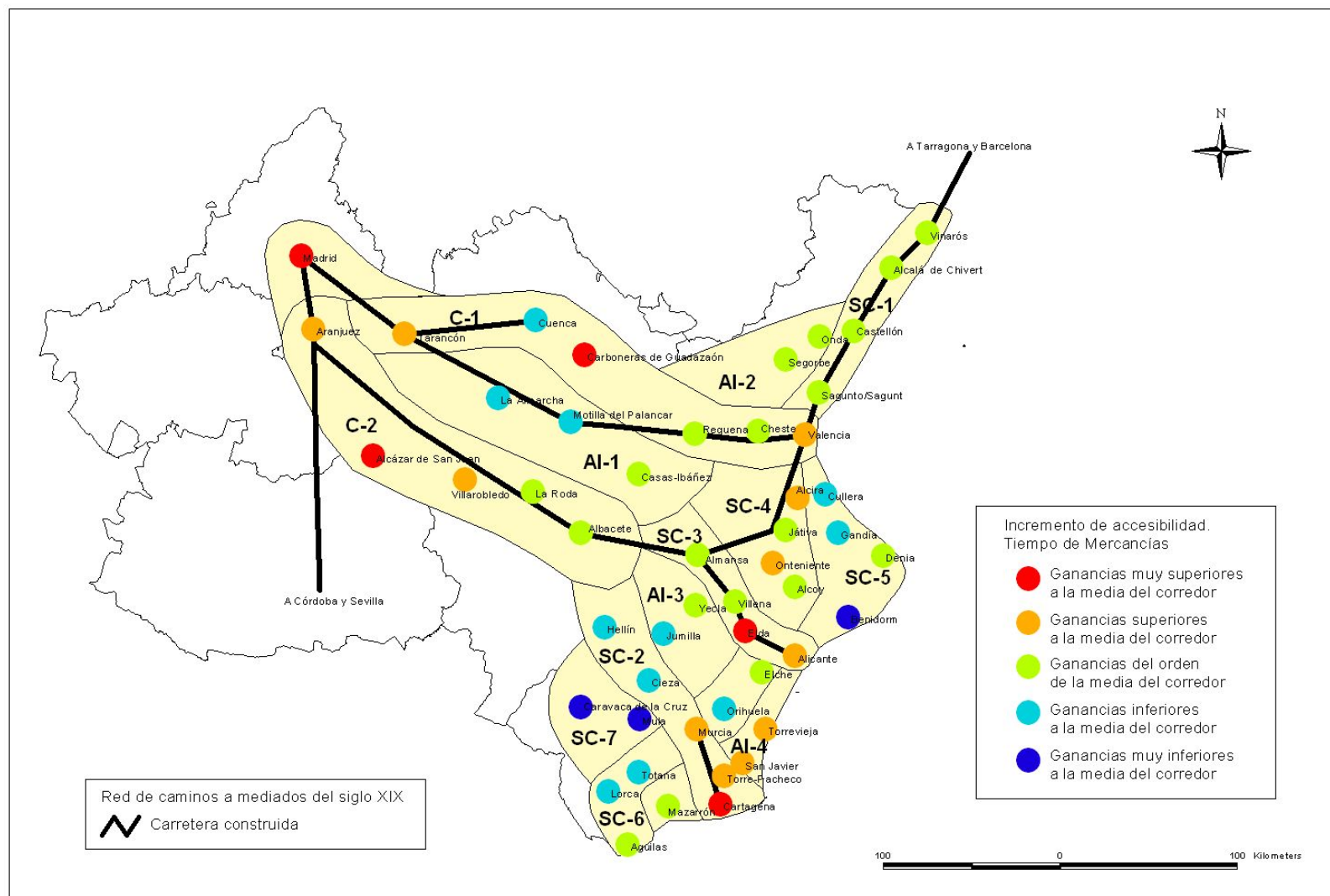
Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España y Madrazo, S.: El sistema de transportes en España, 1750-1850*

**MAPA 1.42: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (TIEMPO DE MERCANCÍAS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

**MAPA 1.43: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (TIEMPO DE MERCANCÍAS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia según Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España* y Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

En resumen, se observa un cierto avance en las relaciones de accesibilidad en el conjunto del Corredor. Sin embargo, estas mejoras se refieren sobre todo al transporte de viajeros. Así, el coste del transporte de viajeros se redujo aproximadamente en un 65% mientras que el análogo en mercancías un 35%. Del mismo modo, el tiempo de transporte de viajeros se redujo en un 35%, mientras que el correspondiente en mercancías en torno al 10% o incluso menos.

No obstante, estas ganancias fueron muy variables según zonas y municipios. Las zonas y municipios más favorecidos relativamente fueron las que discurrían por los caminos que partían de Madrid y alcanzaban el litoral:

- Las rutas hasta Valencia por Cuenca y Motilla del Palancar.
- La ruta hacia Albacete y sus ramificaciones hacia Valencia, Alicante, Murcia y Cartagena.

Además habría que sumar como muy favorecido el eje costero de la provincia de Castellón.

Con ganancias más moderadas habría que citar otras zonas como el eje Alicante-Murcia, la zona comprendida entre en el sur de Valencia y norte de Alicante, el eje litoral del sur de Alicante y Murcia y el eje de Sagunto a Castellón.

En último lugar, figuran las áreas que quedaban en los intersticios de los ejes principales que partían de Madrid como el noroeste y murciano.

Es decir, que la configuración radial de la red de caminos de inicios del siglo XIX se había acentuado durante esta media centuria beneficiando relativamente a las zonas y municipios que se insertaban en ellas y, por tanto, perjudicando a las zonas que quedaban fuera de esos ámbitos que ya partían de una posición desfavorable a inicios de siglo.

En cualquier caso, esta evolución demuestra que la red de caminos durante esos años hizo poco para integrar los mercados en el Corredor pues el tiempo del transporte apenas se redujo y el coste sólo en un tercio sobre el total a inicios de siglo.

Para finalizar este punto no se pueden pasar por alto las conexiones del Corredor con otros puntos del territorio peninsular por su posible incidencia en el desarrollo socioeconómico de los municipios y zonas del Corredor:

- El camino que parte de Sagunto a Segorbe, Teruel y Zaragoza. Su importancia radica en que se trata del eje que comunica la Comunidad Valenciana y Murcia con Aragón. Su estado a principios del siglo XIX era regular y pasado medio siglo continuaba siéndolo.
- El camino que desde Vinaroz se prolonga hasta Tarragona, Barcelona y la frontera francesa: De ser un camino en buen estado para ruedas a principios de siglo pasó a quedar finalizada como carretera hasta Francia.
- Los caminos que desde Cuenca se dirigen hacia Guadalajara y Teruel. El primero de ellas era de herradura a inicios de siglo si bien medio siglo más tarde se encontraba en buen estado sin llegar a ser carretera. El que se dirigía a Teruel también era de herradura a principios de siglo no debiendo mejorar sustancialmente en este periodo debido a la sinuosidad de la serranía de Cuenca.
- La carretera que desde Madrid se dirige a Aranjuez, y posteriormente se bifurca por una parte hacia Córdoba y Sevilla y, por otra, hacia Ciudad Real. Como la práctica totalidad de los ejes salidos de Madrid pasó durante estos cincuenta años de ser un camino de ruedas en buen estado a carretera.
- El camino que desde Albacete se dirige hacia Ciudad Real y Córdoba. En los albores del siglo XIX su estado era regular permitiendo el paso mediante ruedas. Cincuenta años más tarde, se encontraba en buenas condiciones aunque no se había construido ninguna carretera.
- Los caminos que desde Lorca y Águilas se dirigen a Almería y Granada. Estos caminos darían continuidad al eje Mediterráneo, que articula todo el levante español. A principios

de siglo su estado era regular mientras que a finales el estado ha mejorado sustancialmente sin alcanzar el rango de carretera.

- El que va de Águilas (sur de Murcia) hacia Vera y Almería, de herradura a inicios de siglo pasa a encontrarse en buen estado al final del periodo.
- Por último, desde Madrid hacia Castilla y León y el norte de España, los caminos de ruedas hacia La Coruña, Valladolid, Oviedo, Burgos, Bilbao, San Sebastián, Logroño, Pamplona y Zaragoza pasaron a ser carreteros.

## **4.6. CONCLUSIONES PARCIALES.**

En los epígrafes anteriores se ha hecho un repaso a la caracterización demográfica, productiva y sistema de transportes del Corredor. En este punto se analizará si existe una correlación elevada entre desarrollo socio-económico y dotación de infraestructuras de transporte y accesibilidad.

A nivel de zonas, respecto del potencial demográfico, si bien se observa que las zonas con mayor potencial se sitúan sobre dos de los ejes más importantes y favorecidos en términos de accesibilidad del Corredor, el C-1 y el SC-2, sobre la ruta de Madrid a Valencia por Cuenca, y Albacete a Murcia y Cartagena, otras zonas ubicadas en ejes importantes como el C-2, sobre la ruta de Madrid a Albacete, el SC-3 en el camino de Albacete a Alicante o el SC-1, en el litoral castellonense no muestran potenciales elevados a lo largo de todo el periodo.

Sin embargo, en el caso contrario sí parece haber una mayor correspondencia, pues las zonas relativamente mal conectadas y perjudicadas de acuerdo con las variaciones de accesibilidad, muestran los potenciales más bajos como el caso de SC-7, en el oeste murciano, y el AI-3, en el noroeste también murciano.

Por último, existen otras zonas que aun quedando mal dotadas según conexiones con otros puntos experimentan un cierto beneficio de términos de accesibilidad y mantienen potenciales demográficos bajos.

A nivel municipal, las conclusiones que se podrían derivar del análisis de zonas no son válidas pues en una misma zona las diferencias municipales suelen ser muy grandes. Así, en las zonas con mayor potencial demográfico el C-1 y el SC-2, tan sólo destacan Valencia, Murcia, Cartagena, mientras que en el resto de municipios el potencial es bajo. En la zona SC-6, que extiende a lo largo del eje de Alicante a Andalucía, el potencial es alto en la mayoría de sus municipios, mientras que la variación de accesibilidad le perjudicó comparativamente, y en especial, a partir de Murcia, donde justamente comenzaba a destacar Lorca.

Asimismo, tampoco existe una correspondencia a nivel municipal entre baja accesibilidad relativa y potencial demográfico. Sin embargo, sí se observa que salvo Alcoy, ningún municipio con baja dotación relativa de infraestructuras de transporte alcanza un nivel elevado durante este periodo.

En cuanto a la dinámica demográfica, a nivel de zonas, se aprecia cómo de nuevo aparecen las zonas con mayor dinamismo siguiendo ejes importantes de comunicación como el C-2 o el SC-2. No obstante, este dinamismo es común a otras zonas como la comprendida entre el sur de Valencia y norte de Alicante, donde las conexiones con otros puntos son mucho más deficientes y las ganancias de accesibilidad menos destacadas.

Con una dinámica más moderada se encuentran otras zonas del Corredor que siguen rutas importantes como el SC-1, el C-1, el SC-3, el SC-6, pero también el AI-3 y el AI-4: En el caso de AI-4, las ganancias de accesibilidad sí son apreciables, sobre todo en el transporte de mercancías, pero en el AI-3, su accesibilidad relativa disminuye.

Con dinámicas más bajas, se encuentran el SC-7, donde la red claramente le perjudicó en términos relativos durante todo el periodo, el AI-1, que mayoritariamente discurría por el eje de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar, con lo cual era favorecido por la red, y el AI-2, también favorecido por la red a lo largo de estos cincuenta años.

A nivel municipal, estas correlaciones son todavía son más bajas pues los municipios con mayor dinámica eran Aranjuez, Hellín, Denia y Lorca, que en el caso de estos dos últimos se ven relativamente desfavorecidos en términos de variación de accesibilidad.

Le siguen otros como Albacete, Alcalá de Chivert, Cartagena, Alcoy y Cullera, y de nuevo se observa que estos dos últimos tampoco se ven relativamente beneficiados en el periodo.

Además se observa, en general como el interior manchego arroja las dinámicas más bajas, siendo ésta una zona ligeramente favorecida desde el punto de vista de las variaciones de accesibilidad.

Es decir, que no se distingue una correlación elevada entre dinámica demográfica, dotación de infraestructuras y accesibilidad.

El último punto a revisar sería el correspondiente a la relación entre el transporte y el tejido productivo.

A nivel de zonas, aquellas que presentan un mayor potencial productivo parecen corresponderse con los principales ejes de transporte que partían de Madrid, que fueron los más beneficiados en el periodo. Sin embargo, a éstas hay que añadir el SC-4, el AI-2 y el SC-5, donde las comunicaciones seguían siendo precarias y donde las ganancias de accesibilidad son mucho menores.

Como zonas menos productivas figuran las zonas intersticiales de las rutas principales salvo el AI-3, aunque en este caso motivado por Casas Ibáñez, también interior a estos ejes.

Por tanto, parece que a nivel de zonas sí aparece una cierta relación entre actividad productiva, dotación de infraestructuras y accesibilidad.

Pero, cuando esto se revisa a nivel municipal se observa que de nuevo las diferencias son muy notables dentro de una misma zona. Es el caso del C-1, todo él es favorecido por la red de caminos pero coexisten municipios con potencial alto como Valencia, Cuenca y Requena, y otros con potencial medio o bajo como Tarancón o Carboneras. Otro ejemplo sería el SC-5, en el litoral alicantino, donde Gandía y Denia alcanzan potenciales altos mientras que sus vecinas Benidorm y Cullera, bajos.

Por último, en esa actividad productiva parece existir una relación más directa entre ciudades portuarias y desarrollo del tejido productivo, como ocurre en Valencia, Alicante, Cartagena o Águilas, lo que justificaría la gran importancia del transporte marítimo en las relaciones comerciales tanto internacionales como de cabotaje, pues era más competitivo que el transporte terrestre.

En resumen, se observa que no parece la red de transportes y su evolución en esta época la que justifique en exclusiva la evolución socioeconómica a nivel municipal. Es cierto que parece existir una cierta correspondencia en términos de zonas, y por tanto, regionales, pero cuando se desciende a nivel municipal, las diferencias entre municipios de la misma zona son tan importantes que casi invalidan esa posible relación. Dicho de otra forma, parece ser que el tejido productivo estaba muy poco interconectado de forma que el crecimiento de los municipios era endógeno y con muy poca relación con el exterior.

Es por esto, que en el epígrafe siguiente se lleva a cabo un análisis mucho más exhaustivo tanto de las zonas como de los municipios a fin de conocer qué variables y en qué medida fueron las responsables en el desarrollo o estancamiento de los distintos ámbitos territoriales, entre las que obviamente se prestará una especial atención a las referentes al sistema de transportes.



## **4.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN.**

En este epígrafe se va realizar un análisis mucho más exhaustivo a nivel de zonas y municipios para justificar la evolución socioeconómica de estos ámbitos territoriales incorporando otras variables como la dotación de recursos naturales, las condiciones higiénicas, situación administrativa, coyuntura política, etc.

En primer lugar, se describe la evolución a nivel de zona para posteriormente centrar el análisis en cada uno de los municipios integrantes de ésta, concluyendo con la incidencia de la red de caminos en la evolución de cada localidad. Por último, se recogen los CUADROS donde se sintetiza la información referida a la zona y municipios.

De esta forma se podrá conocer con mucha más precisión cuál fue el verdadero papel de la red de caminos en la dinámica del Corredor en los prolegómenos de la llegada de un modo que revolucionaría el sistema de transportes. Y será precisamente sobre ese diagnóstico donde se sentarán las bases para comprender el impacto del ferrocarril en las zonas y municipios del Corredor estudiado en la próxima fase.

### **4.7.1. CORREDOR 1:**

El Corredor 1 se sitúa siguiendo el eje Madrid-Valencia por Cuenca y Requena. A inicios del siglo XIX, el camino que lo atravesaba y, por tanto, comunicaba con Madrid y Valencia, se encontraba segmentado entre el tramo desde Madrid a Tarancón y desde Requena a Valencia, en buen estado, y el que desde Tarancón conducía a Requena, de ruedas pero en regular estado. En consonancia con esa relativa alta accesibilidad, sus potenciales demográficos y productivos eran muy elevados, apreciándose una cierta especialización en actividades terciarias y dentro de éstas en actividades comerciales.

Como máxima responsable de esta circunstancia habría que nombrar a la ciudad de Valencia que conjuga un nivel según tipo de camino muy elevado con un potencial demográfico del mismo orden y un potencial productivo alto basado en el sector servicios. En el caso de Requena también se observa un cierto paralelismo entre estas variables pero en menor grado. Sin embargo, Cuenca, con tipo de camino medio alcanza un potencial demográfico intermedio y productivo muy alto, tanto por su actividad secundaria como terciaria. En sentido contrario, Tarancón muy beneficiado por los caminos, tiene escasa relevancia demográfica y productiva pues apenas se advierte una cierta especialización en los sectores primario y terciario.

A mediados del siglo XIX, se aprecia que la zona mantiene su nivel respecto del tipo de camino asignado, no avanzando en ese sentido porque las diligencias no circulaban por el trayecto entre Tarancón y Requena. En cualquier caso en términos de ganancias de accesibilidad se vio notablemente beneficiado sobre todo en el transporte de mercancías. En cuanto a su potencial demográfico y productivo mantuvo su elevado nivel con una dinámica demográfica también alta en términos relativos.

Sin embargo, a nivel municipal se acrecentaron las diferencias entre Valencia y el resto de municipios tanto en términos de población como de potencial productivo, siendo precisamente aquellos núcleos que se encontraban en las zonas menos accesibles del Corredor los más perjudicados, concretamente Cuenca y Carboneras.

Seguidamente se analiza la evolución de todos los municipios constituyentes de la zona para determinar los motivos de su coyuntura y dinámica en el periodo.

- **TARANCÓN:**

En los albores del siglo XIX, Tarancón se encontraba en una situación muy privilegiada desde el punto de vista de las conexiones con el resto de ciudades del Corredor pues se encontraba inserto en dos de las rutas principales que partían desde la Corte:

- Hacia Valencia por Motilla del Palancar,
- Hacia Valencia por Cuenca.

Además, desde esta localidad también partía un camino en buen estado que le permitía la comunicación con el otro eje importante, el que se dirigía desde Madrid hacia Albacete, Alicante y Murcia. No obstante, su potencial demográfico resultaba muy bajo, no sobrepasando los tres mil quinientos habitantes, y con un potencial productivo en torno a la media del Corredor con una ligera especialización tanto en el sector primario como en el terciario.

Revisando la ocupación en 1786, se observa en primer lugar que el porcentaje de ocupados (25%) es similar al de la zona y conjunto del Corredor y superior al español. En cuanto a la estructura sectorial de empleo se observa una clara vocación en la actividad agraria aprovechando la cercanía del río Riánsares con una dedicación bastante superior a la del resto de entes administrativos superiores mencionados, mientras que lo contrario ocurre respecto de la ocupación en el sector secundario. Por último, en el sector terciario los valores se aproximaban más a las medias de los entes territoriales mayores. No obstante, llama la atención la escasa dedicación al comercio de sus habitantes que indica que, a sabiendas de que tan sólo había un hospital, su población era poco productiva como ocurría en la propia Cuenca donde la mayor parte del terciario era “parasitaria” (clero y servicio doméstico) como se verá posteriormente.

Hasta mediados del siglo XIX se observa un crecimiento de su población inferior al del conjunto del Corredor y España, habiendo aumentado su población en menos de mil habitantes. Sin embargo, durante el periodo entre 1786 y 1842 creció muy por encima de éstos mientras que desde esa fecha hasta 1857 cae espectacularmente su población pasando de más de seis habitantes a poco más de cuatro mil. Estos vaivenes hicieron que continuara ocupando uno de los últimos niveles en la jerarquía demográfica del Corredor. A continuación se explican las causas de esa evolución.

Respecto de la red de caminos, Tarancón se vio muy favorecida a lo largo del periodo como demuestran los valores de ganancias de accesibilidad experimentada, pues la construcción de “carreteras” en sus inmediaciones permitió reforzar su elevada accesibilidad relativa de años atrás.

A la llegada del primer cuarto del siglo XIX, en el Diccionario de Miñano se habla de existencia de varios telares de lienzos así como de paños además de una cosecha de vinos abundantes y de gran calidad produciendo granos y aceite para su consumo y careciendo de frutas y verduras conservando así mismo su hospital.

Quince años más tarde, en el Diccionario de Madoz se hace referencia a la venta de vinos hacia la Corte así como la importación de varios artículos de primera necesidad como arroz y bacalao. Madoz en este caso habla de cuarenta y siete telares de lienzos, dos molinos harineros y once de aceite, y once hornos de pan cocer, es decir, que su actividad industrial estaba basada en la elaboración de tejidos y su comercio basado sobre todo en la exportación de vino. Durante esos años, las dificultades por las que estaba atravesando el textil a buen seguro incidieron en la emigración de parte de su población hacia la propia Cuenca ante su ligero despertar a partir de 1845<sup>194</sup>, pero también hacia Madrid tras la crisis del primer tercio de siglo, lo que justifica su vertiginoso descenso en su población a mediados de siglo y eso pese a que el propio Madoz hace referencia a que sus condiciones higiénicas eran adecuadas siendo la ciudad “bien ventilada y poco propensa a las enfermedades”.

---

<sup>194</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 253.

Su carácter jerárquico como cabecera de partido judicial se corrobora con la presencia en 1842 de dos equipamientos educativos –si bien Madoz no hace mención al hospital de años atrás– y la celebración de un mercadillo semanal donde se realiza la venta de vinos y de los artículos importados.

Así las cosas, faltaría establecer la incidencia de la red de caminos en el desarrollo y devenir de Tarancón. Ya se ha comentado la privilegiada ubicación geográfica de Tarancón respecto de la red de caminos, lo que indudablemente favoreció para poder exportar sus artículos como el vino hacia Madrid con mayor facilidad relativa que otras localidades del Corredor así como importar desde levante por la ruta de Valencia el arroz y pescado necesario. Con todo, su dedicación –aunque no demasiado relevante– en el sector secundario monopolizada por las manufacturas provocó que sufriera una crisis del mismo orden de las que pudieron experimentar otras ciudades de su entorno con unas condiciones de accesibilidad mucho peores, como el caso de Carboneras, y que le forzaron a la emigración.

Por tanto, si bien en el desarrollo de Tarancón fue muy importante su ubicación para comerciar con algunas de las ciudades más importantes del Corredor, como Madrid, Valencia y Cuenca, no fue suficiente para poder resarcirse de la crisis por la que estaba atravesando el sector manufacturero y que acaparaba la práctica totalidad de su sector secundario. Es decir, que las dificultades del sector textil fueron decisivas en su estancamiento, siendo en ese acontecer casi irrelevante su posición geográfica respecto de la red de caminos.

- **CUENCA:**

A comienzos del siglo XIX, respecto de la red de caminos, Cuenca quedaba relativamente desfavorecida ya que los caminos de ruedas de sus inmediaciones no pasaban de ruedas en regular estado. Aunque respecto de la jerarquía demográfica en el marco del Corredor se limitaba a ser una ciudad intermedia, con algo más de nueve mil habitantes, su índice potencial productivo era muy elevado gracias a un elevado dinamismo en actividades secundarias y terciarias.

Así, los datos de Floridablanca arrojan una estructura sectorial de empleo bastante diversificada con una dedicación a labores agrarias del orden de la mitad de la media del Corredor y España –fundamentalmente por las dificultades planteadas por la Serranía de Cuenca–, y un secundario y terciario que aproximadamente doblaban cada uno la ocupación relativa en el Corredor y España. Sin embargo, el empleo en el comercio era comparativamente escaso, lo que unido a la baja ocupación en la ciudad, hace pensar que ésta no era tan productiva como podía parecer.

Esta misma afirmación se desprende de las aportaciones de Miguel Ángel Troitiño<sup>195</sup> cuando afirma que “Cuenca a inicios de siglo mal puede ser definida como un núcleo de carácter “productivo”, dado que alrededor del 60% de su población ocupada se concentraba en el sector terciario, amén de existir en ella un claro predominio de las ramas propias de sociedades parasitarias como eran el clero y el servicio doméstico”. Los valores aportados por Floridablanca indican una ocupación en el sector terciario muy inferior a la señalada por Troitiño lo que puede estar muy relacionado con el descenso de la actividad manufacturera en ese periodo de tiempo, con lo que el sector terciario habría ganado peso relativo. En cualquier caso, no hay que olvidar las dificultades para conocer con exactitud cuál era la estructura sectorial de empleo en aquellos años.

En consonancia con la crisis del sector manufacturero, que se explicará después, la ciudad de Cuenca experimentó una regresión demográfica a lo largo del periodo pasando de rebasar los nueve mil habitantes en 1786 a algo más de siete mil quinientos en 1857. Sin

---

<sup>195</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pág. 206.

embargo, durante los últimos quince años se aprecia un incremento de la población notable. Esta evolución también puede observarse más detalladamente según la información de los padrones municipales:

| <b>AÑO</b> | <b>HABITANTES</b> |
|------------|-------------------|
| 1800       | 7.800             |
| 1820       | 6.231             |
| 1840       | 5.738             |
| 1845       | 5.719             |
| 1856       | 6.384             |
| 1860       | 7.375             |

Fuente: A.M.C.: Padrones municipales según Troitiño, M. A. op. cit. pág. 243

Si se observa la cifra de habitantes de 1856 resulta muy inferior a la de 1857 –7.610–, e incluso a la de 1860, lo que insinúa que el censo de 1857 sobrevalora el dato de población<sup>196</sup>. En cualquier caso esto no pone en tela de juicio la recuperación demográfica de la ciudad desde 1845 como se verá más adelante.

El descenso y crisis del sector manufacturero durante la primera mitad de siglo es recogido en los propios comentarios del Diccionario de Miñano de 1826 cuando señala que “fueron muy famosos sus tintes de lana y todo lo que se tejía. Desde 1600 hasta la fecha este ramo de la industria continúa de mal en peor”. Además, la Guerra de la Independencia contribuyó a agudizar la crisis manufacturera que estaba azotando la actividad fabril (sobre todo, el cierre de la Fábrica de Paños de los Cinco Gremios<sup>197</sup>) que durante siglos había sido la clave y una de las razones de ser de la ciudad<sup>198</sup>. También indica Miñano que “la explotación de la miel y la cera si se fomentase con más esmero dejaría grandes utilidades a aquellos naturales. Hay abundancia de sal de creta y olivino, mucho azafrán, bastantes ganados, también hay minas de carbón de piedra”.

No obstante, en estas primeras décadas del siglo XIX, la rama textil seguía siendo la de mayor peso económico en la ciudad, donde existían 43 telares y 11 telares de lino y cáñamo. Esa industria textil de base permitía la convivencia de un colectivo numeroso de sastres, cordoneros, albarderos, etc. Todo ello ocasionaba un importante efecto multiplicador sobre el comercio y los transportes. Las restantes ramas fabriles apenas sí tenían peso en la economía de la ciudad, de ahí que encontrarán cierta dificultad para cubrir las necesidades del mercado local. Como ya se ha señalado, las actividades terciarias ocupaban a gran parte de la población debido sobre todo a la presencia de la capitalidad provincial y la sede episcopal que alimentaban un ejército de burócratas y consumidores no sólo de rentas locales, sino también de las provincias. Así pues, las actividades terciarias vinculadas a los servicios de marcado carácter social, como pudieran ser la enseñanza o sanidad, apenas alcanzaban una cierta consideración en la vida económica. En este marco, el comercio escasamente desbordaba las necesidades del ámbito local, pues las ramas propias de centros comerciales con un mayor dinamismo, como el comercio de tejidos, calzados, etc. apenas sí tenían algún significado. Para reafirmar la escasa actividad comercial sólo resta añadir que los transportes no llegaban a proporcionar el 1% de la renta urbana<sup>199</sup>.

<sup>196</sup> Troitiño, M. A.: op. cit. pág. 247.

<sup>197</sup> Madoz lo describe con mucha claridad: “Antiguamente había otra fábrica llamada de los Gremios donde se elaboran por más de 400 operarios toda clase de tejidos y los tan célebres paños. En la actualidad no queda prácticamente más que un doloroso recuerdo de lo que fue”.

<sup>198</sup> Troitiño, M. A.: op. cit. pág. 206.

<sup>199</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 209.

A inicios de los años cuarenta, Madoz indica en su Diccionario la existencia de 12 tejedores de lienzos, 3 molinos harineros y una fábrica de paños, por tanto, queda una vez más patente el descenso de la actividad manufacturera que, como se recordará, a inicios de siglo tenía en funcionamiento 43 telares. El propio Madoz se hace eco de la delicada situación por la que estaba pasando la ciudad: “Las únicas fábricas de paños y otras telas de lana que existen dentro de la capital se encuentran en bastante decadencia”.

Por su parte, la agricultura es reducida y con una estructura similar a la del siglo XVIII, predominando los cereales, sobre todo, trigo y centeno. El regadío es escaso, reduciéndose a las vegas de los ríos Huécar, Júcar y Moscas, y la ganadería también estaba en crisis: de 42.588 cabezas en 1802, a menos de 20.000 en 1822, y 24.639 en 1853, pero en este caso vinculadas a rebaños trashumantes, con lo que su relación con la economía urbana era mínima<sup>200</sup>.

Tampoco el efecto de estructuración del territorio español en provincias en 1833, propició un dinamismo en Cuenca donde apenas se percibió este efecto a finales del XIX. La capitalidad provincial fue insuficiente para frenar una crisis cuyas raíces se situaban en el siglo XVI y cuya incidencia se verá agravada por la epidemia de cólera de 1834 y la primera Guerra Carlista<sup>201</sup>.

A partir de 1850, las circunstancias empiezan a presentarse ligeramente mejor gracias a un tímido renacer de las industrias tradicionales, textil y papelera, y el inicio de la explotación comercial de los recursos madereros de la Serranía. Este renacer fue bastante limitado pues en 1862 solamente funcionaban dos fábricas de tejidos y dos batanes<sup>202</sup>. Esto justificaría la inversión de la tendencia en la población de la ciudad que difícilmente puede explicarse por un saldo natural positivo cuando la epidemia colérica de 1855 provocó una sobre mortalidad de 42,7 por mil; de ahí la necesidad de recurrir a la llegada de unos contingentes de inmigrantes relativamente altos<sup>203</sup>. Así, En 1856 el número de inmigrantes es de 1.947, el 30,5% de la población<sup>204</sup>. En cualquier caso, la crisis de la actividad manufacturera en esta primera mitad de siglo queda patente el hecho de que la población empleada en el sector secundario descendió del 26.7% en 1798 a 16.8% en 1856<sup>205</sup>.

Resta analizar el papel de la red de caminos en el desarrollo o estancamiento de Cuenca. Para ello, en primer lugar se hace un repaso de las relaciones comerciales establecidas por Cuenca atendiendo a las anotaciones de Pascual Madoz en 1844 a fin de vincular la actividad comercial de la ciudad con la red de caminos de que se podía servir:

- De la provincia de Murcia y Valencia se importaban materias primas para los tejedores de lienzos.
- Telas de seda, lana y algodón se comercian en la ciudad importados de Madrid y Valencia.
- El aceite procedía de Andalucía.
- El jabón de Toledo.
- Se exportaba lana fina para las provincias de Alicante y Valencia.

Ya se dijo que Cuenca partía a inicios del siglo XIX con una posición relativamente desfavorable en cuanto a la red de caminos viéndose más bien perjudicada en términos generales lo largo del periodo tanto en el transporte de viajeros como de mercancías como demuestran los resultados de ganancias de accesibilidad.

---

<sup>200</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 214.

<sup>201</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 213.

<sup>202</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 222.

<sup>203</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 250.

<sup>204</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 251.

<sup>205</sup> Troitiño, M. A. op.cit. pág. 207.

No obstante, los caminos que conectaban Cuenca con Madrid y Valencia, se encontraban a mediados de siglo mayoritariamente en buen estado. Hacia el sureste los caminos eran más dificultosos hasta llegar a Albacete; en 1812 el camino todavía era de herradura lo que presumiblemente haría desviarse a ciertos vehículos para el transporte de sus mercancías, situación que quedaría resuelta a mediados de siglo si bien el camino seguía estando en mal estado. Hacia Andalucía se tomaba el camino hacia Tarancón, Aranjuez y desde ahí hacia Jaén y Granada. Sin embargo, no se dice nada de las relaciones comerciales de Cuenca con la vecina Teruel en lo que, sin lugar a dudas, tuvo mucho que ver el mal estado del camino que se dirigía hacia esta provincia por la Serranía, de herradura a mediados de siglo.

Por tanto, durante este periodo se puede afirmar que Cuenca mejoró sus comunicaciones con respecto a Madrid, Valencia y Andalucía, pero mucho menos respecto de Albacete, Alicante y Murcia. En consecuencia, no se puede afirmar que los caminos le hacían quedar en clara desventaja para su desarrollo con respecto al resto de ciudades del Corredor.

Tras haber analizado la evolución socioeconómica de Cuenca y la red caminos que la conectaban con el resto del Corredor y su periferia, no observan afecciones relevantes por parte de las infraestructuras de transporte en el estancamiento e incluso regresión de la época sufrida en Cuenca. Durante estos años se ha señalado la escasa actividad comercial de la ciudad que apenas desbordaba las necesidades del ámbito local debido, de nuevo, al mal momento del sector secundario y no vinculándolo en ningún momento a un hipotético déficit de infraestructuras. Las causas de este receso hay que buscarlas en la crisis de la actividad manufacturera agravada por las consecuencias de la Guerra de la Independencia, las epidemias coléricas y un sector terciario “parasitario” e improductivo<sup>206</sup>.

- **CARBONERAS DE GUADAZAÓN:**

Carboneras partía a inicios del siglo XIX con una situación ventajosa en cuanto a la red de caminos facilitada por su conexión tanto con Cuenca como con Madrid y Valencia a través del eje que une estas localidades.

Sin embargo, esa posición halagüeña no se veía compensada por su potencial demográfico (inferior a mil habitantes) y productivo que le colocaba en niveles muy bajos, siendo destacada su vocación agraria y escasa la relevancia de los sectores secundario y terciario como se aprecia según los datos de Floridablanca. Además de la escasa presencia del sector terciario, su actividad comercial era prácticamente nula, seguramente porque esas labores eran captadas por la propia Cuenca, que se encontraba casi equidistante de su cabeza de partido judicial, Cañete, ubicada en la penosa carretera hacia Teruel y con menores posibilidades comerciales.

A lo largo de los cincuenta años siguientes muestra una situación de estancamiento demográfico consecuencia de un cierto crecimiento hasta 1842 y una importante regresión desde esa fecha hasta 1857, lo que le hace mantenerse en el último nivel en la jerarquía demográfica a mediados de siglo sin alcanzar todavía los mil habitantes. Seguidamente se analizan los motivos de esa evolución.

En primer lugar hay que señalar que de acuerdo con la evolución de la red de caminos de la primera mitad de siglo, Carboneras se vio perjudicada en términos de coste en el transporte de viajeros, pues no se vio beneficiada por el servicio de diligencias, pero muy beneficiada en términos del transporte de mercancías debido fundamentalmente a la conversión del camino que le llevaba a Motilla del Palancar y desde ahí hasta Albacete y todo el sureste peninsular, que pasó de ser de herradura a camino en regular estado permitiendo el paso de carros.

---

<sup>206</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pp. 243 y 244.

Llegados al primer cuarto de siglo, en el Diccionario de Miñano, además de las actividades agrarias, se hace referencia a la elaboración de hilazas destinadas para las fábricas de Cuenca. Quince años más tarde en el Diccionario de Madoz, en el sector secundario tan sólo se hace referencia a la existencia de un batán, dos zapateros y tres sastres; respecto del sector terciario no se menciona ninguna actividad como podrían ser la celebración de un mercadillo semanal o la presencia de algún equipamiento de carácter educativo o sanitario. Con estos datos se deduce que la concentración de la actividad en el sector primario debía ser todavía mayor que a finales del siglo XVIII y ello a pesar de que las tierras bañadas por los cercanos ríos Guadazaón y Gabriel eran “de inferior calidad” como señala Madoz.

El decaimiento del sector secundario a lo largo de la primera mitad de siglo se relaciona directamente con la regresión sufrida por Cuenca, ya analizada anteriormente. Esto se desprende de los datos aportados por Miñano cuando señala que sus hilazas servirán para las fábricas de Cuenca. Así pues, ante la crisis conquense el sector secundario de Carboneras se vio muy mermado como también se observa en las actividades señaladas por Madoz en 1842.

El descenso en la población de Carboneras desde el año 1842 hasta 1857 se puede justificar por el hecho de la crisis de actividad económica en la ciudad que habría hecho emigrar a parte de su población hacia la capital de la provincia tras el tímido resurgir de las actividades tradicionales en su seno<sup>207</sup>.

Como siempre, una vez revisada la evolución socioeconómica del municipio resta relacionarla con el papel de la red de caminos. Pues bien, ya se ha comentado que las comunicaciones de Carboneras con Cuenca mejoraron desde inicios hasta mediados de siglo pasando de un camino de ruedas en regular estado a buen estado. Sin embargo, con Motilla del Palancar, el camino no pasaba de ser una senda a inicios de siglo y un camino en regular estado a mediados de la centuria. Además de esto, las comunicaciones con Cañete y Teruel resultaban muy dificultosas por la orografía y, por otra parte, Requena quedaba mucho más alejada de Carboneras que Cuenca. El resultado de esta situación es que Carboneras estableció sus relaciones con Cuenca e hipotecó su desarrollo al devenir de Cuenca. Por tanto, en este caso las dificultades de comunicación de Carboneras con otras ciudades próximas le hicieron depender sobremanera de Cuenca dificultando su desarrollo ante la grave crisis conquense.

- **REQUENA:**

Como no podía ser menos, a finales del siglo XIX Requena se encontraba en una posición relativamente ventajosa en el Corredor en cuanto a la red de caminos. Era lugar de confluencia de los caminos que desde Madrid venían por Cuenca y Motilla del Palancar, de ruedas en regular y buen estado respectivamente. A partir de ahí, continuaba el camino en buen estado hacia Valencia, ciudad de la que partían otros caminos importantes en el Corredor. No obstante, sus conexiones hacia el sur no eran demasiado satisfactorias siendo la mejor el camino hacia Albacete que no pasaba de ser un camino de herradura.

Respecto del potencial demográfico se aproximaba a los nueve mil habitantes siendo su potencial productivo alto sobre todo por sus actividades manufactureras pero también terciarias como se desprende de los datos aportados por Floridablanca, en los que se observa que el porcentaje de ocupados llega al 30%, por tanto, muy superior a la media del Corredor y española y en consonancia con la notable actividad registrada en el sector secundario, también muy superior a la media del Corredor y nacional. El sector primario solamente ocupaba a la mitad de su población a pesar de la gran fertilidad de su huerta bañada por el río Magro como indicará Madoz.

---

<sup>207</sup> Troitiño, M. A.: op.cit. pág. 251.

A mediados del siglo XIX, a pesar de experimentar un ligero descenso en su peso demográfico en el conjunto del Corredor, su dinámica es superior a la de la propia ciudad de Valencia, rebasando los doce mil habitantes. En esto tuvo mucho que ver su “pureza de vientos y lo poco propenso a enfermedades” como cita Madoz. Así mismo, su potencial productivo todavía es mayor al llegar estas fechas. A continuación se trata de explicar el por qué de este devenir en la primera mitad de siglo.

En primer lugar, en cuanto a la evolución de la red de caminos, le benefició relativamente sobre todo por el tránsito del servicio de diligencias que hizo aumentar su accesibilidad en el Corredor tanto en coste como en tiempo de transporte de viajeros, no observándose estas ventajas relativas en el transporte de mercancías.

Si se revisan las anotaciones del Diccionario de Miñano en 1826, se habla de algunas fábricas referidas al tratamiento de la seda pero que por el número indicarían un retroceso en este sector y, por tanto, en el secundario con respecto a 1786. Sin embargo, estas aportaciones no parecen del todo ciertas pues Madoz, en 1842, señala en el capítulo de producciones que la principal consiste en la agricultura en la que se ocupan 400 personas, y en el tratamiento de los tejidos de seda que emplean a 1.178 personas, es decir, que la actividad con respecto a finales de siglo aumentó sustancialmente pues los ocupados en el secundario triplicaban a los ocupados en la agricultura y eso sin contar el resto de actividades industriales.

Con respecto al sector terciario, mantiene a lo largo del periodo el Hospital de Caridad pero Madoz cita escuelas lo que refuerza su actividad terciaria y de cabeza de partido judicial. Vinculado a la actividad terciaria, el comercio se refiere a la exportación del sobrante de su industria agrícola y manufacturera, para Valencia (para su exportación al extranjero por su puerto<sup>208</sup>) y Castilla, y la importación de algunos artículos de consumo para sus fábricas como las sederas. Más concretamente, en el comercio de la seda se producía una doble corriente comercial, de los puntos de producción a los centros comarcales como Requena y desde ahí hasta Valencia, de manera que Requena formaba parte del gran área comercial que centralizaba Valencia. Esta situación tuvo la virtud de potenciar en las zonas productoras como Requena una serie de núcleos comerciales secundarios que alcanzarán un nivel de servicios relativamente importante para la época<sup>209</sup>.

Resta por analizar el papel de la red de caminos y su evolución en la coyuntura y dinámica requenense en esta primera mitad del siglo XIX: Como se ha visto Requena ocupaba una posición privilegiada en el Corredor al quedar perfectamente comunicada con Valencia, principal plaza portuaria del Corredor, y el interior de la península, sobre todo con Madrid. Esa ubicación privilegiada y mejorada a lo largo de los años resultó fundamental para su desarrollo, pues hizo que se reforzara su papel de centro comercial a nivel de comarca para la exportación de los productos tanto agrícolas como sederos a estos puntos con lo que a su vez el sector terciario también fue ganando relevancia. Tal vez podría haberse esperado una dinámica más notoria de su población en este periodo pero no se puede olvidar que la seda comenzaba a mostrar síntomas de agotamiento<sup>210</sup>.

En definitiva, en Requena el papel de la red de caminos supuso un gran aliento para el impulso del comercio de sus productos a la par que permitió aglutinar otros tantos productos de localidades próximas para su exportación con lo que dinamizó todavía más su actividad económica.

---

<sup>208</sup> Salom, J. op. cit. pág. 56.

<sup>209</sup> Ídem anterior.

<sup>210</sup> Ribes, V.: *La industrializació de la zona de Xàtiva en el context valencià*. Ayuntamiento de Játiva, Colección Gramalla (Delegación de Cultura). Alcira, 1995.



- **CHESTE:**

A inicios del siglo XIX, Cheste también se encontraba en posición ventajosa en la red de caminos del Corredor por su proximidad al camino que venía desde Madrid a Valencia. Sin embargo, con respecto al interior de Castellón las conexiones eran mucho peores no pasando de ser el camino de herradura hasta Segorbe. Pese a esta posición favorecida sus potenciales demográfico (inferior a los tres mil habitantes) y productivo eran muy bajos destacando en este último su elevada vinculación al sector primario gracias a la fertilidad de sus tierras como indica Madoz, y la escasa presencia del sector secundario y terciario.

A mediados de siglo permanecía en el último nivel según la jerarquía demográfica del sistema de ciudades del Corredor, si bien en ese último nivel se incluían muchos más municipios con lo que en realidad había ganado peso relativo como lo demuestra su dinámica demográfica, que sin ser excesivamente alta, sí fue la mayor de las localidades de su entorno superando las medias del Corredor y de España y aproximándose a los cinco mil habitantes. En esa dinámica demográfica también incidió su “clima benigno y sano” como refleja Madoz. Sin embargo, su potencial productivo seguía siendo bajo debido a su elevada actividad agraria. A continuación se detalla la evolución de Cheste a lo largo de estos años.

Respecto de la red de caminos siguió ocupando una posición destacada viéndose beneficiado sobre todo en el coste del transporte de viajeros debido a su proximidad al eje Madrid-Valencia que contaba con el reciente servicio de diligencias. Sin embargo, en el resto de apartados referidos al transporte ocupaba una situación intermedia.

En cuanto a la actividad productiva, Miñano destaca en 1826 la vocación agraria de la localidad debido a “una excelente huerta de regadío a quien fertilizan las copiosas y exquisitas aguas del río Guadalaviar y las que nacen en su seno”. Madoz vuelve a incidir en su Diccionario de mediados de siglo en la boyante agricultura: “La agricultura que se halla en un estado muy floreciente”, aunque también menciona algunas actividades industriales como la elaboración del esparto o una fábrica de aguardiente. Con respecto al sector terciario menciona la existencia de dos equipamientos educativos que no figuraban años atrás y la presencia de arrieros, lo que vincularía una cierta actividad comercial pues según Madoz se exportaban los productos sobrantes de la agricultura. En cualquier caso no se vislumbra una actividad destacada en estos dos sectores manteniendo, por tanto, la primacía el sector primario. Quizá el sector terciario no se desarrolló lo suficiente porque Cheste no era cabeza de partido judicial; este rango lo detentaba Chiva, más próxima al eje de Madrid a Valencia, con una población del mismo orden que Cheste y, por tanto, con ventajas relativas para efectuar en esta ciudad más operaciones administrativas y comerciales frente a Cheste.

Así, en la relación entre la red de caminos y el desarrollo de Cheste, evidentemente hay que destacar que su ubicación próxima al eje Madrid-Valencia fue muy positiva para poder exportar sus excedentes y, en general para las relaciones comerciales. Sin embargo, no fue menos importante para que tuviese lugar este comercio la boyante coyuntura agraria. Por último, el sector terciario no se desarrolló como cabía esperar porque esa función era ejercida en mayor medida por la cabecera de su partido judicial, Chiva, todavía más próxima al eje Madrid-Valencia.

En conclusión, se aprecia una notable complementariedad entre el desarrollo de la agricultura y la red de caminos en cuanto a su fácil comercialización pero sin olvidar la escasa presencia de otro tipo de actividades que las desempeñaba otra localidad –Chiva– todavía mejor localizada en la red de caminos que Cheste.

- **VALENCIA:**

En los albores del siglo XIX, Valencia se encontraba en una posición muy privilegiada según la red de comunicaciones del Corredor pues hasta allí llegaban tres ejes de gran importancia en la época: El eje de Madrid a la propia Valencia, con sus dos variantes, la que pasaba por Albacete, que además recogía el tráfico del sureste peninsular, y la que llegaba desde Cuenca y Motilla del Palancar. A su vez también estaba perfectamente comunicada con el eje mediterráneo, sobre todo con el norte de la provincia y su prolongación hasta Cataluña. Por último, y con gran trascendencia como se verá más adelante, disponía de un puerto con gran capacidad para comerciar tanto sus productos como los de otras zonas del Corredor.

En términos demográficos Valencia ocupaba el primer nivel en la jerarquía demográfica con más de cien mil habitantes a finales de siglo y con un índice potencial productivo no tan elevado pero que manifestaba una cierta especialización en actividades fabriles y terciarias.

La población de Valencia a lo largo de este periodo aumentó a un ritmo inferior al de la media del Corredor y nacional pero no se puede olvidar que ya superaba antes del siglo XIX los cien mil habitantes alcanzando a mediados de ese siglo más de ciento treinta mil habitantes, lo que ya da una idea del papel que desempeñaba la ciudad en su entorno. A continuación se justifica la evolución de Valencia a lo largo de estos años.

En primer lugar, hay que mencionar que fue muy beneficiada comparativamente por las inversiones realizadas en la red de caminos como demuestran los cálculos de accesibilidad donde destaca sobremanera el capítulo de los costes en el transporte de viajeros, en el que se vio sustancialmente favorecida por la puesta de marcha del servicio de diligencias, que llegaban a la capital del Turia por todos los ejes comentados previamente.

En cuanto a la evolución del sistema productivo, en el Diccionario de Miñano de primer cuarto de siglo se indica que, dentro de las producciones, la más abundante era la de arroz. Respecto de la actividad industrial, hace referencia a que la había de todas clases pero la más importante era la sedera. No obstante, señala que en esos momentos estaba en decadencia: “Industria de todas clases pero el ramo más importante de industria fabril, y el que más se lleva la atención es el de los tejidos de seda, pues sólo él formaba la grandeza y felicidad de ella, cuando millares de telares se abastecían casi exclusivamente de los mercados de todas nuestras colonias Americanas. Él sólo acarrea riquezas inmensas, y él sólo ocupaba solamente en la ciudad más de 30.000 personas; pero en el día experimenta la misma decadencia que el comercio, y no es sombra de lo que fue”. Con respecto al sector terciario, se aprecia el ascenso de los equipamientos de todo tipo lo que indica que la posición dominante de Valencia en la provincia se iba reforzando con el paso de los años.

Por otra parte, como capital de provincia que contaba con más de cien mil habitantes en este periodo, su abastecimiento requería un gran volumen de importaciones tanto de trigo como de otros productos básicos que no se producían en la zona circundante. Esta demanda era satisfecha normalmente por medio del transporte marítimo, que suponía menores costes que el transporte por carretera. El segundo tipo de flujos comerciales eran las exportaciones de excedentes de determinados productos (seda, arroz, almendra, vino) que se producían en grandes cantidades en zonas concretas debido a condiciones climatológicas o edáficas favorables y por la existencia de un puerto relativamente próximo y bien acondicionado como en este caso era el de Valencia<sup>211</sup>. Más concretamente, el trigo venía hacia Valencia de la comarca de Utiel-Requena por el camino de Las Cabrillas. Así mismo, otros granos deficitarios para la capital del Turia, eran transportados desde la Mancha hasta Valencia por esta misma ruta. De la misma forma, las importaciones marítimas eran distribuidas por cabotaje entre los distintos puntos de atraque del litoral desde Alicante y Valencia<sup>212</sup>.

---

<sup>211</sup> Salom, J. op. cit. pág. 52.

<sup>212</sup> Salom, J. op. cit. pág. 55

La importancia de la plaza portuaria de Valencia se aprecia en el comercio de la propia seda, producida no sólo en la ciudad sino muy abundantemente en todo el litoral de Valencia, el norte de Alicante y sur de Castellón de modo que Valencia a través de su puerto era su principal enlace con el exterior pues allí residían los comerciantes más próximos<sup>213</sup>. La gran importancia de su puerto también queda de manifiesto según la jerarquía de puertos del Corredor en base al movimiento de mercancías, en el que Valencia ocupaba la primera posición muy distanciado de los siguientes puertos en importancia como Alicante y Cartagena, que además se encontraban bastante alejados de Valencia, lo que refleja el dominio en gran parte del área de Corredor que poseía respecto del transporte marítimo, tan importante en aquel entonces debido a los altos costes del transporte por carretera.

Otro producto de la huerta de Valencia con gran difusión comercial fue el arroz. Su comercialización se realizaba fundamentalmente por los puertos de Cullera pero sobre todo de Valencia, y se transportaba prácticamente a toda España. En el Reino de Valencia, su distribución se realizaba por cabotaje desde los dos principales núcleos portuarios a Vinaroz, Benicarló, Castellón y Denia. La producción de arroz supuso la generación de un importante flujo comercial por el camino real de Madrid a Valencia hacia los núcleos de su entorno productores como la Ribera, la Vallidigna y la Costera<sup>214</sup>.

El flujo de todos estos productos dio lugar a la formación de un gran área comercial en torno a Valencia que englobaba a las siguientes localidades: Castellón, Segorbe-Sagunto, Requena (el sobrante de la agricultura y la seda se llevaba a Valencia), Gandía (por la comercialización de la seda y por la ausencia de un centro de servicios alternativo a la capital), Denia (por la gravitación hacia la capital derivada de la imposibilidad de la circulación de carros desde esta localidad hacia Alicante), y Játiva (que fue el más importante núcleo dependiente de Valencia tanto por población como por sus funciones comercial, industrial y de servicios)<sup>215</sup>. Por tanto, la intensidad y complejidad de estos flujos comerciales exteriores produjo una fuerte acumulación de capital e impulsó el crecimiento de Valencia como centro comercial y su plaza portuaria ya favorecida históricamente por el comercio<sup>216</sup>.

Sin embargo, Valencia no fue ajena a las epidemias de la época y más concretamente se vio fuertemente afectada por la de cólera de 1834, en la que murieron 5.427 personas<sup>217</sup>.

Ya más próximos a mediados de siglo, en el Diccionario de Madoz se hace referencia a la notable actividad industrial señalándola incluso como la única existente en la ciudad: “...en una ciudad donde este es casi su único elemento...”. La importancia de su puerto también queda refrendada por las aportaciones de Madoz al referir “las importaciones de frutos coloniales, especiería, lencería, lanería, quincalla, mercería y alguna sedería. Los de exportación, cereales, arroz, seda, azafrán y naranjas, la cual se verifica generalmente por barcos de vela y muy poca por tierra”. Así mismo la importancia de Valencia, como plaza comercial también la reseña Madoz: “...capital de provincia y centro de sus operaciones mercantiles, tiene un mercado continuo y superabundantemente abastecido de todos los artículos”.

A partir de 1844, con la llegada de José Campo a la alcaldía de Valencia se acometieron algunas obras urbanísticas con evidente repercusión en el desarrollo de la ciudad: empedrado de calles, clausura de callejones insalubres, dotación de agua potable, aunque la operación más importante que precisaba la ciudad, el derribo de las murallas, tuvo que esperar a 1865 para que fuera una realidad<sup>218</sup>.

---

<sup>213</sup> Salom, J. op. cit. pág. 56.

<sup>214</sup> Salom, J. op. cit. pág. 57.

<sup>215</sup> Salom, J. op. cit. pág. 62.

<sup>216</sup> Salom, J. op. cit. pág. 56.

<sup>217</sup> Salom, Julio y Martínez, F.: *Historia Contemporánea de la Comunidad Valenciana*. Fundación Universitaria San Pablo CEU. Valencia, 1990, pág. 63.

<sup>218</sup> Salom, J. y Martínez, F.: op. cit. pág. 166.

Por otro lado la sedería, base artesanal de la ciudad agonizaba y tuvo su final a inicios de la década de los cincuenta con la aparición en 1852 de la terrible epizootia de la pebrina, plenamente patente en 1854, y que supuso la pérdida casi por completo por la enfermedad del gusano de la sedería valenciana<sup>219</sup>.

Pese a alguno de estos inconvenientes, la dominancia que iba adquiriendo Valencia a lo largo de este siglo, se corrobora a través del incremento de equipamientos de todo tipo que tuvo lugar durante estas décadas como se recoge en los cuadros sintéticos del Corredor 1 y sus municipios.

Por último, falta relacionar el desarrollo de Valencia durante esta primera mitad de siglo con la red de caminos y comunicaciones. Ya se ha comentado que Valencia se encontraba enclavada en el extremo de las rutas principales que desde Madrid se dirigían hasta la propia Valencia. A su vez, es lugar de paso del eje mediterráneo, también muy favorecido en esta época relativamente en cuanto a sus caminos. Esta ubicación estratégica unida al hecho de que era la puerta al Mediterráneo de tantas localidades productoras de variados productos agrarios hizo que se fuera convirtiendo en una localidad con una clara dedicación comercial sin olvidar la importancia de sus manufacturas que, no obstante, fueron perdiendo importancia por la crisis de la sedería.

Por otro lado, su elección como capital de provincia en 1833 reforzó su carácter administrativo y de proveedor de múltiples servicios. Además, el hecho de que ningún puerto de la provincia de Castellón fuese siquiera aduana de primera o segunda clase así como la existencia de una red de caminos que permitía a las localidades próximas acercar sus productos más rápidamente a Valencia que a otras ciudades con puertos importantes como Alicante (caso de Denia), unido a que el contexto favorecía el transporte marítimo frente al terrestre, provocó el desarrollo y el afianzamiento de Valencia como cabecera provincial. Presumiblemente la población de Valencia no alcanzó los niveles de crecimiento de otras localidades debido a la crisis de la actividad sedera y las epidemias como el cólera que afectó enormemente al crecimiento demográfico de la ciudad.

En conclusión, el papel de las infraestructuras resulta definitivo en el desarrollo de Valencia capital, tanto porque permitió acercar los productos de las localidades de su entorno como los propios al mercado nacional y extranjero, como porque le permitía abastecer a estas localidades de aquello que precisaban y obtenían a través de su puerto, por tanto, la red de caminos y el puerto se complementaron perfectamente. También el carácter de capitalidad provincial contribuyó al crecimiento y, por último, destacar que si el crecimiento no fue mayor debió ser por la crisis sedera, o si se prefiere, la crisis sedera pudo ser amortiguada gracias a la actividad comercial y otras mejoras de salubridad adoptadas en el interior de la ciudad.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL C-1.**

**CUADRO 1.41: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-1 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|            | POBLACIÓN |       |       | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |           |           |
|------------|-----------|-------|-------|---------------------------------|-----------|-----------|
|            | 1786      | 1842  | 1857  | 1786-1842                       | 1842-1857 | 1786-1857 |
| TARANCÓN   | 3.499     | 6.190 | 4.397 | 1,37                            | -1,93     | 0,36      |
| CUENCA     | 9.103     | 7.003 | 7.610 | -0,41                           | 0,58      | -0,23     |
| CARBONERAS | 835       | 969   | 794   | 0,29                            | -1,20     | -0,07     |

<sup>219</sup> Salom, J. y Martínez, F.: op. cit. pág. 160.

|                   | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                   | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| REQUENA           | 8.932             | 12.069            | 12.029            | 0,63                            | -0,02        | 0,49        |
| CHESTE            | 2.906             | 4.377             | 4.732             | 0,90                            | 0,54         | 0,89        |
| VALENCIA          | 108.075           | 103.578           | 137.960           | -0,07                           | 2,21         | 0,39        |
| <b>CORREDOR-1</b> | <b>133.349</b>    | <b>134.184</b>    | <b>167.522</b>    | <b>0,01</b>                     | <b>1,66</b>  | <b>0,36</b> |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>     | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.42: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | 0/1000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------------|
| TARANCÓN        | 25                  | 70                  | 10                  | 19                   | 3                          |
| CUENCA          | 18                  | 35                  | 36                  | 29                   | 20                         |
| CARBONERAS      | 25                  | 80                  | 8                   | 12                   | 0                          |
| REQUENA         | 30                  | 49                  | 35                  | 16                   | 48                         |
| CHESTE          | 26                  | 86                  | 6                   | 8                    | 0                          |
| VALENCIA        | 28                  | 55                  | 23                  | 23                   | 68                         |
| <b>C-1</b>      | <b>27</b>           | <b>55</b>           | <b>24</b>           | <b>22</b>            | <b>60</b>                  |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                  |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                  |

**CUADRO 1.43: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|            | Prensa fideos y pastas | Telares Lienzos | Fáb. lienzos | Fáb. paños | Fáb. seda | Tintes seda | Fáb. batanes | Cordelería cáñamo |
|------------|------------------------|-----------------|--------------|------------|-----------|-------------|--------------|-------------------|
| TARANCÓN   |                        | varios          |              | varios     |           |             |              |                   |
| CUENCA     |                        |                 |              |            |           |             |              |                   |
| CARBONERAS |                        |                 |              |            |           |             |              |                   |
| REQUENA    |                        | 1               | 1            |            | 1         | 1           | 1            |                   |
| CHESTE     |                        |                 |              |            |           |             |              |                   |
| VALENCIA   | varias                 |                 |              |            |           |             |              | varias            |

|            | Fáb. curtidos | Fáb. de peines | Fáb. de sombreros | Fáb. jabón | Fáb. de velas |
|------------|---------------|----------------|-------------------|------------|---------------|
| TARANCÓN   |               |                |                   |            |               |
| CUENCA     |               |                |                   |            |               |
| CARBONERAS |               |                |                   |            |               |
| REQUENA    |               |                |                   |            |               |
| CHESTE     |               |                |                   |            |               |
| VALENCIA   | varias        | varias         | varias            | varias     | Varias        |

|          | Alfarerías | Fáb. de azulejos | Fáb. fund. hierro | Fáb. de vidrio |
|----------|------------|------------------|-------------------|----------------|
| TARANCÓN |            |                  |                   |                |
| CUENCA   |            |                  |                   |                |

|            | Alfarerías | Fáb. de azulejos | Fáb. fund. hierro | Fáb. de vidrio |
|------------|------------|------------------|-------------------|----------------|
| CARBONERAS |            |                  |                   |                |
| REQUENA    |            |                  |                   |                |
| CHESTE     |            |                  |                   |                |
| VALENCIA   | varias     | varias           | varias            | varias         |

**CUADRO 1.44: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|            | Mol harin. | Horn pan cocer | Mol aceite | Prensa fideos y pastas | Aguard | Telares Lienzos | Fáb. paños |
|------------|------------|----------------|------------|------------------------|--------|-----------------|------------|
| TARANCÓN   | 2          | 11             | 11         |                        |        | 47              |            |
| CUENCA     | 3          |                |            |                        |        | 12              | 1          |
| CARBONERAS | 1          |                |            |                        |        |                 |            |
| REQUENA    | 10         |                | 1          | 1                      | 2      |                 |            |
| CHESTE     | 3          | 6              | 6          |                        | 1      |                 |            |
| VALENCIA   |            |                |            |                        |        |                 |            |

|            | Fáb. filatura y torcido seda | Filaturas de seda | Telares seda | Tornos seda | Tintes seda | Telares terciopelos | Batanes | Fáb de curtidos |
|------------|------------------------------|-------------------|--------------|-------------|-------------|---------------------|---------|-----------------|
| TARANCÓN   |                              |                   |              |             |             |                     |         |                 |
| CUENCA     |                              |                   |              |             |             |                     |         |                 |
| CARBONERAS |                              |                   |              |             |             |                     | 1       |                 |
| REQUENA    |                              |                   | 550          | 14          | 4           |                     |         |                 |
| CHESTE     |                              |                   |              |             |             |                     |         |                 |
| VALENCIA   | 4                            | 11                | 700          |             |             | 324                 |         | 13              |

|            | Fáb. de abanicos | Fáb. de peines | Fáb. tabacos | Fáb. jabón | Fáb. de velas |
|------------|------------------|----------------|--------------|------------|---------------|
| TARANCÓN   |                  |                |              |            |               |
| CUENCA     |                  |                |              |            |               |
| CARBONERAS |                  |                |              |            |               |
| REQUENA    |                  |                |              | 1          |               |
| CHESTE     |                  |                |              | 1          |               |
| VALENCIA   | 20               | 23             | 1            | 6          | 12            |

|            | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. de vidrio | Fáb. De azulejos | Fáb. fund. hierro | Fáb. Yeso |
|------------|------------------------|----------------|------------------|-------------------|-----------|
| TARANCÓN   |                        |                |                  |                   |           |
| CUENCA     |                        |                |                  |                   |           |
| CARBONERAS |                        |                |                  |                   |           |
| REQUENA    |                        |                |                  |                   |           |
| CHESTE     | 1                      |                |                  |                   |           |
| VALENCIA   |                        | 2              | 8                | 4                 | 8         |

**CUADRO 1.45: EQUIPAMIENTOS DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|                   | <b>EQUIPAMIENTOS EN 1786</b> |                   |              |              |
|-------------------|------------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                   | <b>Sanitarios</b>            | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| TARANCÓN          | 1                            |                   |              | 1            |
| CUENCA            | 3                            | 2                 | 1            | 6            |
| CARBONERAS        |                              |                   |              | 0            |
| REQUENA           | 1                            |                   |              | 1            |
| CHESTE            |                              |                   |              | 0            |
| VALENCIA          | 2                            | 10                | 4            | 16           |
| <b>CORREDOR 1</b> | <b>7</b>                     | <b>12</b>         | <b>5</b>     | <b>24</b>    |

|                   | <b>EQUIPAMIENTOS EN 1826</b> |                   |              |              |
|-------------------|------------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                   | <b>Sanitarios</b>            | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| TARANCÓN          | 1                            |                   |              | 1            |
| CUENCA            | 3                            | 3                 | 4            |              |
| CARBONERAS        |                              |                   |              |              |
| REQUENA           |                              |                   |              | 0            |
| CHESTE            |                              |                   |              |              |
| VALENCIA          | 5                            | 12                | 5            |              |
| <b>CORREDOR 1</b> |                              |                   |              |              |

|                   | <b>EQUIPAMIENTOS EN 1842</b> |                   |              |              |
|-------------------|------------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                   | <b>Sanitarios</b>            | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| TARANCÓN          |                              | 2                 |              | 2            |
| CUENCA            | 3                            | 6                 | 3            | 12           |
| CARBONERAS        | 2                            | 1                 |              | 3            |
| REQUENA           | 1                            | 4                 |              | 5            |
| CHESTE            |                              | 2                 |              | 2            |
| VALENCIA          | 5                            | 111               | 11           | 127          |
| <b>CORREDOR 1</b> | <b>10</b>                    | <b>122</b>        | <b>14</b>    | <b>150</b>   |

|                   | <b>DIFERENCIA 1786-1842</b> |                   |              |              |
|-------------------|-----------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                   | <b>Sanitarios</b>           | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| TARANCÓN          | -1                          | 2                 | 0            | 1            |
| CUENCA            | 0                           | 4                 | 2            | 6            |
| CARBONERAS        | 2                           | 1                 | 0            | 3            |
| REQUENA           | 0                           | 4                 | 0            | 4            |
| CHESTE            | 0                           | 2                 | 0            | 2            |
| VALENCIA          | 3                           | 101               | 7            | 111          |
| <b>CORREDOR 1</b> | <b>3</b>                    | <b>114</b>        | <b>9</b>     | <b>126</b>   |

**CUADRO 1.46: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL C-1 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|                  | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|------------------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| TARANCÓN         | 1              | 7                 | MEDIO              | 0               |                   | 0                |                  |
| CUENCA           | 3              | 6                 | MUY ALTO           |                 | 1                 | 1                |                  |
| CARBONERAS       | 3              | 7                 | BAJO               | 0               |                   |                  |                  |
| REQUENA          | 2              | 6                 | ALTO               |                 | 1                 | 0                |                  |
| CHESTE           | 2              | 7                 | BAJO               | 1               |                   |                  |                  |
| VALENCIA         | 1              | 1                 | ALTO               |                 | 0                 | 0                |                  |
| <b>CORRED. 1</b> | <b>2</b>       | <b>1</b>          | <b>ALTO</b>        |                 |                   | <b>1</b>         |                  |

**CUADRO 1.47: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|                  | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|------------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| TARANCÓN         | 1              | 7                     | 3                    | BAJO                 |                     |
| CUENCA           | 2              | 7                     | 4                    | ALTO                 |                     |
| CARBONERAS       | 2              | 7                     | 4                    | MUY BAJO             |                     |
| REQUENA          | 2              | 7                     | 3                    | MUY ALTO             |                     |
| CHESTE           | 2              | 7                     | 3                    | BAJO                 |                     |
| VALENCIA         | 1              | 1                     | 3                    | MUY ALTO             | 1                   |
| <b>CORRED. 1</b> | <b>2</b>       | <b>1</b>              | <b>2</b>             | <b>MUY ALTO</b>      |                     |

|                  | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|------------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| TARANCÓN         | 2              | 2                | 2               | 2                 |
| CUENCA           | 3              | 4                | 4               | 4                 |
| CARBONERAS       | 4              | 2                | 3               | 1                 |
| REQUENA          | 1              | 3                | 2               | 3                 |
| CHESTE           | 1              | 3                | 3               | 3                 |
| VALENCIA         | 1              | 2                | 2               | 2                 |
| <b>CORRED. 1</b> | <b>2</b>       | <b>1</b>         | <b>2</b>        | <b>1</b>          |



#### **4.7.2. ÁREA INTERIOR 1:**

El Área Interior 1 se encontraba en el espacio que encerraban los ejes de Madrid a Valencia por Cuenca y por Albacete. Así, parte de esta zona quedaba en las inmediaciones del otro eje de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar, casos de la propia Motilla del Palancar y La Almarcha, y parte quedaba bastante distanciado, como Casas Ibáñez.

De esta forma, en conjunto se encontraba en un nivel intermedio pues si bien el eje Madrid a Valencia por Motilla se encontraba en buen estado, no afectaba a la totalidad de la zona además de que las comunicaciones transversales no pasaban de ser caminos de herradura y, en muchos casos eran simples sendas a pie.

El potencial demográfico de la zona era muy bajo, siendo los tres municipios de carácter rural aunque su potencial productivo era medio, por la compensación entre actividades primarias y terciarias, donde destacaban las actividades comerciales en los municipios que se encuentran en el entorno del eje Madrid-Valencia.

A mediados del siglo XIX, la situación en la red de caminos le seguía siendo favorable sobre todo por la puesta en marcha del servicio de diligencias que redujo sustancialmente el coste y el tiempo del transporte de viajeros en buen parte de la zona.

Pese a todo, en términos de potencial demográfico, dinámica y potencial productivo, la evolución fue relativamente negativa en todos los municipios de la zona. Seguidamente se va a analizar la situación y dinámica seguida por cada uno de estos municipios.

- **LA ALMARCHA:**

A mediados de siglo La Almarcha se encontraba en una situación relativamente favorecida con respecto a la red de caminos por su proximidad al eje Madrid-Valencia por Cuenca, de ruedas en buen estado, aunque las comunicaciones transversales con Cuenca y el eje Madrid-Albacete eran deficientes pues no pasaban de caminos de herradura.

Su potencial demográfico era muy bajo (apenas rebasaba los mil habitantes) y el potencial productivo era medio, fruto, según Floridablanca, de una dedicación casi exclusivamente agraria, pues la industria no tenía ninguna importancia, y el porcentaje de empleados en el sector terciario era del mismo orden que en el resto del Corredor y España.

En el conjunto del periodo se observa una regresión demográfica en La Almarcha muy acusada durante los últimos años mientras que en los primeros cincuenta años registró un leve ascenso. En cualquier caso, su dinámica fue muy baja relativamente. En las próximas líneas se justifica la evolución de La Almarcha y su relación con la red de caminos.

En el Diccionario de Miñano, en el primer cuarto de siglo, no se recoge ninguna actividad industrial, así como ningún equipamiento, por tanto, se puede deducir que la vocación de la localidad seguía siendo eminentemente agraria.

Si atendemos ahora a las anotaciones del Diccionario de Madoz de 1842, de nuevo se observa que la situación en La Almarcha debía ser muy parecida a la de finales del siglo XVIII, pues tan sólo se indica la presencia de un molino harinero, y tampoco se advierte la presencia de ningún tipo de equipamiento ya sea sanitario o educativo. Por último, el comercio, pese a no mencionarse la celebración de ningún mercadillo semanal –porque esta función la cumplían otras localidades próximas como Valverde o San Clemente, esta última cabeza de partido judicial– debía tener cierta importancia, como ocurría a finales del siglo XVIII, para la exportación de sus productos sobrantes como granos, ganado lanar o vino hacia Levante e importando arroz, seda, algodón y estambre desde el litoral mediterráneo como indica el propio Madoz para el conjunto del partido judicial.

En este marco se circunscribe el papel de los caminos en el desarrollo de La Almarcha. Su ubicación en las proximidades de la ruta de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar le permitió comerciar en esta época sus excedentes así como aprovisionarse con relativa facilidad de los productos característicos valencianos como seda y arroz. No obstante, los efectos derivados de su elevada accesibilidad relativa que le permitía desarrollar su comercio no fueron suficientes para evitar la emigración que azotaba la zona para buscar trabajo y que incidió en los flujos hacia la capital de la provincia tal vez por la falta de servicios que no llegaba a proporcionar a sus habitantes. El descenso en su población también debió motivarse, como indica Madoz, por “su clima frío, propensa a tercianas, constipados y algunas pulmonías”, es decir, que las condiciones climáticas debieron incidir muy negativamente en la regresión demográfica.

Por consiguiente, en este caso la red caminos y la elevada accesibilidad relativa de la que disponía La Almarcha no fueron suficientes para evitar la regresión demográfica durante los últimos años. Quizá, si administrativamente hubiese sido cabeza de partido judicial, por las funciones que solían desempeñar estos núcleos en la época, acompañado de esa buena comunicación relativa, su evolución podría haber sido distinta “escapando” de la crisis ya que La Almarcha no era una localidad dependiente de la actividad manufacturera típica de la zona.

- **MOTILLA DEL PALANCAR:**

A inicios del siglo XIX, Motilla del Palancar se encontraba en una posición relativamente beneficiada por la red de caminos ya que era lugar de paso del eje Madrid-Valencia, de ruedas en buen estado. Por otra parte, aunque los caminos transversales eran de herradura y algunos incluso sendas a pie, también era lugar de paso para las comunicaciones entre Cuenca y Albacete.

El potencial demográfico era muy bajo, ya que no llegaba a los dos mil quinientos habitantes pero su potencial productivo alto. Así, se intuye de la estructura sectorial de empleo que indica una dedicación al sector primario ligeramente inferior a la media del Corredor y nacional debido, en parte, a un terreno de mediana calidad según Madoz, mientras que la ocupación en el terciario resultaba muy superior a los valores medios del Corredor y España. Además el número de comerciantes era varias superior a las medias del Corredor y nacional, lo que indica una notable vocación comercial en la ciudad si se compara con los valores de la época.

En el transcurso de los siguientes cincuenta años, la población de Motilla del Palancar se estabilizó distinguiéndose un periodo hasta 1842 de cierto crecimiento, y a partir de ahí una fuerte regresión. En cualquier caso, su potencial productivo se mantuvo alto. Seguidamente se justifica la evolución de Motilla en este periodo.

En cuanto a la red de caminos, a mediados del siglo XIX, continuaba ocupando una posición privilegiada siendo muy favorecida especialmente en el transporte de viajeros, pues el servicio de diligencias había abaratado bastante el coste del transporte. Los beneficios en el transporte de mercancías eran mucho menores pero hay que destacar que el camino de Albacete a Cuenca, que pasaba por Motilla, ya permitía el paso de carros, con lo que éste fue un importante factor añadido para el municipio.

Respecto del tejido productivo, en el Diccionario de Miñano de 1826, se hace referencia a la existencia de varios telares de lana y lienzo cuya producción está destinada a satisfacer el consumo interno. De esto se desprende que la actividad fabril seguía sin ser relevante. Sin embargo, sí se menciona la celebración de un mercadillo semanal y una elevada producción de granos, azafrán, ganado lanar y vino, cuyos excedentes se dirigirán hacia Valencia, Cuenca y otros puntos de la Mancha, como aclara Madoz en 1842. Todas estas aportaciones nos revelan el

mantenimiento de la vocación comercial de Motilla del Palancar. Tampoco se puede olvidar el hecho de que Motilla era cabeza de partido judicial y prueba de ello Madoz indica la existencia de dos escuelas no anotadas anteriormente por Floridablanca y Miñano, lo que refuerza la actividad terciaria de la localidad.

Resta analizar la implicación de la red de caminos en la evolución de Motilla durante este periodo: Como se ha comentado, Motilla del Palancar se encontraba ubicada en la ruta de Madrid a Valencia con lo cual se trata de una posición privilegiada dentro del Corredor, como ocurría con La Almarcha. Sin embargo, además de esta ventaja comparativa habría que añadirle el hecho de que se ubicaba a mitad de camino entre Albacete y Cuenca, lo que convertía su posición en estratégica para el comercio con, y entre ambas ciudades, lo que explica, por una parte, su vocación comercial y, por otra que se sufriera con menor virulencia la crisis manufacturera generalizada en su entorno, manteniendo sus activos demográficos al final del periodo en lo que también influyó su “clima generalmente frío, ventilado y poco propenso a enfermedades” tal y como recoge Madoz.

Por tanto, se puede afirmar que la red de caminos y su posición estratégica desempeñaron un papel central en el desarrollo y evolución de Motilla del Palancar en esta primera mitad del siglo XIX.

- **CASAS IBÁÑEZ:**

Casas Ibáñez se ubica prácticamente en el centro geográfico del Corredor, lo que en principio representa una ventaja comparativa para la localidad. Sin embargo, a inicios del siglo XIX se encontraba en una posición muy desfavorecida relativamente respecto de la red de caminos del Corredor pues se insertaba entre los ejes de Madrid a Valencia por Motilla y Albacete, con conexiones de herradura en el mejor de los casos hasta esos ejes, no pasando de senda a pie el camino que llegaba a Almansa y conducía a Alicante.

En consonancia con esa situación como se justificará seguidamente, tanto el potencial demográfico como el productivo eran muy bajos, no alcanzando los tres mil habitantes y basando su actividad mayoritaria en labores agrarias. No obstante, según las aportaciones de Floridablanca, pese a la escasa ocupación en el sector terciario en general, destacan los empleados en el comercio que son varias veces superiores a los empleados relativamente en España y el Corredor.

A mediados de siglo, la coyuntura no varió sustancialmente llegando incluso a perder efectivos en el conjunto del periodo siendo su potencial productivo muy bajo. A continuación se describen las causas de esa coyuntura y evolución.

Respecto de la red caminos, a mediados de siglo seguía quedando muy desfavorecido en el marco del Corredor pues los caminos que le comunicaban con las principales rutas comerciales pasaron a ser de ruedas pero en mal estado (el camino de Almansa no pasó de camino de herradura), con lo que la red en su entorno seguía siendo muy deficiente.

En cuanto a la evolución del tejido productivo, llegados a 1826, Miñano tan sólo hace referencia a sus producciones de “cebada, centeno, avena, escaña, guijas, azafrán, patatas, melones, esparto, liebres y conejos” aparte de la existencia de varios molinos harineros de chocolate, una fábrica de tejas, otras de escopetas y otra de lienzos, con lo que la actividad manufacturera se relacionaba con las actividades agrarias y de subsistencia de la población, lo que da a entender que se estancó durante estos años. Respecto de la actividad comercial, Miñano no hace ninguna reseña con lo que habrá que esperar a las aportaciones de Madoz para poder extraer conclusiones.

En 1842, en el Diccionario de Madoz se mencionan las “considerables cosechas de cereales y vino, siendo la de más importancia y que más utilidades suele reportar, la de azafrán”.

También indica la presencia de algunos telares de lienzos y lanas para el consumo ordinario, dos molinos de chocolate y varias herrerías. Respecto de la actividad comercial se señala: “Exportación del gran sobrante de granos y azafrán y algún ganado lanar a los mercados de Valencia; del vino para diferentes pueblos del partido y de la lana para las fábricas de Enguera y Alcoy. En cambio se importa arroz, bacalao, géneros coloniales, aceite, caballerías, telas de algodón, seda y paños”. Por último, se hace referencia a la existencia de dos escuelas, años atrás inexistentes, y la celebración de un mercadillo semanal. De estas anotaciones se infiere que:

- La actividad primaria seguía siendo la más importante de la ciudad.
- El sector secundario apenas tenía relevancia.
- La actividad comercial se vinculaba a zonas difícilmente accesibles para el municipio.
- La actividad terciaria vinculada a los servicios se fue afianzando en el municipio gracias al papel de cabecera de partido judicial.

Resta analizar la influencia de la red de caminos en el desarrollo de Casas Ibáñez. Tal y como se ha comentado, Casas Ibáñez se encontraba entre las dos rutas principales que se dirigían a Valencia desde Madrid. Desde Casas Ibáñez salían varios caminos que enlazaban con sendas rutas pero ninguno de estos caminos pasó de ser un camino en mal estado a lo largo de todo el periodo. Concretamente, el de Almansa no llegó a pasar de ser un camino de herradura a mediados de siglo con lo que las posibilidades comerciales con Alicante y Murcia se dificultaban enormemente. Pero su déficit de accesibilidad no sólo afectaba al transporte de mercancías sino también al de viajeros, con lo que la situación era ya muy gravosa para el municipio.

Así, el mal estado de los caminos que conducían a los grandes ejes del Corredor, dificultó sus relaciones con las poblaciones más importantes del Corredor constriñendo su desarrollo y seguramente forzando la emigración hacia otras localidades con un mayor dinamismo y expectativas. En este sentido, el carácter de cabecera de partido judicial también resultó insuficiente para frenar esa más que probable emigración hacia otros lugares.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL AI-1.**

**CUADRO 1.48: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-1 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

| MUNICIPIO            | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA CRECIMIENTO ANUAL |              |              |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|--------------|--------------|
|                      | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                    | 1842-1857    | 1786-1857    |
| LA ALMARCHA          | 1.073             | 1.204             | 848               | 0,22                         | -1,97        | -0,30        |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 2.398             | 3.188             | 2.556             | 0,59                         | -1,32        | 0,09         |
| CASAS IBÁÑEZ         | 2.858             | 3.354             | 2.256             | 0,31                         | -2,18        | -0,30        |
| <b>AI-1</b>          | <b>6.329</b>      | <b>7.745</b>      | <b>5.660</b>      | <b>0,40</b>                  | <b>-1,79</b> | <b>-0,15</b> |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                  | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b>  |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                  | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b>  |

**CUADRO 1.49: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                         | % POB. OCUP /<br>TOTAL | %SECT 1º /<br>TOT OCUP | %SECT 2º /<br>TOT OCUP | % SECT 3º /<br>TOT OCUP | 0/000 COMERC. /<br>POB. TOT. |
|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------------|
| LA ALMARCHA             | 31                     | 79                     | 3                      | 18                      | 28                           |
| MOTILLA DEL<br>PALANCAR | 21                     | 58                     | 14                     | 28                      | 575                          |
| CASAS IBÁÑEZ            | 19                     | 77                     | 13                     | 10                      | 150                          |
| <b>AI-1</b>             | <b>22</b>              | <b>70</b>              | <b>11</b>              | <b>18</b>               | <b>291</b>                   |
| <b>CORREDOR</b>         | <b>24</b>              | <b>63</b>              | <b>21</b>              | <b>16</b>               | <b>51</b>                    |
| <b>ESPAÑA</b>           | <b>17</b>              | <b>66</b>              | <b>16</b>              | <b>18</b>               | <b>30</b>                    |

**CUADRO 1.50: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|                      | Molinos<br>harineros | Molinos<br>chocolate | Telares de<br>lana y<br>lienzo | Fáb.<br>lienzos<br>cáñamo | Fáb. de<br>tejas | Fáb. de<br>escopetas y<br>llaves |
|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|---------------------------|------------------|----------------------------------|
| LA ALMARCHA          |                      |                      |                                |                           |                  |                                  |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                      |                      | varios                         |                           |                  |                                  |
| CASAS IBÁÑEZ         | 1                    | 1                    |                                | 1                         | 1                | 1                                |

**CUADRO 1.51: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|                      | Molinos<br>harineros | Molinos de<br>chocolate | Batanes | Herrerías |
|----------------------|----------------------|-------------------------|---------|-----------|
| LA ALMARCHA          | 1                    |                         |         |           |
| MOTILLA DEL PALANCAR | varios               |                         | varios  |           |
| CASAS IBÁÑEZ         | 1                    | 2                       |         | Varias    |

**CUADRO 1.52: EQUIPAMIENTOS DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|                      | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|----------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| LA ALMARCHA          |                       |            |       | 0     |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                       |            |       | 0     |
| CASAS IBÁÑEZ         |                       |            |       | 0     |

|                      | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|----------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| LA ALMARCHA          |                       |            |       | 0     |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1                     |            |       | 1     |
| CASAS IBÁÑEZ         |                       |            |       | 0     |

|                      | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| LA ALMARCHA          |                       |            |       | 0     |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                       | 2          |       | 2     |
| CASAS IBÁÑEZ         |                       | 2          |       | 2     |

|                      | <b>DIFERENCIA 1786-1842</b> |                   |              |              |
|----------------------|-----------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                      | <b>Sanitarios</b>           | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| LA ALMARCHA          | 0                           | 0                 | 0            | 0            |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 0                           | 2                 | 0            | 2            |
| CASAS IBÁÑEZ         | 0                           | 2                 | 0            | 2            |

**CUADRO 1.53: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL AI-1 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|                      | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQ. DEMOGRÁF.</b> | <b>IND. POT. PRODUCT.</b> | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>ACTIVID. COMERC.</b> |
|----------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| LA ALMARCHA          | 2                     | 7                        | MEDIO                     | 0                      |                          | 0                       |                         |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 2                     | 7                        | ALTO                      |                        |                          | 1                       | 5                       |
| CASAS IBÁÑEZ         | 5                     | 7                        | BAJO                      | 0                      |                          |                         | 1                       |
| <b>AI-1</b>          | <b>3</b>              | <b>6</b>                 | <b>MEDIO</b>              | <b>0</b>               |                          | <b>0</b>                | <b>3</b>                |

**CUADRO 1.54: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|                      | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| LA ALMARCHA          | 2                     | 7                            | 4                           | MEDIO                       | -                          |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1                     | 7                            | 4                           | ALTO                        | -                          |
| CASAS IBÁÑEZ         | 5                     | 7                            | 4                           | MUY BAJO                    | -                          |
| <b>AI-1</b>          | <b>3</b>              | <b>5</b>                     | <b>4</b>                    | <b>BAJO</b>                 | <b>-</b>                   |

|                      | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| LA ALMARCHA          | 1                     | 3                       | 3                      | 4                        |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1                     | 4                       | 3                      | 4                        |
| CASAS IBÁÑEZ         | 3                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| <b>AI-1</b>          | <b>1</b>              | <b>2</b>                | <b>1</b>               | <b>2</b>                 |

### **4.7.3. SUBCORREDOR 1:**

A principios del siglo XIX el Subcorredor 1 se encontraba en una posición bastante privilegiada desde el punto de vista de la red de caminos pues se extendía a lo largo del eje costero de Valencia hasta Cataluña cuyos caminos se encontraban en buen estado. Sin embargo, las comunicaciones con el interior de la provincia de Castellón eran muy difíciles siendo sólo reseñables la conexión de Sagunto con Segorbe y desde ahí hacia Aragón, y la conexión de Vinaroz con Morella.

El potencial demográfico de la zona era bajo y el correspondiente productivo, medio con una ligera especialización en el sector secundario.

A mediados de siglo había sido una de las zonas a las que mayores ventajas le había reportado la red de caminos, pues en el eje que le atravesaba se había puesto en marcha un servicio de diligencias y el camino se consideraba como “carretera”. Las ventajas se apreciaron sobre todo en el transporte de viajeros pero no tanto en el de mercancías.

En aquel momento, la jerarquía demográfica de la zona se mantenía gracias a una dinámica relativamente mayor que la media del Corredor y el potencial productivo seguía siendo medio.

Seguidamente se analizará el estado de cada uno de los cuatro municipios integrantes de la zona.

- **SAGUNTO:**

A inicios del siglo XIX, Sagunto se encontraba en una posición muy privilegiada en cuanto a la red de caminos del Corredor pues era lugar de paso en el eje de Valencia a Cataluña, de ruedas en buen estado, y además desde la ciudad partía el camino hacia Segorbe y Aragón, en regular estado.

Su potencial demográfico era relativamente bajo (con algo más de seis mil habitantes), al igual que el productivo, pues la dedicación era mayoritaria en la agricultura, con casi un setenta por ciento, ligeramente por encima de la media del Corredor y España. Sin embargo, en la industria su ocupación era varios puntos inferior a la media de estos dos ámbitos territoriales mayores. No obstante, su mayor especialización se encontraba no ya en el sector terciario en general sino en la actividad comercial con una ocupación superior en más de un cincuenta por ciento a los valores medios del Corredor y España.

En el conjunto del periodo el crecimiento demográfico fue mucho más modesto que el correspondiente a su zona, al Corredor y España. Concretamente, fue exiguo hasta 1842 y creció bastante más durante los últimos quince años. Por otra parte, su potencial productivo se mantuvo bajo en este periodo. Seguidamente se justifica esa evolución incidiendo en el papel de la red de caminos.

A lo largo de este más de medio siglo, la evolución de la red de caminos le favoreció notablemente en el transporte de viajeros por la puesta en marcha del servicio de diligencias en la ruta costera. No obstante, las ventajas no fueron tan importantes en el transporte de mercancías.

En 1826, el Diccionario de Miñano recoge que Sagunto dispone de un puerto habilitado para la exportación al extranjero y cabotaje además de que sus producciones principales eran aceite, trigo, vino, algarrobas, cáñamo, sedas, frutas aparte de canteras de mármol y otros minerales, pero no refleja la existencia de actividad relacionada con el sector secundario.

Quince años más tarde, Madoz reitera que su actividad más importante era la agricultura pese a la escasez de agua que proporcionaba el río Palancia y de hecho, la industria que aparece

en su mayoría está estrechamente relacionada con la elaboración de sus productos agrarios: fábricas de aguardientes –tratamiento del vino–, molinos aceiteros –tratamiento de la oliva–, y molinos harineros y hornos de cocer pan –tratamiento del trigo, que en este caso era importado–.

Con respecto a la actividad comercial, la ubicación estratégica de Sagunto y su puerto le permitían dar salida a los excedentes de la propia ciudad como el vino, el aceite o el cáñamo y la seda<sup>220</sup>. Además, su conexión con el Alto Palancia a través de la ruta por Segorbe, a pesar su estado regular, permitía establecer el comercio con aquella zona importando el trigo y otros granos excedentarios<sup>221</sup> y acarreando los propios o los importados a través de su puerto. Otro de los flujos establecidos como indica Madoz fue la propia exportación de cebollas desde Sagunto hasta Valencia para la comercialización en su mercado.

Pese a todas estas consideraciones comerciales, según indica Madoz “los objetos de importación y exportación no son muy notables, y por lo tanto, el comercio es de escasa importancia”. Así, se observa cómo en el año 1844, el movimiento de toneladas por el puerto de Sagunto apenas superaba las tres mil toneladas, mientras que el de Valencia, muy próximo a éste, rebasaba ampliamente las trescientas mil.

En esa época Sagunto ya disponía de numerosos equipamientos sanitarios, educativos y de otro tipo lo que teóricamente reflejaba su papel de cabecera de partido judicial. Sin embargo, el crecimiento demográfico de Sagunto y su relativamente pequeña actividad comercial, como indica Madoz, hacen dudar de la buena situación aparente por la que pasaba la ciudad.

La explicación a esta coyuntura puede radicar en la disposición de la red de caminos y resto de infraestructuras de transporte: Sagunto se encontraba en el extremo del eje de la propia ciudad hacia Aragón y por tanto, podía ser la puerta de esta región al Mediterráneo a través de su puerto, lo que la situaba en una posición propicia. Sin embargo, su proximidad a Valencia por carretera y la hegemonía que estaba acrecentando esa ciudad atraía numerosos flujos de población y comercio con lo que las posibilidades de desarrollo de Sagunto se reducían, es decir, que si bien por una parte Sagunto pudo establecer unos importantes lazos comerciales con el interior castellanense y Aragón, por otro lado la cercanía a la boyante Valencia a través de uno de los grandes ejes de la época, el eje mediterráneo, limitaba su crecimiento pues era absorbido por el gran área comercial que se formó en torno a Valencia, lo que justifica un desarrollo en la ciudad menor del que cabía esperar por su localización.

- **CASTELLÓN:**

A inicios del siglo XIX, Castellón se encontraba en una posición favorecida en la red de caminos del Corredor pues era atravesado por el eje de Valencia a Cataluña, camino de ruedas en buen estado. Sin embargo, la comunicación con el interior de la provincia era muy deficiente y sólo se podía destacar el camino de herradura hasta Onda. Tampoco resultaba fácil la comunicación con la provincia de Cuenca pues se veía obligado a pasar antes por Valencia lo que penalizaba el comercio con todo ese área.

Su potencial demográfico era intermedio ya que no llegaba a los trece mil habitantes y su índice potencial productivo medio, pues su actividad principal era la agricultura, aprovechando el paso del río Mijares, y sin perjuicio de una cierta especialización en el sector secundario. Por último, en el sector terciario los datos apuntaban a una ocupación inferior a la del Corredor y España, si bien la actividad comercial reflejaba valores similares a España.

En cualquier caso, durante los últimos años de siglo, Castellón se fue convirtiendo en centro de los flujos comarcales gracias a la orientación de los excedentes manufactureros de los núcleos próximos hacia esta ciudad como puerto y como importante nudo de comunicaciones

---

<sup>220</sup> Salom, J. op. cit. pág. 57.

<sup>221</sup> Salom, J. op. cit. pág. 54.



terrestres<sup>222</sup>. Así mismo, Castellón se distinguía también por su producción de seda que se comercializaba por su propio puerto<sup>223</sup>. También era excedentaria en cáñamo y lino y deficitaria en arroz, que llegaba por cabotaje desde las zonas excedentarias de la propia Comunidad a su puerto<sup>224</sup>.

A lo largo de la primera mitad del siglo XIX, Castellón experimentó un crecimiento demográfico considerable sobre todo si se compara con los datos de evolución del Corredor y España pasando de algo más de doce mil habitantes en 1786, a casi veinte mil en 1857. Entre los factores que incidieron en ese proceso, tuvo mucho que ver su “clima templado y sano” como indica Madoz. Su índice potencial productivo al final del periodo de estudio continuaba siendo medio. A continuación se analizan los factores que influyeron en esa dinámica.

En primer lugar, hay que señalar que al final del periodo incrementó su accesibilidad gracias a la puesta en marcha del servicio de diligencias que redujo sustancialmente el coste del transporte para viajeros. Sin embargo, como en tantos otros casos, en el transporte de mercancías los beneficios fueron mucho más moderados. No obstante, no se puede pasar por alto que las comunicaciones con el interior de la provincia seguían siendo deficientes y con la provincia de Cuenca apenas se podía comunicar sin pasar por Valencia.

En 1827, Miñano incide en la notable actividad industrial de la ciudad cuando señala que “abunda de manantiales, cuyo riego y dirección saben aprovechar muy bien estos industriosos habitantes”. Además de los establecimientos fabriles que señala –tres fábricas de aguardiente y cuatro de teja y ladrillo– también indica que tenían lugar todas las artes y oficios propios de una gran población, observándose un reforzamiento de la ciudad como cabecera comarcal pues ya se contabilizan tres equipamientos de carácter sanitario, mientras que a finales del siglo anterior tan sólo había uno.

Quince años más tarde, Madoz señala que la producción más importante de Castellón era el cáñamo que se exportaba para Cataluña y Aragón, aunque también para otros puntos peninsulares. Así, la industria vinculada al tratamiento del cáñamo era la más importante de la ciudad pues ocupaba a seiscientas personas. También menciona un ingente número de telares –trescientos–, las fábricas de aguardiente y ladrillo, que ya mencionaba Miñano, etc. Es decir, la industria seguía ocupando a un elevado número de habitantes de Castellón. Por su parte, la seda tan sólo se producía para el consumo interno.

No obstante, como también revela Madoz, el comercio que se hace es de poca importancia, comparado con la riqueza y necesidades del país, careciendo de un buen puerto que pudiera facilitar grandes operaciones mercantiles, por lo que sólo se concreta su movimiento a la importación y exportación de algunos efectos y frutos. En el escaso desarrollo de la actividad comercial y portuaria influía poderosamente el hecho de que no era considerado su puerto –ni ninguno de su provincia– como aduana de primera o segunda clase, concretamente era aduana de cuarta clase, con lo que los grandes movimientos de mercancías se hacían en el cercano puerto de Valencia.

Por último, abunda en la importancia que estaba alcanzando la ciudad de Castellón “ya como población de un vecindario bastante crecido, ya como capital provincial”. Esto queda refrendado a través del número de equipamientos sobre todo educativos, que ascendían a veintiuno, y de otro tipo –cinco– como el Palacio Episcopal o la plaza de toros.

Llegados a este punto resta analizar la influencia de la red de comunicaciones en el desarrollo socioeconómico de Castellón. Como se ha dicho, Castellón se encontraba en el eje de Valencia a Cataluña siendo éste de los principales del Corredor pues a inicios del siglo XIX se trataba de un camino de ruedas en buen estado que a mediados de siglo permitía el paso de diligencias. Sin embargo, prácticamente ningún camino transversal permitía su enlace con

---

<sup>222</sup> Salom, J. op. cit. pág. 61.

<sup>223</sup> Salom, J. op. cit. pág. 56.

<sup>224</sup> Salom, J. op. cit. pág. 57.

Aragón y Cuenca, siendo el único hacia Onda de herradura a inicios de siglo y en regular estado a mediados de siglo. De modo que para conectarse con Aragón debía utilizar la ruta de Teruel hacia Sagunto y desde ahí dirigirse hacia Castellón, lo que penalizaba su comercio con esta región. Asimismo, para comunicarse con el centro peninsular o el sur del Corredor lo debía hacer siempre pasando por Valencia, lo que en el primer caso también penalizaba su actividad comercial.

A todo esto hay que sumar que, en aquel entonces, las mejores condiciones de accesibilidad y el menor coste favorecían el transporte marítimo<sup>225</sup> lo que hacía que, al menos para el transporte de mercancías, no fuese este eje el determinante para el desarrollo relativo en las ciudades del litoral. Por tanto, la ventaja comparativa la tenían aquellas ciudades con puertos de aduana de primer y segundo orden como el de Valencia o Alicante y mucho mejor conectadas con el interior, quedando en parte limitado el desarrollo de Castellón. No obstante, su puerto sí le permitió ejercer una cierta actividad comercial con las localidades más próximas del interior, como Alcora u Onda, lo que unido a su designación como capital provincial permitió un cierto avance del terciario sin perjuicio del boyante secundario.

Por tanto, en un contexto de favorecimiento del transporte marítimo respecto del transporte por carretera, era mucho más determinante para el desarrollo local la presencia de un puerto que el buen estado del eje costero. Ahora bien, si el eje costero no fue clave sí lo eran las comunicaciones con el interior pues desde allí llegaban las mercancías que se comercializaban en la ciudad y que le permitieron convertirse en una importante área comercial. Sin embargo, el mal estado de estos caminos, lo que también penalizaba el transporte y desarrollo de los núcleos interiores, y las trabas burocráticas impuestas a Castellón en su puerto que limitaban su comercio, impidieron que la dinámica experimentada en el conjunto del periodo fuese mayor que la teórica que le podría corresponder a una capital provincial que ejercía desde 1833.

- **ALCALÁ DE CHIVERT:**

Como el resto de municipios de esta zona, Alcalá de Chivert se encontraba a inicios del siglo XIX en una posición ventajosa en la red de caminos gracias a que se insertaba en eje costero de Valencia a Cataluña, de ruedas en buen estado. Sin embargo, sus conexiones con el interior castellonense eran prácticamente nulas con lo que aumentaba su dependencia de este eje para relacionarse con otros puntos, máxime si tenemos en cuenta que su puerto no tenía prácticamente actividad.

Su potencial demográfico era muy bajo (tres mil habitantes) y el correspondiente productivo bajo pues la estructura sectorial de empleo de la ciudad en 1786 reflejaba una concentración en el sector primario que ocupaba a más de dos tercios de la población pese a su difícil orografía y escasez de agua como indica Madoz. Por su parte, su dedicación al secundario y terciario mostraba valores del mismo orden de los medias del Corredor y nacional, siendo su mayor déficit el comercial que prácticamente era inexistente en aquel momento según las aportaciones de Floridablanca.

Alcalá de Chivert experimentó a lo largo de este más de medio siglo un notable crecimiento de su población aproximándose a los seis mil habitantes y, por tanto casi doblando los efectivos de 1786. El crecimiento fue muy importante hasta 1842 y desde esta fecha a 1855 prácticamente se mantuvo estable su población, por tanto, en todos los periodos fue muy superior su crecimiento al español. En cuanto a la actividad productiva mantuvo su potencial productivo medio. En las líneas siguientes se analiza su evolución durante estos años.

---

<sup>225</sup> Salom, J. op. cit. pág. 53.

La red de caminos de 1855 le benefició como a todos los municipios de la zona en el transporte de viajeros pero no tanto en el de mercancías, quedando de nuevo prácticamente incomunicada con el interior de la provincia.

Respecto de la actividad productiva, el Diccionario de Miñano de 1826 señala que Alcalá de Chivert dispone de un puerto habilitado para la exportación y cabotaje y que pese al déficit de agua “los vecinos logran cuatro cosechas ricas, que son trigo, aceite, vino y garrofas”, no indicando la existencia de ningún equipamiento colectivo. Sin embargo, quince años más tarde, Madoz, tan sólo hace mención cuando se refiere a su puerto que se encontraba en abandono además que no lo contabiliza dentro de los habilitados para el comercio de cabotaje y exterior. Si a esto añadimos los datos de Floridablanca en que ya se advertía de la escasa actividad comercial y el hecho que recogía Madoz de que los excedentes de vino eran transportados hacia Vinaroz y Benicarló se puede concluir que la actividad portuaria en Alcalá de Chivert era marginal en este periodo.

Como también recoge Madoz, las manufacturas desarrolladas en la localidad se refieren al tratamiento de los productos agrarios como el aguardiente –vino– y molinos de aceite, cuyo output también se exportaba. Por el contrario, eran deficitarios de trigo que se intuye importaban del puerto de Vinaroz, pues Madoz señala que Alcalá de Chivert se surtía del mercado de Vinaroz.

Por tanto, el crecimiento de la población de Alcalá de Chivert habría que basarlo sobre todo en sus excedentes de vino y aceite que, gracias a las buenas comunicaciones con Vinaroz, puerto de cierta importancia en la provincia, le permitía su comercialización así como importar aquellos de los que carecía como el trigo. El aumento de la población está directamente relacionado sobre todo con abundantes y productivas cosechas de vino y aceite que pudieron “colocarse” en los mercados ágilmente gracias al camino del eje Mediterráneo y a pesar de un marco de “falta de higiene en el vestido y las habitaciones” que derivaba en la aparición de algunas terribles enfermedades como la lepra, según asegura Madoz. En cualquier caso, el crecimiento de Alcalá de Chivert parece exagerado en comparación con el de Vinaroz, centro comercial de su área pues ésta gozaba de unas potencialidades productivas muy superiores a las de Alcalá de Chivert.

En conclusión, se puede afirmar que el desarrollo de Alcalá de Chivert en estos años se debió fundamentalmente a la complementariedad entre las labores agrarias y la rapidez para exportar sus excedentes e importar los productos deficitarios (es decir, debido al buen estado de los caminos) ya que Alcalá de Chivert no era cabecera de partido con lo que su actividad terciaria tampoco pudo dinamizar el municipio.

Por último, en este análisis no se puede obviar el hecho de que Alcalá de Chivert se incluyese en el área comercial de Vinaroz y no en la de Castellón (Madoz hace referencia a los acarreo de vino que se efectuaban a Vinaroz y Benicarló, por tanto se encontraba bajo su área de influencia). Esto se debía a que la comunicación con Vinaroz era mucho más rápida tanto en términos de coste de viajeros y mercancías como de tiempos respecto de Castellón como indican los anexos del 18 al 21, con lo que el comercio de Alcalá se dirigía al norte de la provincia siendo Vinaroz beneficiada relativamente respecto de Castellón.

- **VINAROS:**

A inicios del siglo XIX Vinaroz se encontraba relativamente beneficiada por la red de caminos pues era atravesada por el eje de Valencia a Castellón y Cataluña, de ruedas en buen estado. Sin embargo, las conexiones con el interior de la provincia eran prácticamente inexistentes por lo que toda su actividad terrestre se basaba en el eje mencionado.

El potencial demográfico era bajo con una población que superaba los seis mil habitantes y su potencial productivo era alto, puesto que se aprecia una ligera especialización tanto en el sector secundario como terciario, si bien la ocupación era muy baja, tan sólo el 14%, por tanto, muy por debajo de la media de España y sobre todo del Corredor (24%).

A lo largo de este periodo experimentó un crecimiento notable de la población siendo superior a las medias del Corredor y España. El crecimiento fue destacado sobre todo hasta 1842, sufriendo una cierta regresión en los últimos años pasando en el conjunto del periodo de algo más de seis mil habitantes a casi diez mil. La regresión de mediados de siglo tuvo mucho que ver con las epidemias de cólera de 1854 y 1855, las inundaciones y el frío, con las pérdidas de las cosechas<sup>226</sup> y la escasez de alimentos consiguientes y que derivaba en una mayor malnutrición y, por tanto, una mayor vulnerabilidad frente a las enfermedades. Respecto del potencial productivo, mantiene su nivel alto. Seguidamente se justifica esta evolución de la ciudad de Vinaroz y la implicación de la red de caminos en ese devenir.

En primer lugar, hay que destacar que Vinaroz se vio muy beneficiada en este periodo respecto de la red de caminos sobre todo porque se puso en marcha el servicio de diligencias para viajeros, pero más si cabe por la apertura en 1847 del camino de Morella<sup>227</sup>, de regular estado y muy importante para el desarrollo de Vinaroz como se verá más adelante.

También hay que resaltar en este periodo la actividad de su puerto, decisivo para el desarrollo gracias a la exportación de los excedentes del Maestrat, vino hacia el puerto de Cullera, mientras que desde éste llegaba el arroz a tierras vinarocencas<sup>228</sup>. También era la procedencia más probable del vino que llegaba a Burriana, Valencia y Gandía<sup>229</sup>. Asimismo, se establecieron otras corrientes comerciales terrestres: De Vinaroz a Els Ports de Morella, llegando hasta allí los productos importados por el puerto o los excedentes agrícolas de la propia ciudad, a la vez, que desde aquella llegaba el trigo y otros granos hacia Vinaroz<sup>230</sup>. En esta corriente comercial fue decisiva la construcción de la ansiada carretera de Morella en 1847 si bien el comercio entre ambas zonas se ya se venía produciendo como indicaba Madoz en 1845.

Según el movimiento de mercancías en el puerto recogido en el Diccionario de Madoz, en 1844 Vinaroz era la plaza portuaria con mayor movimiento de mercancías de su provincia aunque muy lejos del nivel alcanzado por otros puertos como Valencia, Alicante o Cartagena.

La intensidad y complejidad de estos flujos comerciales exteriores produjo una fuerte acumulación de capital e impulsó el crecimiento de Vinaroz como centro comercial del área<sup>231</sup>.

En cuanto al resto de actividades, en el Diccionario de Miñano, se señala que sus vecinos se dedican al comercio y a la pesca no haciendo ninguna referencia a las actividades industriales. Por tanto, se infiere que a lo largo de este periodo la actividad industrial fue perdiendo importancia en favor de la actividad comercial y pesquera, situación que se irá agudizando como se desprende una vez más de las anotaciones de Madoz, en las que hace hincapié en la exportación de vinos, maderas de construcción, aguardiente y otros productos de la industria, así como importación de cereales, bacalao, sardina y frutos ultramarinos. Respecto de la industria señala que “se ejercen algunas profesiones científicas y todas las artes mecánicas indispensables, pero como puerto de mar y cabotaje de distrito marítimo, su industria dominante es la navegación, la pesca y la construcción de buques en su famoso astillero. Hay fábricas de aguardiente, de tonelería y molinos de aceite”.

Por otra parte, Vinaroz era cabeza de partido judicial lo que unido a la dinámica comercial hizo que hubiesen aparecido numerosos equipamientos de todo tipo este periodo desde

---

<sup>226</sup> Roig, S.: *Breve Historia de Vinaroz*. Associació Cultural Amics de Vinaros. Vinaroz. 2001, pág. 146.

<sup>227</sup> Ídem anterior.

<sup>228</sup> Salom, J. op. cit. pp. 55 y 57.

<sup>229</sup> Salom, J. op. cit. pág. 55.

<sup>230</sup> Ídem anterior.

<sup>231</sup> Salom, J. op. cit. pág. 60.

1827; Miñano no menciona ninguno y en el Diccionario de Madoz figuran un hospital, doce escuelas para instrucción pública y un teatro, con lo que en estos años Vinaroz reforzó la capitalidad en su partido e interior castellonense a través de la implantación de numerosos servicios.

El último punto del análisis estaría dirigido a destacar el papel de las infraestructuras en el desarrollo municipal. En la evolución de Vinaroz a lo largo de estos más de cincuenta años se observa cómo su puerto fue adquiriendo protagonismo debido a una intensa actividad comercial en la ciudad que se vio reforzada por su carácter como cabecera del partido judicial, con la aparición de numerosos equipamientos con carácter administrativo y de servicios. La actividad boyante del puerto fue posible por una parte gracias a que en un contexto de bajos costes relativos del transporte marítimo frente al terrestre, en el eje Mediterráneo los alimentos básicos se transportaban mayoritariamente por barco como el trigo, arroz, vino, etc. Además la conexión con Morella, sobre todo, partir de 1847 con la finalización de la carretera hacia esa ciudad, aproximó más la ciudad hacia el interior castellonense con lo que se reforzaron los lazos comerciales entre estos dos ámbitos territoriales.

Por lo tanto, el buen estado relativo del camino del eje Mediterráneo no fue tan importante para el desarrollo municipal y sí lo fueron los caminos transversales pese a que su estado era mucho más deficiente. No obstante, pese las ventajas comerciales de que disponía Vinaroz, su crecimiento fue más limitado de lo cabía esperar por las limitaciones a las transacciones comerciales que se impusieron a su puerto a favor de otros puertos como Valencia y Alicante y las epidemias y adversidades climatológicas a las que tuvo que enfrentarse su población.

En conclusión, se puede afirmar que el desarrollo de Vinaroz se debe fundamentalmente a la actividad comercial de su puerto que fue aumentando conforme avanzaba el siglo. En esa actividad comercial fueron determinantes las conexiones con los núcleos interiores como Morella y mucho menos las conexiones en el eje del Mediterráneo pues los costes por tierra eran mayores que por mar. A su vez, el rango de cabecera de partido judicial reforzó su actividad comercial y terciaria. Por último, no se puede pasar por alto que las limitaciones burocráticas a las actividades comerciales impidieron que su desarrollo fuese todavía superior.

**SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-1.**

**CUADRO 1.55: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-1 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|                      | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|--------------|-------------|
|                      | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                    | 1842-1857    | 1786-1857   |
| SAGUNTO              | 6.073             | 6.205             | 6.915             | 0,04                         | 0,76         | 0,20        |
| CASTELLÓN            | 12.483            | 19.664            | 19.945            | 1,03                         | 0,10         | 0,84        |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 3.002             | 5.747             | 5.684             | 1,63                         | -0,07        | 1,26        |
| VINAROS              | 6.239             | 10.836            | 9.795             | 1,32                         | -0,64        | 0,80        |
| <b>SUBCORREDOR-1</b> | <b>27.797</b>     | <b>42.451</b>     | <b>42.339</b>     | <b>0,94</b>                  | <b>-0,02</b> | <b>0,74</b> |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                  | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                  | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.56: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                      | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | ‰ COMERC. / POB. TOT. |
|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|
| SAGUNTO              | 28                  | 69                  | 13                  | 18                   | 77                    |
| CASTELLÓN            | 27                  | 66                  | 25                  | 9                    | 29                    |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 22                  | 68                  | 18                  | 14                   | 3                     |
| VINAROS              | 14                  | 62                  | 21                  | 18                   | 13                    |
| <b>SUBCORREDOR-1</b> | <b>24</b>           | <b>66</b>           | <b>21</b>           | <b>13</b>            | <b>33</b>             |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>             |

**CUADRO 1.57: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|                   | Aguard. | Fáb. tejas y ladrillos | Canteras |
|-------------------|---------|------------------------|----------|
| SAGUNTO           |         |                        | Muchas   |
| CASTELLÓN         | 3       | 4                      |          |
| ALCALÁ DE CHIVERT |         |                        |          |
| VINAROS           |         |                        |          |

**CUADRO 1.58: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|                   | Mol. harin. | Horn. pan cocer | Mol. aceite | Prensa fideos y pastas | Aguard. | Telares Lienzos | Telares seda |
|-------------------|-------------|-----------------|-------------|------------------------|---------|-----------------|--------------|
| SAGUNTO           | 7           | 11              | 30          |                        | 4       | 7               |              |
| CASTELLÓN         | 14          |                 | 8           | 5                      | 3       | Muchos          | 300          |
| ALCALÁ DE CHIVERT |             |                 | 5           |                        | 5       |                 |              |

|         | Mol. harin. | Horn. pan cocer | Mol. aceite | Prensa fideos y pastas | Aguard. | Telares Lienzos | Telares seda |
|---------|-------------|-----------------|-------------|------------------------|---------|-----------------|--------------|
| VINAROS |             |                 |             |                        |         |                 |              |

|                   | Fáb. algodón | Fáb. curtidos | Fáb. Jabón | Fáb. papel | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. de azulejos | Fáb. armas | Talleres para carros |
|-------------------|--------------|---------------|------------|------------|------------------------|------------------|------------|----------------------|
| SAGUNTO           |              |               |            |            |                        |                  |            |                      |
| CASTELLÓN         | 1            | 1             | 1          | 1          | 4                      | 1                | 3          | 9                    |
| ALCALÁ DE CHIVERT |              |               |            |            |                        |                  |            |                      |
| VINAROS           |              |               |            |            |                        |                  |            |                      |

**CUADRO 1.59: EQUIPAMIENTOS DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|-------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SAGUNTO           |                       |            |       | 0     |
| CASTELLÓN         | 1                     |            |       | 1     |
| ALCALÁ DE CHIVERT |                       |            |       | 0     |
| VINAROS           |                       |            |       | 0     |

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|-------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SAGUNTO           |                       |            |       |       |
| CASTELLÓN         | 3                     |            | 1     |       |
| ALCALÁ DE CHIVERT |                       |            |       |       |
| VINAROS           |                       |            |       |       |

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|-------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SAGUNTO           | 3                     | 11         | 1     | 15    |
| CASTELLÓN         | 3                     | 21         | 5     | 29    |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 1                     | 2          |       | 3     |
| VINAROS           | 1                     | 12         | 1     | 14    |

|                   | DIFERENCIA 1786-1842 |            |       |       |
|-------------------|----------------------|------------|-------|-------|
|                   | Sanitarios           | Educativos | Otros | Total |
| SAGUNTO           | 3                    | 11         | 1     | 15    |
| CASTELLÓN         | 2                    | 21         | 5     | 28    |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 1                    | 2          | 0     | 3     |
| VINAROS           | 0                    | 0          | 0     | 0     |

**CUADRO 1.60: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-1 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|                   | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|-------------------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| SAGUNTO           | 1              | 6                 | MEDIO              | 0               |                   | 0                | 0                |
| CASTELLÓN         | 2              | 6                 | MEDIO              |                 | 0                 |                  |                  |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 2              | 7                 | MEDIO              | 0               | 0                 | 0                |                  |
| VINAROS           | 2              | 6                 | ALTO               |                 | 0                 | 0                |                  |
| <b>SC-1</b>       | <b>1</b>       | <b>4</b>          | <b>MEDIO</b>       |                 | <b>0</b>          |                  |                  |

**CUADRO 1.61: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|                   | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| SAGUNTO           | 1              | 7                     | 4                    | MEDIO                | 5                   |
| CASTELLÓN         | 1              | 5                     | 3                    | MEDIO                | 5                   |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 2              | 7                     | 2                    | MEDIO                |                     |
| VINAROS           | 2              | 7                     | 3                    | ALTO                 | 4                   |
| <b>SC-1</b>       | <b>1</b>       | <b>4</b>              | <b>2</b>             | <b>MEDIO</b>         |                     |

|                   | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|-------------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| SAGUNTO           | 1              | 2                | 2               | 3                 |
| CASTELLÓN         | 1              | 2                | 2               | 3                 |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 1              | 2                | 3               | 3                 |
| VINAROS           | 1              | 3                | 2               | 3                 |
| <b>SC-1</b>       | <b>1</b>       | <b>1</b>         | <b>1</b>        | <b>2</b>          |



#### **4.7.4. ÁREA INTERIOR 2:**

El Área Interior 2 se encontraba en el interior castellonense con una red de caminos bastante precaria relativamente a inicios del siglo XIX. Así los caminos que les acercaban al eje del litoral, uno de los principales del Corredor, se encontraban en el mejor de los casos en estado regular, caso del camino de Sagunto a Segorbe y Aragón, que era el más importante de la zona. Los caminos de la propia Segorbe hacia Onda, Requena y Cheste se encontraban en un estado lamentable al igual que el camino de Onda a Castellón, que no pasaba de ser de herradura. Por tanto, las relaciones entre los dos municipios de la zona, Segorbe y Onda eran muy complicadas debido al mal estado del camino, senda a pie, de manera que cada una de las localidades miraba al eje mediterráneo de forma casi independiente.

El potencial demográfico de la zona a finales del siglo XVIII, era muy bajo aunque su potencial productivo era alto. Para comprender esto hay revisar la coyuntura municipal y así se observa cómo Segorbe, menos desfavorecido en cuanto la red de caminos obtiene un potencial productivo mucho más alto que Onda, basado en actividades terciarias.

A lo largo de la primera mitad del siglo XIX, la red de caminos experimentó una importante mejoría ya que, al menos, las sendas a pie habían pasado a ser de herradura, y los antiguos caminos de herradura evolucionaron a caminos de ruedas en mal estado, lo que fomentó las relaciones entre municipios hasta el momento prácticamente imposibles de realizar.

La dinámica demográfica alcanzada fue intermedia relativamente y mayor en el caso de Segorbe que en el de Onda. En cuanto al potencial productivo continuaba siendo alto a mediados de siglo. A continuación se describe la evolución tanto de Segorbe como de Onda.

- **SEGORBE:**

A inicios del siglo XIX, Segorbe se encontraba según la red de caminos del Corredor en una posición desfavorable pues el camino que articulaba sus comunicaciones con otros puntos del Corredor se encontraba en regular estado, aunque no hay que olvidar que éste conectaba la zona del Alto Palencia y Aragón con el litoral, por tanto, se trataba de un eje bastante importante.

Su potencial demográfico era bajo pero el productivo elevado debido a su especialización en el sector terciario, con una ocupación varios puntos superior a la media del Corredor y España. También resulta relevante la actividad comercial superior a la media española, y en general, el número de ocupados, superior a los valores del Corredor y español. Si se analiza más detalladamente la actividad de Segorbe se observa que a principios de siglo en los cultivos agrícolas predominaba la vid aunque también otros productos como el trigo y el grano<sup>232</sup> gracias a la fertilidad de sus tierras bañadas por el río Palencia como asiente Madoz. Su actividad industrial era subsidiaria de la agricultura y por tanto, basada en su mayor parte en la fabricación de aguardiente cuyo descenso de demanda a lo largo del siglo XIX limitó las posibilidades de desarrollo industrial en las áreas vinícolas como lo era la propia Segorbe<sup>233</sup>. El flujo comercial exportador de vino durante este periodo fue posible gracias a la relativa proximidad del puerto de Sagunto<sup>234</sup>, ciudad con la que enlazaba a través del camino señalado de Aragón al litoral.

A mediados de siglo, la población de Segorbe había aumentado sustancialmente pasando de casi seis mil a casi ocho mil habitantes pero, de todas formas, no lo suficiente para alcanzar la media del Corredor o de España. Ese dinamismo fue favorecido por un “clima benigno y sano”

---

<sup>232</sup> Salom, J. op. cit. pág. 40.

<sup>233</sup> Salom, J. op. cit. pp. 48 y 49.

<sup>234</sup> Salom, J. op. cit. pág. 52.

como también describe Madoz. Por otra parte, su potencial productivo pasó de ser “alto” a “muy alto” en el marco del Corredor. A continuación se va a justificar la evolución de Segorbe durante esta primera mitad del siglo XIX.

En primer lugar hay que destacar que respecto de la red de caminos, a lo largo del periodo no se observan grandes avances, si bien los caminos que eran de sendas a pie y de herradura pasaron a ser de herradura y de ruedas en mal estado respectivamente, lo que ya es un avance ante la práctica imposibilidad de circular carros a inicios de siglo. No obstante, el principal camino que atravesaba Segorbe, el que conducía a Aragón, apenas experimentó mejoría y continuaba siendo de ruedas en regular estado.

En cuanto a su actividad económica, en 1826 Miñano hacía referencias a algunas fábricas de aguardiente, papel, alfarerías y almidón. En 1842, según Madoz, respecto de las fábricas se aprecia un incremento en los telares de seda, aparece una fábrica de algodón, una fábrica de yesos, muchas de cedazos y dos imprentas, lo que indica que cuando menos el peso de actividad industrial se mantuvo en el periodo pues no hay que olvidar que la población aumentó.

Respecto del comercio, en el Diccionario de Madoz se menciona que se vincula a la exportación de los productos que sobran, los cuales se llevan principalmente a Valencia y Aragón, importándose arroz, viandas, géneros de vestir y otros artículos de general consumo. También según Madoz, se establecen otras corrientes terrestres de las zonas excedentarias hacia las consumidoras que pasan por Segorbe: Desde el Alto Palancia (Bejís y Caudiel) se recogen dos corrientes, una que va Segorbe y de allí a Sagunto, y otra que abastece Teruel<sup>235</sup>. En el caso de Bejís, exportación de trigo, vino y cebada para Segorbe y Aragón; en el caso de Caudiel, se exportaba vino a Aragón y trigo a los pueblos de la sierra de Espadán, Segorbe y la Plana, por tanto, Onda. En definitiva la actividad comercial era muy importante en la ciudad.

Por lo que respecta a la dotación de equipamientos, se observa un aumento del número de equipamientos referidos a colegios. El aumento en el número de instalaciones educativas en Segorbe se encuentra en plena consonancia con su aumento demográfico en este espacio temporal y el reforzamiento de Segorbe como cabecera de partido judicial y área comercial.

Resta analizar el papel de los caminos en la evolución de Segorbe a lo largo de este periodo: Como se ha dicho Segorbe se encontraba en el eje de Sagunto a Aragón que, pese a no encontrarse en buen estado, su tránsito comercial era muy elevado ya que era el único que conectaba la región de Aragón y buena parte del interior castellanense con el litoral. Así, Segorbe, se convirtió en plaza comercial de aquellas localidades próximas a ella pero que adolecían de graves problemas de accesibilidad, y en canalizador de las mercancías provenientes de Aragón y el interior de la provincia de Castellón. Por otro lado, su actividad agraria se encontraba en estado floreciente y permitió que se desarrollase un sector secundario muy vinculado al tratamiento de los productos agrarios cuyos excedentes, de no haber existido el eje Sagunto-Aragón, difícilmente se habrían podido comercializar. Por último, su carácter de plaza comercial y de cabecera de partido se reforzaron mutuamente posibilitando la aparición de numerosos equipamientos.

Es decir, que en el caso de Segorbe resulta fundamental el papel desempeñado por la red de caminos ya que, favoreció la actividad terciaria y comercial permitiendo exportar con agilidad los excedentes agrarios e industriales.

- **ONDA:**

A inicios del siglo XIX, Onda se encontraba en una situación bastante desfavorable respecto de la red de caminos pues apenas tenía posibilidades de conexión con otros núcleos de la provincia de Castellón. Concretamente, con respecto a la capital el camino era de herradura,

---

<sup>235</sup> Salom, J. op. cit. pág. 55.

hacia Segorbe, el camino era una senda a pie, y respecto del interior de Castellón no llegaban ni a esa consideración. No obstante, al menos tenía próxima una plaza portuaria de cierta relevancia como era Castellón.

Su potencial demográfico era bastante bajo, ya que no llegaba a los cinco mil habitantes, al igual que el productivo, pues se apreciaba una ligera especialización en el sector secundario pero también en el primario gracias a su fértil terreno que regaba el río Mijares. De acuerdo con los datos de Cavanilles de finales del siglo XVIII, el déficit de cereales de esta localidad era suplantado gracias al excedente en el interior montañoso de Castellón<sup>236</sup> lo que estará en consonancia con la corriente señalada por Madoz, de trigo y otros granos entre Teruel, el Alto Palancia y la Plana de Castellón<sup>237</sup>.

La actividad industrial de Onda en aquellos años se basaba en manufacturas comercializadas por los propios artesanos gracias a las fábricas de loza fina y basta que utilizaban las materias presentes en el mismo término<sup>238</sup>.

A mediados de siglo, Onda había experimentado un crecimiento muy pequeño, pues pasó de una escasa tasa media anual de 0,30% entre 1786 y 1842 pese la benignidad climática según Madoz, a una regresión en los últimos quince años de -0,31%. Su potencial productivo se mantenía bajo en este periodo. A continuación se justifica la evolución seguida por Onda durante estas décadas.

En cuanto a la red de caminos, fue muy importante que el camino de conexión hasta Castellón, que hasta entonces era de herradura, pasara a ser de ruedas y en regular estado, pues prácticamente era la única vía de comunicación que tenía Onda con su entorno.

Respecto del tejido productivo, en el Diccionario de Miñano de 1827 se hacía referencia a algunos telares de seda, y dos fábricas de ladrillos, loza y alfarería, mientras que en 1842, según Madoz, las fábricas de loza ya eran tres, aparece una fábrica de papel, dos alfarerías y un batán notando la desaparición de los telares de seda, lo que denota una cierta especialización en las actividades relacionadas con la cerámica. Abundando en las anotaciones de Madoz, pero referidas al comercio, indica que el tráfico mercantil se reduce a la exportación de algunos frutos sobrantes y de los productos industriales –dirigidos al puerto de Castellón<sup>239</sup>–, por tanto, exportaciones de productos cerámicos (tejas, ladrillos, loza y objetos de alfarería), y a la importación de los artículos de general consumo de que carecen.

Resta por analizar la incidencia de la red de caminos en el desarrollo de Onda: Como ya se vio, el crecimiento demográfico de Onda fue muy pequeño en el conjunto del periodo. Pese a la actividad industrial que se observa en Onda ya a inicios de siglo, durante estos cincuenta años su crecimiento se ve lastrado debido a la deficiencia en las comunicaciones, pues a inicios de siglo el único camino relevante que comunicaba Onda con su entorno era el que se dirigía hacia Castellón, de herradura. A mediados de siglo su estado era regular, y pese a la disminución en el coste del transporte de mercancías en un 30% y el aumento en la capacidad de los carros con respecto a la caballería, no fue suficiente para fortalecer su actividad económica: Tan sólo aparecen dos nuevos equipamientos educativos en todo el periodo –aunque esto se debía en parte a que la cabeza del partido judicial era Villarreal–, aumentando de dos a tres sus fábricas de loza, apareciendo entre 1827 y 1842 una fábrica de papel, dos alfarerías y un batán pero desapareciendo los telares de seda.

Otro de los lastres en el desarrollo de Onda fue su déficit de grano que era suplido por la corriente proveniente del interior montañoso de Castellón, en un marco de comunicaciones paupérrimas con la Plana de Castellón. Las dificultades para el comercio de los productos cerámicos en Onda se ven reflejadas en el hecho de que tan sólo figuran seis comerciantes por

---

<sup>236</sup> Salom, J. op. cit. pág. 53.

<sup>237</sup> También recogida en Salom, J. op. cit. pág. 54.

<sup>238</sup> Salom, J. op. cit. pp. 50 y 51.

<sup>239</sup> Salom, J. op. cit. pág. 61.

cada diez mil habitantes en 1786, momento en el que la actividad secundaria ya se encontraba en la media del Corredor y superior a la del resto de España.

En conclusión, las enormes dificultades de Onda para comerciar sus productos agrarios e industriales e importar aquellos de primera necesidad en los que era deficitaria, constriñeron su desarrollo, por lo que se puede afirmar que se trata de un ejemplo evidente en que las infraestructuras de transporte supusieron un cuello de botella al desarrollo.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL AI-2.**

**CUADRO 1.62: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-2 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| SEGORBE         | 5.875             | 7.303             | 7.951             | 0,43                            | 0,59         | 0,50        |
| ONDA            | 4.781             | 5.588             | 5.325             | 0,30                            | -0,31        | 0,16        |
| <b>AI-2</b>     | <b>10.656</b>     | <b>12.891</b>     | <b>13.276</b>     | <b>0,37</b>                     | <b>0,20</b>  | <b>0,35</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.63: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | ‰ COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|
| SEGORBE         | 26                  | 59                  | 14                  | 27                   | 43                    |
| ONDA            | 17                  | 70                  | 21                  | 9                    | 6                     |
| <b>AI 2</b>     | <b>22</b>           | <b>63</b>           | <b>17</b>           | <b>20</b>            | <b>26</b>             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>             |

**CUADRO 1.64: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|         | Fáb. almidón | Fáb. Aguard. | Telares seda | Fáb. papel | Fáb. alfarerías | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. de loza |
|---------|--------------|--------------|--------------|------------|-----------------|------------------------|--------------|
| SEGORBE | algunas      | algunas      |              | algunas    | algunas         |                        |              |
| ONDA    |              |              | algunas      |            | 2               | 2                      | 2            |

**CUADRO 1.65: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|         | Mol. harin. | Fáb. almidón | Mol. aceite | Fáb. Aguard. | Telares seda | Fáb. algodón | Batanes | Fáb. cedazos |
|---------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|---------|--------------|
| SEGORBE | algunas     | algunas      | Algunas     | algunas      | algunas      | 1            |         | muchas       |
| ONDA    | 18          |              | 32          |              |              |              | 1       |              |

|         | Fáb. papel | Imprentas | Fáb. alfarerías | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. de loza | Fáb. yeso |
|---------|------------|-----------|-----------------|------------------------|--------------|-----------|
| SEGORBE | algunas    | 2         | algunas         |                        |              | 1         |
| ONDA    | 1          |           | 2               | 2                      | 3            |           |

**CUADRO 1.66: EQUIPAMIENTOS DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|---------|-----------------------|------------|-------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SEGORBE | 2                     |            |       | 2     |
| ONDA    |                       |            |       | 0     |

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|---------|-----------------------|------------|-------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SEGORBE | 2                     |            |       |       |
| ONDA    | 1                     |            |       |       |

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------|-----------------------|------------|-------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SEGORBE | 2                     | 9          | 3     | 14    |
| ONDA    | 1                     | 2          |       | 3     |

|         | DIFERENCIA 1786-1842 |            |       |       |
|---------|----------------------|------------|-------|-------|
|         | Sanitarios           | Educativos | Otros | Total |
| SEGORBE | 0                    | 9          | 2     | 11    |
| ONDA    | 0                    | 2          | 0     | 3     |

**CUADRO 1.67: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL AI-2 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|         | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|---------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| SEGORBE | 4              | 7                 | ALTO               |                 |                   | 1                |                  |
| ONDA    | 5              | 7                 | BAJO               | 0               | 0                 |                  |                  |
| AI-2    | 4              | 5                 | ALTO               |                 | 0                 | 1                |                  |

**CUADRO 1.68: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|         | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|---------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| SEGORBE | 3              | 7                     | 3                    | MUY ALTO             | -                   |
| ONDA    | 3              | 7                     | 4                    | BAJO                 | -                   |
| AI-2    | 5              | 5                     | 3                    | ALTO                 | -                   |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| SEGORBE     | 2                     | 3                       | 4                      | 3                        |
| ONDA        | 1                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| <b>AI-2</b> | <b>1</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               | <b>2</b>                 |

#### **4.7.5. CORREDOR 2:**

El Corredor 2 a inicios del siglo XIX se encontraba en una situación muy ventajosa respecto de la red de caminos pues se extendía a lo largo del camino de Madrid a Albacete, de ruedas en buen estado cuya prolongación llegaba hasta Valencia, Alicante y Murcia.

Por otra parte, su potencial demográfico era bajo y su potencial productivo medio con una ligera especialización en los sectores secundario y terciario.

A mediados de siglo, el Corredor 2 había sido una de las zonas más beneficiadas por las inversiones realizadas en la red de caminos. El camino de ruedas había convertido en “carretera” con el consiguiente paso de diligencias y el descenso en los costes de transporte. En este caso, las ventajas de la red se trasladaron también de forma muy sustancial al transporte de mercancías.

En cuanto al potencial demográfico de la zona al final del periodo mantuvo su posición pero con una dinámica demográfica muy elevada, especialmente en los casos de Albacete y Aranjuez, pues en el resto la dinámica fue inferior a la del Corredor y a la española. Respecto del potencial productivo pasó a ser alto debido a un aumento generalizado de la actividad industrial y terciaria.

Por último, hay que recordar que a lo largo de la década de los cincuenta se fue extendiendo el servicio ferroviario por la zona también, lo que lógicamente influyó en la dinámica de la zona. No obstante, el análisis del impacto de la llegada de este nuevo modo de transporte será objeto en la siguiente etapa de este trabajo.

A continuación se analiza y justifica la evolución y coyuntura de los municipios integrantes de la zona.

- **ARANJUEZ:**

A finales del siglo XVIII, la ubicación geográfica de Aranjuez le hacía quedar en una posición muy favorecida en la red de caminos del Corredor pues quedaba perfectamente comunicada con las ciudades más importantes del Corredor a través de caminos de ruedas en buen estado, y especialmente con la capital de España, por su cercanía. Sus ventajas no sólo se referían a las comunicaciones con el Corredor sino que se extendían hacia el sur de España, a través de camino de ruedas que conducía a Córdoba y Sevilla.

Sin embargo, su potencial demográfico era muy bajo ya que no llegaba a los tres mil habitantes, y otro tanto ocurría con el productivo, pues a pesar de observarse una cierta especialización en actividades terciarias y comerciales, las actividades primarias ocupaban a casi el ochenta por ciento de la población, es decir, valores muy superiores a los de la media del Corredor y España.

A mediados de siglo, Aranjuez había aumentado espectacularmente su población rebasando los diez mil habitantes y alcanzando la mayor tasa de crecimiento medio anual del Corredor, más del cuatro por ciento. Así mismo su potencial productivo pasó a ser alto. Seguidamente, se analizan las causas de esta espectacular dinámica de crecimiento y variación en su potencial productivo.

Respecto de la red de caminos hay que destacar que Aranjuez en este periodo reforzó considerablemente su lugar privilegiado pues ahora podía acceder a todas las capitales a través de las denominadas “carreteras”, por las cuales ya podían circular diligencias y los carros con costes y tiempos de desplazamientos relativamente bajos.

Sin embargo, el acontecimiento de mayor trascendencia en el devenir de Aranjuez, fue la roturación de sus tierras a partir de 1808, pues hasta entonces había sido Real Sitio. Miñano

recoge en su Diccionario que es partir de 1808, cuando comienza el verdadero desarrollo municipal gracias a la virginidad y bondad de sus tierras que facilitó abundantes cosechas sobre todo de granos, lo que indujo la inmigración de numerosos colonos: “En lo que no cabe duda es, que si del rompimiento de las tierras de este Real Sitio, resultó un beneficio general por la abundancia de granos que nunca había visto la capital en sus alrededores, y que hizo bajar a un precio ínfimo las especies de trigo y cebada, no es menos cierto que esta misma abundancia de trigo y cebada ha reducido a la miseria a una multitud de labradores de las dos Castillas porque les ha hecho perder durante muchos años grandes sumas de su capital, obligándoles a abandonar sus campos”. Miñano, también hacía referencia a la importancia de algunas actividades manufactureras: “Muchos caudales se han engrosado en este Real Sitio con el depósito de las maderas que vienen por el Tajo y pagan el derecho del boquete; pero este tráfico se ha disminuido mucho”. Por último también se refería a la existencia de varias fábricas de chocolate. En este mismo año, Miñano contabiliza dos equipamientos sanitarios entre otros. Así pues, ya durante estos años se aprecia un cambio importante en la dinámica de transformación de Aranjuez, donde la apertura a la actividad agrícola propició la llegada de colonos y el desarrollo de una industria manufacturera con fines locales y regionales tal y como relata Madoz en el año 1842.

En ese año, Madoz se hace eco de sus producciones de trigo, cebada, garbanzos, legumbres, hortalizas, frutas, entre las que destaca por su abundancia y calidad la fresa y la abundante pesca del Tajo y el Jarama. Así mismo, destaca la gran fábrica de cristales, la operación del corte y aserrado de maderas, que sostienen grandes almacenes para los trabajos de todas clases, y las fábricas de chocolate. Por otro lado, además de los dos equipamientos sanitarios figuran seis instalaciones docentes y otros tres equipamientos de carácter más general.

Por tanto, hasta la fecha fue muy importante el efecto de la roturación de sus tierras por los efectos multiplicadores sobre el resto de sectores. El estancamiento al que estaba sometido Aranjuez queda perfectamente descrito en los textos de Madoz: “Cuando Aranjuez era sólo un sitio de recreo de los reyes, ni había comercio, ni vida, ni animación fuera de las temporadas en que la corte residía en aquel punto. La distinta forma que se dio al sitio, convirtiéndolo en una población alegre y saludable, cambió también el aspecto de su movimiento mercantil, estableciéndose en aquel punto varios capitalistas que empezaron desde luego a desplegar sus conocimientos comerciales, y en el día puede decirse que Aranjuez es un depósito o almacén con ventajas reconocidas sobre los demás puntos del interior, y sin necesidad de reales personas pues tiene en sí mismo los elementos necesarios para existir, y aun para prosperar de un modo rápido si el patrimonio acabase de levantar las trabas de que hemos hecho mérito hablando de la agricultura”.

En esa dinámica tan espectacular de crecimiento de su población también incidieron muy positivamente las condiciones higiénicas que también mejoraron muy sustancialmente durante esos años; una vez más Madoz lo relata: “clima templado y alegre, apacible y delicioso en la primavera, y saludable aun en los meses del estío; esto último es una novedad, hija de las progresivas mejoras de la población, que rodeada antiguamente de bosques y matorrales, con casas pobres y mezquinas, sufriendo las exhalaciones de la marcha lenta del Tajo, de los cauces de riego, de los pudrideros de basura para beneficiar los jardines, y respirándose un aire, grueso y pegajoso, como es propio de todo país pantanoso, se padecían enfermedades pertinaces intermitentes. Las enfermedades que en el día se experimentan no son más graves que en otras poblaciones”.

Llegados a este punto, faltaría relacionar el desarrollo experimentado por el municipio y su vinculación con la accesibilidad en red de caminos a lo largo de esos años.

Ya se ha señalado cómo a inicios del siglo XIX su posición era muy ventajosa respecto a la red de caminos por su facilidad para comunicarse tanto con las ciudades más importantes del Corredor como con otras ciudades como las andaluzas.



Sin embargo, su elevada accesibilidad relativa no pudo ser aprovechada por su condición de Real Sitio que impedía su desarrollo ya que sus esfuerzos se destinaban a actividades de servidumbre y diversión de la Realeza. No obstante, cuando se procedió a la roturación de sus campos, la fertilidad de sus tierras propició ingentes cosechas de granos que, gracias a las buenas comunicaciones de que gozaba, incidieron muy favorablemente en la actividad comercial, y por tanto, en el crecimiento de Aranjuez.

Por tanto, Aranjuez a inicios del siglo XIX vivía en una situación de gran potencialidad para el desarrollo a todos los niveles, pero hubo de esperar a que se diesen ciertas condiciones políticas y administrativas para que su desarrollo fuese una realidad.

- **ALCÁZAR DE SAN JUAN:**

A comienzos del siglo XIX, Alcázar de San Juan se encontraba en una posición menos favorecida que el resto de municipios de su zona respecto de la red de caminos pues, aunque geográficamente se encontraba próxima a los principales ejes de transporte del Corredor, e incluso al eje de Madrid hacia Andalucía, los caminos que le permitían acceder a éstos no pasaban de la consideración de caminos de herradura lo que penalizaba su favorable posición geográfica.

Su potencial demográfico era bajo ya que no llegaba a los seis mil quinientos habitantes según las aportaciones de Floridablanca. De acuerdo con esa misma fuente, respecto de la estructura sectorial de empleo, se observa una dedicación en el sector primario del mismo orden que en el resto del Corredor y España, sin embargo, la dedicación en el secundario es inferior a las medias del Corredor y nacional ya que el municipio destacaba por su dedicación en el terciario, varios puntos por encima de la media de estos ámbitos territoriales más amplios, aunque insuficiente para alcanzar un elevado índice potencial productivo.

La evolución demográfica de Alcázar de San Juan muestra un crecimiento moderado a lo largo de todo el periodo aunque una cierta regresión a mediados de siglo que, en todo caso, parece relacionarse con una sobrestimación de esa población en 1842 puesto que durante el periodo de ejecución del ferrocarril a comienzos de los años cincuenta, se advierten corrientes migratorias hacia Alcázar, tanto por la atracción de la mano de obra, como por las expectativas de progreso y bienestar económico levantadas por el tren<sup>240</sup>. Por otro lado, a mediados de siglo, su índice potencial productivo continuaba siendo alto. A continuación se justifica esta evolución.

Respecto de la red de caminos, fue uno de los municipios que mayores ventajas relativas obtuvo en el conjunto del Corredor, tanto en el transporte de viajeros como de mercancías, pues sus antiguos caminos de herradura que comunicaban con las rutas más importantes se transformaron en caminos en buen estado, con lo que el avance en ese sentido fue muy notable. No obstante, aquellos que comunicaban el municipio con los núcleos rurales de su entorno se encontraban en un estado muy deficiente lo que dificultará enormemente su comercio con estas partidas rurales<sup>241</sup>.

En cuanto al tejido productivo, llegados al primer cuarto del siglo XIX, en el Diccionario de Miñano se hace referencia a la producción de muchos pastos para ganados, buen trigo, aceite y vino, además de la existencia de fábricas de salitres minerales que empleaban diariamente a quinientos hombres. También señala la presencia de doce fábricas de jabón que antes pasaban de cuarenta lo cual indica una cierta regresión en el sector industrial. Además, tan sólo transcribe la permanencia de un equipamiento de carácter sanitario mientras que a finales de siglo se

---

<sup>240</sup> Gallego, J. A.: *Alcázar de San Juan: ferrocarril y desarrollo, 1850-1936*, Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación de Ciudad Real, Ciudad Real, 2001, pág. 51.

<sup>241</sup> Gallego, J. A. op. cit. pág. 183.

contabilizaban dos. Por tanto, en este periodo lo que se evidencia es un descenso significativo de la actividad básicamente industrial.

Ya en los años cuarenta, en el Diccionario de Madoz, se indican como cosechas más abundantes las basadas en cereales, vino, licor, barrilla, salitre, legumbres y azafrán, aunque periódicamente sufrían los efectos de las plagas de langosta. En esta fuente también se señala que las producciones de cereales son suficientes para abastecer su población y se expenden en las inmediatas provincias de Albacete, Murcia y Madrid. Además, su déficit de aceite es suplido por el andaluz, así como la falta de vino proviene de Tomelloso. También se exporta jabón hacia las Castillas, Andalucía y el Reino de Valencia a través de una gran porción de vecinos que se dedican al tráfico de estos géneros como indica textualmente Madoz. Así mismo, se hace eco de la celebración de un “mercado muy concurrido semanal en el que se presentan numerosos comerciantes de paños, telas de hilo, seda, loza y cristal de todas clases” y la celebración de una feria anual. En cuanto a la actividad industrial, parece recuperarse pues aumentó el número de fábricas de jabón, pasando a ser dieciséis y surgieron otras de telares, batanes o de chocolate. Por último, respecto de la dotación de equipamientos, se mantiene el hospital de décadas anteriores contabilizando en ese momento dos instalaciones docentes inexistentes según las anotaciones de Miñano.

El resultado de todo esto es que Alcázar de San Juan a mediados de siglo conservaba una actividad mayoritariamente agrícola advirtiendo un cierto avance en los sectores secundario y terciario, este último, tanto por ser cabeza de partido judicial, lo que favoreció la implantación de algún equipamiento, como por la ocupación de sus habitantes en tareas comerciales.

Faltaría por relacionar el papel de la red de caminos en la evolución de Alcázar de San Juan. Ya se ha comentado que pese a no encontrarse en ninguno de los caminos principales del Corredor, Alcázar de San Juan se encontraba por una parte, relativamente próximo a las rutas de Madrid-Albacete a Murcia y Alicante, y por otra parte, cercano al camino de Madrid hacia Córdoba y Sevilla. Conexiones todas éstas que mejoraron ostensiblemente pasando de ser caminos herradura a caminos en buen estado, es decir, de ser muy dificultoso el transporte de mercancías a inicios de siglo a poder circular carros, con lo que la actividad comercial se pudo ver favorecida pero, en todo caso, no como cabría de esperar por las paupérrimas conexiones de los núcleos rurales con Alcázar y la escasa integración de los mercados nacionales. De hecho, la evolución demográfica en el conjunto del periodo, si se descuenta el crecimiento de mediados de siglo por la ejecución de la línea de ferrocarril, se puede considerar prácticamente nulo lo que indica el estancamiento del municipio durante esta primera mitad del siglo XIX debido al cuello de botella ejercido por la red viaria como pondrá de manifiesto de inmediato el ferrocarril.

- **VILLARROBLEDO:**

A inicios del siglo XIX, la ubicación de Villarrobledo, muy próxima al eje de Madrid hacia Albacete y su prolongación al litoral, le hacía encontrarse relativamente beneficiada respecto de la red de caminos. Sin embargo, en cuanto a las comunicaciones transversales –las que se dirigían hacia la provincia de Cuenca– los caminos se encontraban en un estado deficiente, pues eran de herradura.

El potencial demográfico era relativamente bajo, ya que no llegaba a siete mil habitantes, y su potencial productivo medio, con relevancia en los sectores secundario y, sobre todo, terciario en la rama comercial. Por su parte, la relativa baja actividad primaria tiene mucho que ver con su terreno que era “bastante árido y de mediana calidad”.

La evolución de Villarrobledo en los años siguientes indica un ligero crecimiento de la población concentrado en el periodo 1842-1857, aunque no se puede olvidar que en 1855 llegó el ferrocarril a la localidad. Este aspecto será tratado en más adelante en este trabajo. En ese

crecimiento también debió incidir su “buena ventilación y clima saludable” como también señala Madoz. Por su parte el potencial productivo de la localidad siguió siendo alto gracias a la actividad industrial y comercial. A continuación se describen las causas de esa evolución.

Respecto de la red de caminos, las ventajas le llegaron sobre todo por la puesta en marcha del servicio de diligencias, en el eje Madrid-Albacete, que abarató el coste del transporte de viajeros, aunque en el resto de modalidades de transporte los beneficios fueron mucho más modestos.

En cuanto al tejido productivo, llegados al primer cuarto del siglo XIX, en el diccionario de Miñano, se hace referencia a la abundancia de su cosecha de vino: “...varias fábricas de tinajas y alfarerías, de que surten gran parte de la Mancha, obispado de Cuenca y muchos pueblos de Murcia y muchos telares de paños y lienzos caseros”. Además en esta época conserva el hospital referido por Floridablanca. Estos datos hacen pensar que a lo largo de estos años conservó su elevada actividad comercial además de la producción manufacturera.

En 1842, en el diccionario de Madoz, se menciona de nuevo la abundante producción de vino y azafrán entre otras, la actividad industrial con las fábricas de tinajas, alfarerías y lienzos. Para reforzar la actividad en el sector terciario, durante este periodo aparecieron en la localidad tres equipamientos educativos, pese a que la cabeza de partido judicial era La Roda.

Restaría por analizar el papel que desempeñó la red caminos en el desarrollo de Villarrobledo. Ya se ha visto que esta localidad experimentó en el conjunto del periodo un crecimiento relativamente pequeño en el marco del Corredor pero elevado si se compara con las localidades próximas que estaban acuciadas por la crisis manufacturera y sumidas en una agricultura con tecnología rudimentaria<sup>242</sup>. Ante esta situación, fueron las buenas comunicaciones relativas –aunque el ferrocarril enseguida pondrá de manifiesto las deficiencias en términos absolutos– de Villarrobledo las que permitieron comercializar sus excedentes agrarios empleando buena parte de su población en estas tareas y, por tanto, minorando la crisis yacente de su entorno con lo que la influencia de la red de caminos para el desarrollo de Villarrobledo se considera muy destacada para poder sobrepasar esta difícil época con cierto éxito.

#### • **LA RODA:**

A inicios del siglo XIX, la situación geográfica de La Roda en el eje de Madrid hacia Albacete y el litoral le permitía gozar de una situación bastante favorecida respecto de la red de caminos del Corredor. No obstante, sus comunicaciones con la provincia de Cuenca eran muy precarias, pues el camino que se dirigía a Motilla de Palancar no pasaba de senda a pie, lo que penalizaba enormemente sus comunicaciones con esta provincia.

Su potencial demográfico era bastante bajo ya que no superaba los cinco mil habitantes y en cuanto a su estructura sectorial de empleo, según Floridablanca, se observa la gran dependencia de La Roda del sector primario que ocupaba prácticamente al ochenta por ciento de la población auspiciada por un terreno “feraz y de buena calidad” como recoge Madoz. La industria captaba una ocupación del orden de la española pero inferior a la del Corredor, y el sector terciario, incluido el comercio, apenas tenían relevancia.

A mediados de siglo, La Roda había experimentado un ligero ascenso de su población pero, en cualquier caso inferior a la media registrada en el conjunto del Corredor y España. Además el potencial productivo pasó a ser medio, circunstancias éstas que se justifican seguidamente.

La red de caminos a mediados de siglo reforzó su ventaja relativa en el Corredor pues ya circulaban diligencias por la ciudad y, lo que era más importante, la senda a pie que le conducía hacia Cuenca, se había transformado en un camino por el que ya podían circular galeras y carros.

---

<sup>242</sup> Sánchez, I. op. cit. pág. 51.

Por lo que a su actividad económica se refiere, en la tercera década del siglo XIX, Miñano destaca la riqueza de este pueblo por sus “abundantes cosechas de granos, vinos, ganados, azafrán aceite y frutas”, no haciendo referencia alguna a las actividades industriales o comerciales de modo que la vocación de La Roda en el sector agrario seguía estando patente.

Quince años más tarde, en el Diccionario de Madoz, de nuevo se hace hincapié en la producción de carácter agrario como la más importante del municipio: “Produce: trigo, centeno, cebada, avena, garbanzos, patatas, pero sobre todo, mucho azafrán. Exporta el sobrante de sus frutos y principalmente del azafrán. Importa los artículos de consumo que le faltan“. También se elaboran lienzos ordinarios pero se entiende que destinados al consumo interno pues no se reseñan como artículos exportados. A lo largo de estos años también se presume que su dedicación en actividades terciarias debió aumentar gracias a su condición como cabeza de partido –conservó su equipamiento sanitario pero se contabilizan cinco instalaciones docentes, inexistentes años atrás–, y la celebración de un mercadillo semanal y una feria anual, aunque estas funciones a gran escala recaerían en la capital provincial que se encontraba muy cerca de esta localidad. Por tanto, se aprecia que el sector primario seguía siendo el más importante del municipio, aunque el terciario iba ganando enteros.

Resta analizar cuál fue el papel de la red de caminos en la evolución de La Roda. Previamente se indicó la posición ventajosa de La Roda en la red de caminos del Corredor. Sin embargo, las comunicaciones de La Roda con la provincia de Cuenca eran mucho peores que las establecidas por Albacete, ciudad muy próxima a ella. Además, Albacete era la biela que articulaba el camino hacia Madrid y sus bifurcaciones hacia Valencia, Alicante y Murcia, con lo que su ubicación le era mucho más favorable. Esto unido a la elección de Albacete como capital provincial hicieron que el desarrollo se canalizase más por la ciudad de Albacete que por La Roda, lo cual no implica que la red de caminos no favoreciera también a esta última facilitando la comercialización de sus productos.

Además el hecho de ser cabeza de partido judicial fomentó el emplazamiento de algunos servicios que le permitieron un cierto desarrollo escapando de esta forma de los apuros por los que pasaron otros municipios con motivo de la crisis de las manufacturas y por una agricultura que utilizaba unas técnicas absolutamente rudimentarias, que servían sólo a los consumos provinciales<sup>243</sup>. Por último también hay que señalar que en su ligero ascenso debió influir positivamente su “clima templado y sano y con buena ventilación”, como señala Madoz.

Por tanto, la influencia de la red de caminos fue importante para el desarrollo de La Roda, pero la proximidad a la capital provincial, con ventajas relativas en la red de caminos frente a La Roda, hicieron que buena parte del desarrollo potencial de la zona se canalizara por Albacete como prueba el escaso desarrollo del sector secundario.

Por último, hay que reseñar que al final de este periodo, concretamente en 1855 llegó el ferrocarril a La Roda, pero sus efectos serán objeto de la siguiente etapa de este trabajo.

- **ALBACETE:**

A inicios del siglo XIX, Albacete se ubicaba en una posición casi inmejorable respecto de la red de caminos del Corredor pues quedaba perfectamente comunicada con la capital de España mediante un camino de ruedas en buen estado, toda vez que desde ella partían dos caminos también de ruedas en buen estado hacia Valencia, Alicante y Murcia. Sin embargo, en su relación con la provincia de Cuenca, el camino que partía desde el municipio no pasaba de la consideración de herradura.

Su potencial demográfico era relativamente bajo, pues apenas rebasaba los ocho mil habitantes, y otro tanto ocurría con el índice potencial productivo pese a su intensa actividad manufacturera, del orden de diez puntos por encima del Corredor y España, y la ocupación en

---

<sup>243</sup> Sánchez, I. op. cit. pág. 51.

actividades comerciales, también muy superior a las cifras recogidas para el Corredor y España. Sin embargo, la baja ocupación en el sector terciario en conjunto, aproximadamente la mitad que en los ámbitos territoriales más amplios, justificaba este bajo índice. Esto quiere decir que los empleados en labores educativas, sanitarias, etc. eran muy pocos, como pone de manifiesto la presencia de un único equipamiento sanitario para toda la población en 1786. Por tanto, estos datos apuntan a una cierta especialización de la ciudad de Albacete en el sector secundario y dentro del terciario, en la rama comercial.

La ciudad de Albacete registró un crecimiento bastante significativo a lo largo de todo el periodo duplicando su población: De ocho mil doscientos habitantes en 1786 se pasó a más de dieciséis mil en 1857. En cuanto al tejido productivo, el índice pasó de ser medio a alto. Seguidamente se analiza la evolución de Albacete en esta época.

En primer lugar, en cuanto a la red de caminos, se vio muy beneficiada por su evolución en este periodo, sobre todo en la parte que afectaba al transporte de viajeros gracias al servicio de diligencias recientemente establecido. Respecto del camino hacia Cuenca, pese a que se encontraba en mal estado, al menos permitía ya la circulación de carros hacia aquella provincia, lo que suponía un adelanto bastante significativo.

A inicios del siglo XIX, como relata Madoz, se acometieron las obras del canal de desagüe de las lagunas (Canal de María Cristina) que se habían formado siglos atrás y cuya acumulación de aguas provocaba en las estaciones calurosas la exhalación de miasmas fétidos y consiguientes enfermedades que hacían que el crecimiento vegetativo a inicios de siglo fuera negativo. Circunstancia ésta a la que Madoz atribuye el estancamiento de la ciudad hasta inicios del siglo XIX y que lógicamente deberá ser tenida en cuenta en el análisis.

En cuanto a su actividad productiva, alcanzado el primer cuarto del siglo XIX, en el Diccionario de Miñano se hace referencia al auge que estaban adquiriendo las actividades industriales y comerciales: “Han empezado a tomar un semblante risueño todos los ramos de la industria y el comercio de esta población”. En este Diccionario se menciona la existencia de varias fábricas de cuchillos, curtidos y alguna de jabón así como la celebración de una feria anual muy concurrida, que refuerzan el carácter manufacturero y comercial respectivamente de la ciudad en las primeras décadas de siglo.

Otro acontecimiento importante que afectó a Albacete fue su elección como capital de provincia tras la creación de éstas<sup>244</sup>. Unos años más tarde, Madoz en su Diccionario hace referencia a las actividades más importantes que se desarrollaban en Albacete y que acentuaban más su carácter manufacturero y comercial de años precedentes: “Las principales producciones son de cereales, azafrán, vino, y granos. Las dos primeras bastan para el consumo y se hacen algunas exportaciones para los Reinos de Valencia y Murcia. Los artículos principales que faltan para la manutención son: el aceite que se importa de Andalucía, arroces de Valencia, pescado, azúcares, y cacao de Alicante y Cartagena. Los paños y lienzos finos se importan de diferentes fábricas del reino, y los vinos de Tarazona, Madrigueras y el Quintanar y algunos de Yecla y Monóvar. Destacan los artesanos como carpinteros, herreros, cuchilleros y sastres, y en particular los de navajas, cuchillos y puñales. La población es en general agricultora; pero también hay personas dedicadas al tráfico de cereales, azafrán y aceite. Comercio: Los artículos principales de importación son bacalao, sardinas, arroces, ácidos, cacao, azúcares, garbanzos, vino, hierro, frutas, lienzos, paños, maderas, etc. Se exportan granos, azafrán y ganados”. Además se celebraba una feria conocida a nivel nacional y mercadillo semanal. Así mismo, ya se apreciaba el nuevo carácter de Albacete como capital provincial, al señalar Madoz la existencia de más de quince equipamientos educativos y una plaza de toros.

---

<sup>244</sup> Sánchez, I.: “Castilla-La Mancha en la época contemporánea 1808-1939”, Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1986, pág. 6.

Por consiguiente, todas estas circunstancias posibilitaron el crecimiento experimentado por Albacete, entre ellas como se ha podido comprobar, el comercio, por lo que la elevada accesibilidad de Albacete incidió muy positivamente en el desarrollo de la ciudad.

Resta por analizar la función de la red de caminos en el crecimiento de la ciudad: Ya se ha comentado que Albacete se encontraba en el itinerario de Madrid hacia Valencia, Murcia y Alicante enlazadas todas estas ciudades, en el peor de los casos, mediante caminos en buen estado lo que favorecía claramente la actividad comercial, es decir, tenía una posición estratégica dentro del Corredor. Además, respecto de Cuenca, aunque el camino no se encontraba en las mejores condiciones, se podía establecer una ruta directa hasta Cuenca por Motilla del Palancar. E incluso con respecto a Andalucía podía llegar el aceite a través del camino de Andalucía a Valencia, pues una vez en las inmediaciones de Cieza conectaba con el camino hacia Hellín y la propia Albacete. Por otro lado, fue favorecida por su elección como capital de provincia, lo que reforzó su actividad comercial y favoreció su ocupación en el sector servicios. Sin embargo, sus cosechas se vieron afectadas por la plaga de la langosta, como también señala Madoz, lo que pudo originar una crisis de alimentos e incidir en la ralentización del crecimiento demográfico de los años siguientes.

Por consiguiente, la posición estratégica de Albacete en el conjunto del Corredor favorecida por el buen estado relativo de los caminos que la conectaban con el resto de capitales del Corredor, en una época donde los intercambios no sobrepasaban prácticamente los límites regionales, unido a su elección como capital provincial, posibilitaron un desarrollo muy notable de la ciudad para la época basado en la comercialización de sus productos y una dedicación cada vez mayor en el sector terciario. En este desarrollo no se puede pasar por alto la importancia que tuvieron las obras del canal de desagüe de María Cristina que mejoraron sustancialmente las condiciones de habitabilidad en la ciudad, tan precarias y gravosas para la ciudad décadas atrás.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL C-2.**

**CUADRO 1.69: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-2 Y MUNIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                    | 1842-1857    | 1786-1857   |
| ARANJUEZ        | 2.759             | 4.210             | 10.725            | 0,94                         | 10,32        | 4,07        |
| ALCÁZAR         | 6.411             | 8.746             | 7.942             | 0,65                         | -0,61        | 0,34        |
| VILLARROBLEDO   | 6.640             | 6.084             | 7.833             | -0,15                        | 1,92         | 0,25        |
| LA RODA         | 4.909             | 6.157             | 6.141             | 0,45                         | -0,02        | 0,35        |
| ALBACETE        | 8.200             | 15.246            | 16.607            | 1,53                         | 0,60         | 1,44        |
| <b>C-2</b>      | <b>28.919</b>     | <b>42.277</b>     | <b>49.248</b>     | <b>0,82</b>                  | <b>1,10</b>  | <b>0,99</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                  | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                  | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.70: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | 0/000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| ARANJUEZ        | 26                  | 77                  | 9                   | 15                   | 65                        |
| ALCÁZAR         | 19                  | 63                  | 14                  | 22                   | 23                        |
| VILLARROBLEDO   | 22                  | 55                  | 18                  | 27                   | 65                        |
| LA RODA         | 22                  | 79                  | 15                  | 6                    | 6                         |
| ALBACETE        | 26                  | 63                  | 30                  | 7                    | 73                        |
| <b>C-2</b>      | <b>23</b>           | <b>65</b>           | <b>20</b>           | <b>15</b>            | <b>48</b>                 |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                 |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                 |

**CUADRO 1.71: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|                     | Mol. chocolate | Fáb. Tinajerías | Telares lienzos | Fáb. de curtidos | Fáb. Jabón | Fáb. de salitres | Fáb. cuchillos | Alfarerías |
|---------------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------|------------------|----------------|------------|
| ARANJUEZ            | Varias         |                 |                 |                  |            |                  |                |            |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN |                |                 |                 |                  | 12         | Muchas           |                |            |
| VILLARROBLEDO       |                | Varias          | Varios          |                  |            |                  |                | Varias     |
| LA RODA             |                |                 |                 |                  |            |                  |                |            |
| ALBACETE            |                |                 |                 | Varias           | 1          |                  | Varias         |            |

**CUADRO 1.72: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 1842 SEGÚN MADUZ.**

|                         | Mol. aceite | Mol. harina | Mol. Viento | Fáb. chocolate | Telares de lienzo | Fáb. Tinajerías | Fáb. Jabón |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|----------------|-------------------|-----------------|------------|
| ARANJUEZ                |             |             |             | Muchas         |                   |                 | 1          |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN     | Varios      | Varios      | Varios      | Varias         | Varios            |                 | 16         |
| VILLARROBLEDO           |             | Varios      | Varios      |                | Varios            | Varias          |            |
| LA RODA                 |             |             |             |                | 7                 |                 |            |
| ALBACETE <sup>245</sup> |             |             |             |                |                   |                 |            |

|                     | Fáb. de curtidos | Batanes | Fáb. maderas | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. de vidrio | Fáb. de salitres |
|---------------------|------------------|---------|--------------|------------------------|----------------|------------------|
| ARANJUEZ            | 1                |         | Muchas       |                        | 1              |                  |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN |                  | Varios  |              |                        |                | Muchas           |
| VILLARROBLEDO       | 1                |         |              |                        |                |                  |
| LA RODA             |                  |         |              | 4                      |                |                  |
| ALBACETE            |                  |         |              |                        |                |                  |

<sup>245</sup> En el Diccionario de Madoz no se menciona ninguna fábrica como tal, sino que se describe los empleos que ocupaban sus habitantes: “Los artesanos en lo general son: carpinteros, herreros, cuchilleros sastres, albañiles, jaboneros, tejeros, herradores, guarnicioneros, latoneros, alpargateros, cerrajeros, barberos, curtidores y jalmeros; entre ellos sobresalen las cuatro primeras clases, y en particular los fabricantes de navajas, cuchillos y puñales, cuyos instrumentos, muy bien trabajados, son famosos en toda España”.

**CUADRO 1.73: EQUIPAMIENTOS DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ARANJUEZ      | 1                     |            |       | 1     |
| ALCÁZAR       | 2                     |            |       | 2     |
| VILLARROBLEDO | 1                     |            |       | 1     |
| LA RODA       | 1                     |            |       | 1     |
| ALBACETE      | 1                     |            |       | 1     |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ARANJUEZ      | 2                     |            | 1     | 3     |
| ALCÁZAR       | 1                     |            | 1     | 2     |
| VILLARROBLEDO | 1                     |            |       | 1     |
| LA RODA       | 1                     |            |       | 1     |
| ALBACETE      | 1                     |            |       | 1     |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ARANJUEZ      | 2                     | 6          | 3     | 11    |
| ALCÁZAR       | 1                     | 2          | 1     | 4     |
| VILLARROBLEDO | 1                     | 3          |       | 4     |
| LA RODA       | 1                     | 5          |       | 6     |
| ALBACETE      | 2                     | 16         |       | 18    |

|               | DIFERENCIA 1787-1842 |            |       |       |
|---------------|----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios           | Educativos | Otros | Total |
| ARANJUEZ      | 1                    | 6          | 3     | 10    |
| ALCÁZAR       | -1                   | 2          | 1     | 2     |
| VILLARROBLEDO | 0                    | 3          | 0     | 3     |
| LA RODA       | 0                    | 5          | 0     | 5     |
| ALBACETE      | 1                    | 16         | 1     | 18    |

**CUADRO 1.74: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL C-2 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|-------------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| ARANJUEZ    | 1              | 7                 | MEDIO              | 0               |                   | 0                | 0                |
| ALCÁZAR     | 3              | 6                 | MEDIO              |                 |                   | 0                |                  |
| VILLARROBL. | 2              | 6                 | ALTO               |                 | 0                 | 1                | 0                |
| LA RODA     | 2              | 7                 | BAJO               | 0               | 0                 |                  |                  |
| ALBACETE    | 1              | 6                 | MEDIO              |                 | 1                 |                  | 0                |
| <b>C-2</b>  | <b>1</b>       | <b>4</b>          | <b>MEDIO</b>       |                 | <b>0</b>          | <b>0</b>         |                  |



**CUADRO 1.75: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|               | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|---------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| ARANJUEZ      | 1                     | 7                            | 1                           | MEDIO                       | -                          |
| ALCÁZAR       | 2                     | 7                            | 3                           | ALTO                        | -                          |
| VILLARROBLEDO | 1                     | 7                            | 4                           | ALTO                        | -                          |
| LA RODA       | 2                     | 7                            | 3                           | MEDIO                       | -                          |
| ALBACETE      | 1                     | 6                            | 2                           | ALTO                        | -                          |
| <b>C-2</b>    | <b>1</b>              | <b>4</b>                     | <b>1</b>                    | <b>ALTO</b>                 | <b>-</b>                   |

|               | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ARANJUEZ      | 1                     | 1                       | 1                      | 2                        |
| ALCÁZAR       | 1                     | 2                       | 2                      | 1                        |
| VILLARROBLEDO | 1                     | 3                       | 3                      | 2                        |
| LA RODA       | 1                     | 2                       | 2                      | 3                        |
| ALBACETE      | 1                     | 3                       | 2                      | 3                        |
| <b>C-2</b>    | <b>1</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               | <b>1</b>                 |

#### **4.7.6. SUBCORREDOR 2:**

El Subcorredor 2 se encuentra en la prolongación del eje de Madrid a Albacete hasta Cartagena, siguiendo uno de los ejes principales de comunicación del Corredor. A su vez, los transversales que le comunicaban con otros municipios de las provincias de Murcia y Alicante se encontraban por lo general en regular estado, con lo que en conjunto a nivel de comunicaciones era una zona relativamente favorecida.

A finales del XVIII, el potencial demográfico de la zona era muy elevado, sobre todo gracias a Murcia, con casi setenta mil habitantes, pero también a Cartagena, que superaba los treinta mil habitantes. Su potencial productivo también era alto, debido a su especialización en el sector secundario, fundamentalmente en Cartagena.

A mediados de siglo, la evolución de la red de caminos le favoreció pese a que no todo el camino que atravesaba la zona se transformó en “carretera” como había ocurrido con todos los caminos del Corredor de la misma categoría. Asimismo, no se estableció un servicio de diligencias en toda la zona lo que provocó que en términos de coste de viajeros no se apreciaran grandes ventajas relativas frente a décadas anteriores. Donde sí se notaron sustanciales mejoras fue en el transporte de mercancías, sobre todo, por la mejora de los numerosos caminos transversales que le conectaban con otros municipios de su entorno.

El potencial demográfico se mantenía muy elevado relativamente, de nuevo gracias a Murcia y Cartagena. Por último, respecto del potencial productivo se mantenía en un nivel alto fundamentalmente por el surgimiento de la minería en los años cuarenta.

A continuación se analiza la situación y coyuntura de los cinco municipios constituyentes de la zona a lo largo de esta primera mitad del siglo XIX.

- **HELLÍN:**

A inicios del siglo XIX, Hellín no era demasiado favorecido respecto de la red de caminos, pues a pesar de insertarse en la ruta de Albacete a Murcia y Cartagena sus conexiones transversales tanto con Jumilla, Yecla o Almansa eran paupérrimas pues no pasaban de sendas a pie. Sin embargo, no hay que olvidar su relativa proximidad al camino de Andalucía a Valencia por Caravaca y Yecla, una de las grandes rutas comerciales que afectaban al Corredor.

El potencial demográfico a finales del siglo XVIII era bastante bajo ya que no llegaba a los cinco mil habitantes. Sin embargo, su potencial productivo era muy elevado por la incipiente actividad terciaria y comercial, la primera de ellas más de dos veces superior a la ocupación media en el Corredor y España, y la segunda aunque inferior al conjunto del Corredor, del mismo orden de la ciudad de Murcia, ciudad más importante de su zona. En ese sentido, destaca muy notablemente la tasa de actividad, que prácticamente doblaba a la del Corredor y de España.

En las décadas sucesivas experimentó un crecimiento demográfico que también llegó a más que duplicar al registrado en el Corredor en el conjunto del periodo y más que triplicar al español. Respecto de su actividad productiva mantenía el gran dinamismo de décadas precedentes. En las líneas siguientes se tratará de justificar esa evolución.

En primer lugar, en cuanto a la red de caminos, en este periodo se vio incluso relativamente perjudicado pues mantuvo sus caminos en buen estado y los transversales que se encontraban en pésimo estado apenas pasaron a caminos de herradura viéndose especialmente perjudicado en el transporte de mercancías. Aunque de nuevo, habría que aclarar que en realidad la situación no le era tan gravosa en la comunicación transversal por su cercanía respecto del camino de Andalucía a Valencia.

Respecto del tejido productivo, al llegar al primer cuarto de siglo, Miñano reconoce una importante actividad industrial contabilizando once molinos harineros, dieciocho molinos de aceite, un molino de chocolate, varios telares de lienzos y paños, varias alfarerías, una fábrica de sombreros y sobre todo, varias fábricas de tratamiento del mineral azufre que se encontraba en su territorio.

A mediados de siglo ya es Madoz quien describe con más detalle su boyante actividad industrial y comercial. Así, señala la existencia de dieciocho molinos harineros y otros tantos de aceite, nueve hornos de pan, algunos telares de paños, cáñamo y lino, varias manufacturas de alpargatería y de jabón, varias fábricas de esparto y de alfarería pero sobre todo destaca como actividad industrial más importante las minas de azufre, que sostienen más de cien familias y que se dedican a la fabricación de pólvora destinadas a la fábrica de Murcia y las de Cataluña para la preparación de ácido sulfúrico y otros productos químicos. Relacionados con actividades terciarias se señala que algunos vecinos se dedican al tráfico de azafrán, hierro, granos, aceite y demás géneros del país, que expenden luego en la villa o bien los extraen para otros puntos. Además señala que un número considerable de vecinos, se dedican a la trajinería, con carruajes o recuas. Por otro lado, Madoz indica la fertilidad de sus tierras de modo que se exporta el sobrante de vino, aceite, arroz, maíz, esparto, cañamones y cáñamo para la provincia de Valencia y se importa algo de cereales, hierro, mantas y otros artículos que no produce el país. Respecto del terciario, hay que destacar que en fechas muy próximas a 1842 se le concedió una feria anual además de su mercado semanal lo que indica el carácter de plaza comercial que progresivamente iba acentuando Hellín en este periodo. Así mismo, su jerarquía como cabecera de partido judicial se vio también reflejada en los equipamientos que se iban instalando a lo largo de estos años, que si bien se mantuvieron en un hospital, Madoz señala la presencia de tres escuelas que hasta el momento no existían. Por lo tanto, en el conjunto del periodo se aprecia un notable reforzamiento tanto de las actividades industriales como terciarias. Por último, Madoz también señala la benignidad climática que lógicamente favorecía la expansión demográfica.

Para completar el análisis de esta localidad habría que revisar cuál fue el papel de la red de caminos en su desarrollo. Por una parte hay que considerar que el municipio estuvo muy dotado del mineral azufre que se venía explotando desde la época romana como indica Madoz, lo cual ya supone una ventaja comparativa respecto al resto de localidades más próximas. Por otro lado, los historiadores señalan la fertilidad de sus tierras, circunstancia también favorable para su desarrollo aunque en este caso no supone una ventaja relativa tan sustancial. Teniendo en cuenta sobre todo la existencia y explotación del mineral azufre, su ubicación fue determinante pues se encontraba en la ruta de Madrid-La Mancha-Murcia-Cartagena, y muy cerca de la ruta de Andalucía a Valencia. Así, por un lado, su ubicación le permitía ejercer su primacía a nivel comarcal convirtiéndose en plaza comercial de su partido así como centro administrativo y de servicios. Por otro lado, en el marco regional permitía colocar sus productos con gran rapidez relativa en los puntos de demanda, casos de Murcia o Cataluña (siguiendo la ruta del Mediterráneo) en cuanto al azufre, o Valencia en el caso de los productos agrícolas. Todo esto incidía en la expansión de los sectores secundario y terciario que hacían que Hellín se desarrollara muy por encima de las medias del Corredor y de España.

Por consiguiente, en Hellín el papel de las infraestructuras fue destacado para su desarrollo a pesar de evolucionar muy poco en el conjunto del periodo porque, si bien la dotación natural de recursos fue el elemento determinante, el hecho de poder colocar sus excedentes en los mercados demandantes con facilidad relativa permitió el avance de las actividades más productivas, traduciéndose en incrementos muy notables de población de los que buena parte debían proceder de las ciudades de la vecina Murcia que por tantas dificultades estaba pasando como se analizará posteriormente.

- **CIEZA:**

A inicios del siglo XIX, el emplazamiento de Cieza, inserta en el camino de Albacete a Murcia y Cartagena, le hacía quedar relativamente beneficiada en la red de caminos del Corredor ya que este camino era de ruedas en buen estado, además de la cercanía de la importante ruta comercial de Andalucía a Valencia, de ruedas en regular estado.

Su potencial demográfico era bajo, con casi seis mil habitantes, y su potencial productivo medio con una ligera especialización en los sectores primario y terciario aunque resulta llamativo el hecho de que tan sólo se dedique un 4% de la población ocupada a los trabajos artesanos pues es a partir de las primeras décadas del siglo XIX cuando los famosos cordoneros y pleiteros entran en crisis como se verá más adelante<sup>246</sup>.

A mediados de siglo había aumentado notablemente su población hasta casi diez mil habitantes, con una dinámica superior a la experimentada durante el siglo anterior seguramente porque no había alcanzado el bloqueo entre crecimiento de la población y disponibilidad de recursos agrícolas (como ocurrió en otras zonas: Murcia, Lorca –ambas zonas de regadío antiguo–, el valle del Guadalentín y Cartagena)<sup>247</sup> y pudo captar inmigrantes de éstas como se verá más adelante.

No obstante, no hay que olvidar que en ese crecimiento también debieron influir las buenas condiciones climáticas como indica Madoz y, por supuesto, su elevada accesibilidad relativa respecto de La Mancha, Murcia y Cartagena pues, por un lado, se ubicaba en el eje que comunicaba Madrid con Murcia y Cartagena y, por otro, muy próxima al eje que desde Andalucía se dirigía a Valencia por Caravaca y Jumilla. Ello permitía a sus habitantes proveerse de los productos coloniales a través del puerto de Cartagena así como de cereales manchegos o trigo y aceite desde Andalucía<sup>248</sup> toda vez que como indica Madoz exportaba sus excedentes a diferentes provincias de su entorno. Esta actividad comercial unida a su título de cabecera de partido judicial le permitió reforzar su primacía en su comarca como demuestra el ascenso en los equipamientos docentes.

Respecto de la actividad productiva, en la primera mitad de siglo la actividad artesanal de Cieza basada en cordoneros y pleiteros muestra síntomas de agotamiento debido al encarecimiento o escasez de la materia prima y la falta de mercado, por la competencia de productos procedentes de otras regiones (Alcoy y Cataluña). Así, en el Diccionario de Miñano señala la existencia de numerosos telares de lienzos e hilados de seda, mientras que Madoz sólo hace referencia a los telares de lienzos. Por tanto, con el transcurso de los años, evolucionaron muy poco estas actividades artesanales cuya misión fundamental será satisfacer el consumo local, sobre todo el de las clases populares, sin mayores pretensiones<sup>249</sup>. En cuanto a las actividades agrarias Madoz destaca la aridez de sus tierras debido a la escasez de agua pese a su proximidad al río Segura.

Por lo tanto, en el desarrollo de Cieza fue muy importante el papel de la red de caminos ya que su ubicación en el eje de Albacete a Murcia y Cartagena y su vecindad respecto de la destacada ruta comercial de Andalucía a Valencia, le permitieron comercializar sus productos agrícolas a la par que reforzar su centralidad en la comarca favorecida por su bondad climática y eludir de esta forma la crisis de la manufactura que estaba azotando a su entorno.

---

<sup>246</sup> Chacón, F: *Historia de la Región de Murcia*, tomo VIII, Ediciones Mediterráneo S.A., Murcia, 1980, pp. 49 y 50.

<sup>247</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>248</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 60.

<sup>249</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 49 y 50.

- **MURCIA:**

A inicios del siglo XIX, la ubicación de Murcia enclavada en un importante cruce de caminos, el que venía desde el centro peninsular por Albacete, y se dirigía hacia el puerto de Cartagena, y el que conectaba Alicante con Andalucía, le convertía en uno de los municipios más favorecidos por la red de caminos en la época.

Su población se aproximaba a los setenta mil habitantes, siendo la segunda ciudad más poblada de todo el Corredor exceptuando Madrid y tras Valencia. Sin embargo, su índice potencial productivo era bajo en 1786 ya que el porcentaje de población ocupada dedicada a la agricultura era del 82%, aprovechando las aguas del río Segura, frente a sólo un 15% dedicado a la industria y sobre todo un 3% al sector terciario, donde 17 de cada diez mil se dedican a las actividades comerciales frente a 51 de cada diez mil que se dedican en el Corredor.

La baja participación de la población murciana a finales del siglo XVIII en el sector terciario, y concretamente en el comercial, encuentra su justificación en el hecho de que en la segunda mitad del siglo XVIII éste era controlado por un grupo de comerciantes extranjeros: Controlaron la extracción de seda en la capital murciana y la de barrilla, cuyo centro colector y exportador se situaba en el campo de Lorca, Águilas, Cartagena y sus respectivos puertos<sup>250</sup>.

A lo largo del periodo su crecimiento demográfico fue claramente inferior al del conjunto del Corredor y al nacional. En este estancamiento demográfico en las primeras décadas de siglo tuvo mucho que ver la pérdida de mercados europeos para las materias primas que exportaba la ciudad, sobre todo la seda<sup>251</sup>.

La presencia precoz de tejidos catalanes en Murcia perjudicó o por lo menos desalentó las posibles iniciativas industriales que habrían podido surgir en la ciudad. Se trataba de tejidos baratos y lavables como indianas, percales o cotonas y, en cuanto a lanas y lienzos, aunque no tenían la calidad de sus homónimas franco-inglesas, sus precios eran más asequibles. Así, la artesanía sedera, contaba en 1803 con 30 telares, 12 tornos y 2 importantes hilanderías. En los años cuarenta el número de telares había descendido a 18 ó 19<sup>252</sup>.

Sólo conservan su importancia los coloniales, especialmente el azúcar y el cacao, aunque debido a la procedencia cubana de la primera, a veces llegan a Murcia desde los puertos del norte vía Madrid. Las compras de tejidos catalanes se saldaban en una pequeña parte con trigo y cebada que se extraía en la región en los años buenos<sup>253</sup>.

Por tanto, las ciudades, y en este caso Murcia, no ofrecían al campesino más puestos de trabajo que el jornal eventual, debido a la adversa coyuntura mercantil que afectaba la artesanía y a la inexistencia de la revolución industrial. De ahí que el habitante del medio rural no tuviera en esos momentos más remedio que permanecer en sus tierras, extrayendo el máximo partido de sus posibilidades. Esto fue posible hasta que la ocupación del espacio alcanzó su límite: Se roturan eriales y saladares, se dedican a cereales tierras antaño consagradas a pastos y se abancalan las pendientes montañosas. La producción crece globalmente, pero el rendimiento por unidad de superficie disminuye<sup>254</sup>. A partir de entonces, la única salida fue la emigración. Inicialmente se trataba de movimientos intrarregionales, que desplazan población de la ciudad al campo o de unas comarcas a otras (hacia las cuencas mineras de Cartagena) pero también se incrementan las salidas fuera de los límites del Reino. Generalmente siguen una de estas dos direcciones: a Andalucía (Granada, Almería, Jaén) o a la provincia de Alicante (Sax, Alicante, Elche, Alcoy). Las dos constituían importantes ejes comerciales. Prueba de esta emigración al

---

<sup>250</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la Región murciana*. Consejería de Cultura y Educación, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 1984, pág. 193.

<sup>251</sup> Pérez, M<sup>a</sup>.T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 210.

<sup>252</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 49 y 50.

<sup>253</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pp. 284-6.

<sup>254</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 6 y 27.

campo la tenemos en los datos de población dispersa y urbana municipal. Así, en 1787 la población urbana era de 22.713 habitantes, es decir el 34%, mientras que en 1860 la población urbana era de 26.888, habiendo descendido hasta el 30% de la población total<sup>255</sup>.

Tampoco fueron desdeñables los efectos de las sequías e inundaciones de inicios de siglo: Las primeras en 1786, 1798, 1800-1802, 1804, 1811 y 1816-1818, las segundas en 1787, 1797, 1802 y 1803 con la consiguiente pérdida de cosechas provocando una crisis de subsistencia y de reparto de excedentes agrícolas, derivados en malnutrición que favoreció la extensión de las epidemias como la de 1811-1812 de fiebre amarilla, que se cobró nada menos que diez mil muertos en Murcia<sup>256</sup>.

Las epidemias también tuvieron lugar en las décadas centrales del siglo XIX en Murcia, así el cólera morbo se cobró en 1834, 2.000 muertos en la capital, en 1854, 1.016, en 1855, 186, y en 1860, 365 víctimas<sup>257</sup>. Sin embargo, las tasas de crecimiento vegetativo se estabilizan gracias a la fuerte natalidad, ya que las cifras de mortalidad son muy elevadas durante todo el periodo. Si a eso se añade la emigración resulta comprensible el moderado crecimiento real experimentado por Murcia entre 1787 y 1860<sup>258</sup>.

A partir de 1840 el despertar de la minería cartagenera influyó de distintas formas en la ciudad de Murcia: Por una parte, indujo una corriente migratoria desde la comarca de Murcia hacia la cuenca minera de Cartagena<sup>259</sup>, por otra parte, la expansión de esta cuenca incluso al campo de Murcia permitió la introducción de dinero líquido en la comarca de modo que apareció una oportunidad de revitalización de otros sectores, entre ellos el secundario, que como indica el Diccionario de Madoz, son mucho más numerosas las actividades artesanales en la década de los cuarenta que en los años veinte según las aportaciones de Miñano. Sin embargo, la sedería murciana era una actividad difícilmente mecanizable con una disponibilidad mínima de capitales<sup>260</sup>.

En cuanto a la actividad comercial de la ciudad durante todo este periodo, se basaba por una parte en ese mercado local, sustentado por la relación campo-ciudad y el abastecimiento de ésta; el intercomarcal, con sus flujos de productos complementarios entre los diversos espacios comarcales y que se ponían en común en los tradicionales mercadillos y ferias anuales<sup>261</sup> y el internacional con el transporte de la seda, aunque en claro receso como se ha señalado previamente. De ahí que existiesen viejas rutas comerciales que conectaban el campo de Murcia con su entorno. A través del puerto de Cartagena se abastecía de cereales, pescado, salado, vino, productos coloniales como azúcar y cacao, de Andalucía llegaba vino y aceite a través de la ruta desde Granada hasta Alicante por Lorca y Murcia, desde Alicante (Sax) llegaba el vino, cereales desde La Mancha, etc<sup>262</sup>. Pese a que el comercio en el conjunto de la región murciana estaba mal integrado, en Murcia (y también Cartagena) se observaba una menor fluctuación de los precios con respecto a región lo que indica que la economía murciana estaba relativamente más próxima a una economía de mercado que su provincia<sup>263</sup>.

Con todo, durante este periodo, la estructura sectorial de empleo señala un relativo descenso de la población dedicada a la agricultura, entorno al 65-70%, una estabilización del secundario, alrededor del 15-20% de la población ocupada y un aumento de la actividad terciaria, 15% restante. En cualquier caso, estos valores no indican la primacía de la ciudad en su provincia de la que además era capital desde 1833, en absoluto comparable con la existente en

<sup>255</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 260.

<sup>256</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 7.

<sup>257</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 34.

<sup>258</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 31.

<sup>259</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 54.

<sup>260</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 58.

<sup>261</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 54.

<sup>262</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 54 y 58.

<sup>263</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 58 y 59.

Valencia, Zaragoza o Granada durante esa época<sup>264</sup>. Y ello porque cada comarca poseía algún núcleo de población más o menos importante que concentraba la mayor parte de las funciones – mercado, administración, servicios, etc.– como la propia Murcia, Cartagena, Lorca, Caravaca, Mula (en este caso muy discutible como se verá más adelante), Archena o Yecla<sup>265</sup>.

Llegados a este punto habría que valorar la incidencia de las infraestructuras de transporte en la evolución de Murcia durante la primera mitad del siglo XIX. Se ha comprobado el estancamiento de Murcia a lo largo de estos años reflejado en el relativamente bajo crecimiento de su población, con una elevada tasa de natalidad pero también de mortalidad y abundantes migraciones, lo que indica su falta de dinamismo. En ello contribuyó de manera muy significativa el notable crecimiento demográfico experimentado en el siglo anterior que condujo a situación malthusiana de la que la sociedad murciana no supo salir, además de la crisis de las manufacturas debido a la competencia de los catalanes y otros países.

Por otra parte, el posible resurgimiento del sector secundario en la década de los cuarenta gracias a la inyección de dinero líquido proveniente de la exportación de minerales, se vio de nuevo constreñido por la competencia sedera extranjera y la falta de iniciativa empresarial de los murcianos<sup>266</sup>.

Por consiguiente, en este devenir el papel de las infraestructuras no fue demasiado relevante ya que la ubicación de Murcia en los ejes de Granada hacia Alicante y Madrid-Cartagena, con notables mejoras en esta época, no fue un estímulo suficiente para fortalecer la actividad económica, puesto que Murcia, como otras zonas de su entorno, entró en crisis independientemente de su privilegiada posición geográfica y el desarrollo de sus comunicaciones.

- **TORRE-PACHECO:**

Lo primero que habría que comentar respecto de Torre-Pacheco antes de analizar su evolución, es que logró segregarse de Murcia en 1835, lo que hace más difícil su análisis en el periodo. Sin embargo, una vez conocida la evolución Murcia durante estos años y a sabiendas de la emancipación se puede deducir qué ocurrió en Torre-Pacheco en el primer tercio del siglo XIX.

Ya se ha comentado la crisis de subsistencia por la que pasaron las ciudades más importantes de su entorno en este periodo lo que forzó la emigración de la ciudad al campo y a otras regiones más prósperas. En este marco, presumiblemente Torre-Pacheco captó población de las vecinas Murcia y Cartagena lo que explicaría un aumento de su población que induciría su separación definitiva de Murcia. Además, esta posible tendencia debió verse acrecentada a tenor de los datos demográficos aportados por Madoz y el censo de 1857, años en los que la población creció a un ritmo del 12,5% anual pasando de 2.494 habitantes en 1842 a 7.181 en 1857. Otra aportación que justifica este fenómeno fue el hecho de que en 1857 la población rural fuese del 100%<sup>267</sup>. En ese crecimiento espectacular influyeron sus buenas condiciones climáticas como señala Madoz pero fundamentalmente el “boom” minero cartagenero, que como se reseñará posteriormente su influencia no sólo se circunscribió a la propia ciudad de Cartagena sino también a su campo y otras comarcas de su entorno. Así, muy próximos a Torre-Pacheco existían los criaderos de cobre carbonatado del cabezo Roldán o los carbonatos mezclados con

---

<sup>264</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 67 y 68.

<sup>265</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

<sup>266</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 53.

<sup>267</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 260.

óxidos, piritas y cobre gris de Balsicas<sup>268</sup>. Madoz no da pistas acerca de la influencia de la minería pero hay que tener en cuenta que sus aportaciones son de 1842, justo cuando se inició la actividad minera por lo que todavía no se percibirían los efectos de esta actividad.

En la influencia de la minería cartagenera sobre Torre-Pacheco lógicamente tuvo mucho que ver su posición geográfica, pero sobre todo su elevada accesibilidad respecto de ésta. Torre-Pacheco estaba ubicada a muy pocos kilómetros del camino de Murcia a Cartagena a través de un camino de ruedas en regular estado, posición muy ventajosa para aprovechar los beneficios que se obtenían del comercio e industria del mineral a mediados de siglo.

Por tanto, se puede afirmar que durante las primeras décadas del siglo XIX Torre-Pacheco recibió la inmigración de Murcia y Cartagena motivada por la crisis señalada atrayendo sus gentes a las actividades del campo que la localidad podía ofrecer. Unos años más tarde acentuó su crecimiento gracias a las extracciones minerales de su entorno y Cartagena. La influencia de los caminos en estas dos etapas fue muy importante ya que en la primera permitía exportar los productos excedentarios de sus cosechas en la plaza de Murcia y el puerto de Cartagena con relativa facilidad, mientras que en la segunda permitía sobre todo la colocación de sus minerales en el puerto de Cartagena para su exportación al tiempo que recibían con agilidad las importaciones de este mismo puerto de productos que carecían y desde Murcia a través del camino Murcia-Cartagena.

- **CARTAGENA:**

A comienzos del siglo XIX, Cartagena, ubicada en el sureste murciano, disfrutaba de una posición muy favorable desde el punto de vista de la red de caminos ya que se encontraba en el extremo del camino de Madrid hacia Albacete, Murcia y la propia Cartagena. Como se ha indicado en repetidas ocasiones este camino era de ruedas en buen estado. También era de gran importancia el camino de Alicante a Granada, que pasaba por Murcia y, que por tanto, se encontraba muy próximo a Cartagena.

El potencial demográfico a finales de siglo era muy alto puesto que rebasaba los treinta mil habitantes, siendo la tercera ciudad más poblada del Corredor. Su potencial productivo era muy elevado de acuerdo con los datos de Floridablanca: El 56% de la población se empleaba en el sector secundario lo que coincide con los datos sobre la época de Madoz en que indicaba que se empleaban en el Arsenal la mitad de la población ocupada de Cartagena. El porcentaje de población ocupada dedicada al sector terciario se sitúa en el 20% claramente superior al porcentaje del Corredor (16%) y también superior al nacional (18%). Dentro de este sector terciario el número de comerciantes por cada diez mil habitantes también es superior al del Corredor  $-57^{0}/_{000}$  frente a  $51^{0}/_{000}$  – pero sobre todo respecto a España,  $30^{0}/_{000}$ . La justificación de esa boyante actividad comercial la encontramos en su actividad portuaria como centro exportador de la seda murciana, la barrilla de Lorca, Águilas o la propia Cartagena, cordelería, lona y lonetas también de Cartagena, etc<sup>269</sup>. Además de ser la puerta a la importación de productos extranjeros a gran parte de la región murciana. No obstante, los datos de empleados en el sector terciario debían ser bastante superiores pues el comercio era controlado por un grupo de comerciantes extranjeros. La actividad portuaria queda patente con los datos que se exponen a continuación:

A inicios de siglo, en el puerto de Cartagena, el origen de 70-75% de las naves que entran o salen es mediterráneo: litoral español (Barcelona, Tortosa, Tarragona, Vinaroz, Valencia, Cullera, Denia, Benidorm, Alicante, Águilas, Almería, Málaga) o extranjero (Marsella,

---

<sup>268</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M.: *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia, Universidad de Murcia, 1989, pág. 109.

<sup>269</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 193.



Génova, Civita Vecchia, Nápoles, Palermo, Venecia). El 25-30% restante se reparte entre Cádiz, (a cuyo puerto se dirige o vienen un 20% del total) y embarcaciones de procedencia atlántica, inglesas, holandesas y danesas, por este orden. En cuanto a la carga de los buques podríamos clasificarla, de acuerdo con su destino, en tres bloques:

- Abastecimiento de la población: En primer lugar el trigo, que viene de Sicilia, Norte de África y Andalucía occidental. En segundo, vino, aguardiente y aceite, que proceden respectivamente de Alicante, Cataluña y Andalucía. Después una serie de productos que ocupan un tonelaje mucho menor: frutos secos, (almendra de Mallorca y Alicante, avellanas de Tarragona, algarrobas de Alicante, pasa de Málaga); legumbres (garbanzos de Andalucía, habichuelas de Cataluña); pescado salado (bacalao de Terranova y Escocia, sardina de Galicia) o fresco (atún y bonito de Cádiz, Almería y Ceuta) y productos “coloniales” (azúcar, cacao y especias de Cádiz).
- Importación-exportación de tejidos extranjeros frente a seda-lana-barrilla. Mientras que las operaciones del bloque anterior se realizan con barcos de matrícula española o italiana (excepto las salazones nórdicas y el trigo siciliano, que vienen en mercantes ingleses mayoritariamente), las necesarias para este tipo de tráfico son monopolizadas por franceses,...
- Aprovisionamiento del Arsenal: Madera de calidad, que se traía de Italia, Tortosa y Cullera. En orden decreciente habría que citar el cáñamo (adquirido en Castellón de la Plana, Barcelona y hasta el Báltico), el carbón de piedra (de Asturias), el carbón vegetal (de Ibiza) y ciertos metales (hierro de Vizcaya, Italia y Suecia; cobre de Huelva; plomo y galena de Almería)<sup>270</sup>.

Sin embargo, el nuevo siglo traería consigo el decaimiento de la actividad industrial murciana –seda, lana, barrilla, etc.– (por la competencia extranjera y catalana, síntesis química de la sosa<sup>271</sup> y la pérdida de colonias americanas) de modo que la actividad exportadora se resentiría bastante durante esas décadas<sup>272</sup>.

La crisis consiguiente de los sectores industrial y comercial se pone de manifiesto en las apenas trece fábricas que computa Miñano, una cifra que sugiere una actividad industrial muy inferior a la registrada a finales del siglo XVIII, que empleaba según Floridablanca al 56% de la población, y refrendada por Madoz al afirmar que con las obras en sus arsenales se trabajaban y ocupaban de continuo casi la mitad de la población a finales del siglo XIX.

La situación de crisis se vio agravada por las numerosas epidemias de la época de las que se podría destacar la de fiebre amarilla de 1804 que se cobró 6.285 víctimas. Ante esta situación la ciudad no podía dar trabajo a todos los artesanos y comerciantes que lo demandaban con lo que la emigración hacia el campo y otras zonas de alrededor de la provincia fue la única salida<sup>273</sup>. Este fenómeno se aprecia al comparar la población urbana de Cartagena en 1787 respecto de 1860. En aquel año el casco urbano contaba con 28.679 habitantes –93% del total–, mientras que en 1860, con 22.107-30%<sup>274</sup>-, aunque no hay que pasar por alto que en este último año ya se había notado la influencia de la minería en el desarrollo cartagenero como se expondrá más adelante. Por tanto, el crecimiento de Cartagena durante este periodo, al menos hasta 1840, se produjo en los núcleos rurales gracias a una elevada tasa de natalidad que permitió compensar la emigración hacia el exterior y la elevada mortalidad<sup>275</sup>.

---

<sup>270</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pp. 196 y 197.

<sup>271</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 210.

<sup>272</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 210.

<sup>273</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 6 y 27.

<sup>274</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>275</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 31.

La situación a comienzos de los años cuarenta era bastante precaria pues todavía no se percibían los efectos de la minería que nacía en esa década. Madoz lo explica con bastante claridad refiriéndose al comercio del puerto: “Antes de la decadencia de esta plaza, su comercio era muy activo, tanto el de importación como el de exportación, y no sólo con la península y demás puertos del Mediterráneo, sino con varios puntos de América; en el día, con la destrucción de la marina de guerra y la insignificancia de la mercante ha desaparecido también todo el movimiento comercial de esta plaza, que solamente exporta en la actualidad algunos granos, cuando la abundancia de cosechas abarata sus precios, a unos cuantos quintales de barrilla y a esparto elaborado y en rama. Las fábricas de fundición que hay en su término y en el de Águilas, han dado al comercio más animación, en razón a la plata y plomos que se venden en su mercado, y que en grandes cantidades se embarcan para Marsella y otros puntos; la importación está circunscrita a granos y aceite procedentes de los puertos de Andalucía, a carbón de piedra para el consumo de las fábricas de fundición y depósito de los buques de vapor y a algunos géneros ultramarinos, como azúcares, cacao, especias, que varias casas de América remiten, los cuales abastecen todos los pueblos del interior de la provincia y aun los de las circunvecinas o limítrofes. Cartagena en la actualidad presenta el cuadro verdadero de nuestra decadencia y abatimiento; animada en otro tiempo esta plaza por la concurrencia de buques que de todos los mares arribaban a su puerto, enriquecida con las obras que en sus arsenales se trabajaban y que ocupaban de continuo casi la mitad de la población”.

Sin embargo, como ya se avanzaba en las líneas anteriores y atisbado por el propio Madoz tanto en su texto como en sus cifras de actividad industrial –ocho fábricas de fundición de minerales–, el “boom” minero permitió que se invirtiera la tendencia de estas primeras décadas del siglo XIX. Así, a partir de los años cuarenta Cartagena se convierte en foco de inmigración, debido al auge de la minería. Hacia ella y sus cuencas mineras afluye una nutrida corriente de jornaleros murcianos y de la comarca del Guadalentín (Lorca, Alhama, Totana,...), mientras que las demás áreas regionales, de momento, proporcionan un contingente mucho menor. La demografía del Campo de Cartagena se verá muy influida por esta afluencia en la que cooperaron no pocos trabajadores andaluces<sup>276</sup>.

El “boom” se extendió desde Cartagena, a otras comarcas como el campo de Lorca y la misma Murcia. Aparte del plomo, se explotarán otros metales como plata, hierro y azufre, pero el primero ocupa un lugar de privilegio en cuanto al número de yacimientos e importancia comercial<sup>277</sup>. El comercio de plomo creció constantemente, ya que la producción se orientaba casi íntegramente hacia la exportación, lo que produjo importantes beneficios, pero la hizo depender de los vaivenes de las cotizaciones internacionales. La minería del plomo se caracterizó siempre por la alternancia de fases de euforia –precios altos, pleno empleo, prospección de nuevos yacimientos– y de depresión –precios bajos, despidos colectivos, abandono de minas, huelgas–<sup>278</sup>. En conjunto, estos nuevos centros fabriles tienen un nivel tecnológico poco avanzado y casi todo el trabajo se hace manualmente. En esencia, poseen un carácter semiartesanal, emplean excesiva mano de obra para ser rentables y, además, las fuentes de energía usadas son arcaicas. La primera y única máquina de vapor se instaló en 1855. Por último, resulta significativo que más de un 90% de estos centros se fundasen con capital ajeno (francés o catalán), lo que revela el escaso interés local por las intervenciones industriales<sup>279</sup>.

Ante este panorama los efectos multiplicadores resultaron escasos debido a:

- La fragmentación de la propiedad que no propició la acumulación de capital.
- La progresiva importancia de las sociedades extranjeras, que dejaban pocas utilidades en el país.

---

<sup>276</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 37 y 38.

<sup>277</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 51.

<sup>278</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 52.

<sup>279</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 49, 50 y 51.

- Pocas inversiones y despilfarro de filones y hombres.
- Ausencia de mentalidad capitalista. La acumulación conseguida nunca se orientó en el sentido de un desarrollo industrial. A lo más que llegaron fue a crear fundiciones sencillas<sup>280</sup>.

En cuanto a la estructura sectorial de empleo a mediados de siglo Cartagena contaba con un 35% de obreros especializados, relacionados con la marina o el Arsenal, un 25% de comerciantes, un 20% de miembros profesionales liberales y de servicios y sólo un 20% de población consagrada a la agricultura<sup>281</sup>, por tanto, muy diferente de la estructura sectorial de empleo de la región en la que la actividad agraria empleaba a un mínimo del 65%, 15-20% eran artesanos y el restante dedicados a comercio y servicios<sup>282</sup>.

También hay que señalar que a mediados de siglo, en Cartagena y en Murcia se observaban oscilaciones de los precios menores que en el resto de la región murciana, lo que indica que ambas gozaban de un grado de apertura a la economía mayor que el resto de zonas de la región<sup>283</sup>. Por último, también contribuyó a su desarrollo la ubicación de la sede episcopal, el departamento marítimo y el establecimiento de la intendencia borbónica<sup>284</sup>.

Vista la evolución económica y social de Cartagena durante la primera mitad de siglo resta analizar la influencia de la red de caminos existente en toda esta evolución:

Si se observa el grafo de la red caminera de comienzos de la centuria en la Región de Murcia, se aprecia cómo desde Cartagena partía el único que conectaba con el interior y permitía el paso de coches de colleras y caballería para mercancías en unas condiciones mucho mejores que en el resto de caminos que no pasaban de ser de herradura o meras sendas. A mediados de siglo se vio favorecida en términos relativos ya que en el trayecto de Murcia a Cartagena se había finalizado una “carretera” que permitía el paso de diligencias y de carros a unos costes muy inferiores a los del resto de caminos que en el mejor de los casos se consideraban en estado regular lo que ya situaba a Cartagena y su puerto con una ventaja comparativa respecto de otras plazas portuarias de su entorno.

Además, no hay que pasar por alto que la comunicación con Murcia era muy importante porque además de ser la capital de provincia con una población a mediados del siglo XIX de casi noventa mil habitantes, se encontraba en el camino hacia La Mancha y Madrid, al tiempo que en el eje Granada-Alicante por Lorca, lo que le permitía estar relativamente muy bien comunicada tanto con gran parte de la región como con las provincias anexas, permitiéndole colocar con relativa facilidad los productos importados así como ser el punto más accesible para el centro de la región de cara a la exportación de productos.

En cualquier caso, Cartagena no se vio ajena a las crisis de subsistencia de inicios de siglo y también vio mermado su desarrollo hasta el “boom” de la minería que no obstante no permitió el desarrollo industrial esperado de la ciudad sobre todo por la falta de iniciativa empresarial de sus habitantes.

Con todo esto, se observa cómo en Cartagena influyó muy positivamente su elevada accesibilidad relativa en el transporte terrestre que permitió al puerto ser mucho más competitivo sin olvidar que se vio claramente favorecida por la existencia de materias primas en su subsuelo. Sin embargo, estas circunstancias no fueron suficientes para aprovechar la coyuntura por la falta de emprendedores cartageneros. Por tanto, la red de caminos fue muy importante para el desarrollo cartagenero que por una parte se vio favorecida por la presencia de minerales lo que

---

<sup>280</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 53.

<sup>281</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

<sup>282</sup> Ídem anterior.

<sup>283</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 60.

<sup>284</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 67 y 68.

avivó el comercio portuario, pero por otra parte la escasa mentalidad mercantil y empresarial de los cartageneros impidieron aprovechar esa gran oportunidad.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-2.**

**CUADRO 1.76: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-2 Y MUNIPIOS 1786-1857.**

|                              | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                              | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| HELLÍN                       | 4.572             | 10.230            | 11.127            | 2,21                            | 0,58         | 2,02        |
| CIEZA                        | 5.805             | 12.030            | 9.516             | 1,91                            | -1,39        | 0,90        |
| MURCIA                       | 68.136            | 63.861            | 89.314            | -0,11                           | 2,66         | 0,44        |
| TORRE-PACHECO <sup>285</sup> | -                 | 2.494             | 7.181             | -                               | 12,53        | -           |
| CARTAGENA                    | 30.903            | 38.968            | 59.618            | 0,47                            | 3,53         | 1,31        |
| <b>SC-2</b>                  | <b>109.415</b>    | <b>127.584</b>    | <b>176.756</b>    | <b>0,30</b>                     | <b>2,57</b>  | <b>0,87</b> |
| <b>CORREDOR</b>              | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>                | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.77: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | ‰ COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|
| HELLÍN          | 36                  | 45                  | 17                  | 38                   | 15                    |
| CIEZA           | 22                  | 79                  | 4                   | 18                   | 2                     |
| MURCIA          | 19                  | 82                  | 15                  | 3                    | 17                    |
| CARTAGENA       | 20                  | 24                  | 56                  | 20                   | 57                    |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>             |

**CUADRO 1.78: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|           | Mol. harin. | Mol. aceite | Mol. Choco | Telares lienzos | Telares paños | Fáb. paños | Hilados de seda | Hilados de lana | Fáb. curtidos |
|-----------|-------------|-------------|------------|-----------------|---------------|------------|-----------------|-----------------|---------------|
| HELLÍN    | 11          | 18          | 1          | varios          | 1             |            |                 |                 |               |
| CIEZA     |             |             |            | varios          |               |            | 6               |                 |               |
| MURCIA    |             | 2           |            |                 |               | 10         |                 | 1               | 6             |
| CARTAGENA | 19          |             |            |                 |               |            |                 |                 |               |

|        | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Alfarerías | Fáb. Azufre | Fáb. Albayalde | Fáb. totales <sup>286</sup> |
|--------|----------------|------------|------------|-------------|----------------|-----------------------------|
| HELLÍN | 1              |            | varias     | varias      |                |                             |
| CIEZA  |                |            |            |             |                |                             |

<sup>285</sup> Pérez, Mª T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 258.

<sup>286</sup> La columna de fábricas totales se ha incluido porque en el caso de Cartagena, el Diccionario de Miñano tan sólo indica el número total de fábricas.

|           | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Alfarerías | Fáb. Azufre | Fáb. Albayalde | Fáb. totales <sup>286</sup> |
|-----------|----------------|------------|------------|-------------|----------------|-----------------------------|
| MURCIA    |                | 1          | 5          |             | 1              |                             |
| CARTAGENA |                |            |            |             |                | 13                          |

**CUADRO 1.79: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|               | Mol. harin. | Horn. pan cocer | Mol aceite | Fáb. Lienzos | Fáb. paños | Telares de paños | Telares seda | Tor. seda | Telares cáñamo y lino |
|---------------|-------------|-----------------|------------|--------------|------------|------------------|--------------|-----------|-----------------------|
| HELLÍN        | 18          | 9               | 18         |              |            | algunos          |              |           | algunos               |
| CIEZA         | 5           | 9               | 11         | 30           |            |                  |              |           |                       |
| MURCIA        | 34          |                 |            | 24           | 11         |                  | 12           | 29        |                       |
| TORRE-PACHECO |             |                 |            |              |            |                  |              |           |                       |
| CARTAGENA     |             |                 |            |              |            |                  |              |           |                       |

|               | Fáb. de curtidos | Tintorerías | Fáb. Esparto | Alpargaterías | Fáb. sombreros | Fáb de guantes | Fáb. jabón |
|---------------|------------------|-------------|--------------|---------------|----------------|----------------|------------|
| HELLÍN        |                  |             | Varias       | varias        |                |                | varias     |
| CIEZA         |                  |             |              |               |                |                |            |
| MURCIA        | 3                | 16          |              |               | 8              | 1              | 3          |
| TORRE-PACHECO |                  |             |              |               |                |                |            |
| CARTAGENA     |                  |             |              |               |                |                |            |

|               | Fáb de alfarerías | Fáb. fund. Miner. | Fáb. Tratamiento azufre | Fáb. de salitres | Talleres | Fáb. Perdig. | Fáb. De armas |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------------|------------------|----------|--------------|---------------|
| HELLÍN        | varias            |                   |                         |                  |          |              |               |
| CIEZA         |                   |                   |                         | 1                |          |              |               |
| MURCIA        | 3                 |                   |                         | 4                |          |              |               |
| TORRE-PACHECO |                   |                   |                         |                  |          |              |               |
| CARTAGENA     |                   | 8                 | 1                       |                  | 2        | 2            | 1             |

**CUADRO 1.80: EQUIPAMIENTOS DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| HELLÍN        | 1                     |            |       | 1     |
| CIEZA         |                       |            |       | 0     |
| MURCIA        | 3                     | 6          | 2     | 11    |
| TORRE-PACHECO |                       |            |       | 0     |
| CARTAGENA     | 2                     | 1          | 1     | 4     |

|        | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|--------|-----------------------|------------|-------|-------|
|        | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| HELLÍN | 1                     |            |       |       |
| CIEZA  | 1                     |            |       |       |
| MURCIA | 1                     | 39         |       |       |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| TORRE-PACHECO |                       |            |       |       |
| CARTAGENA     | 4                     |            | 2     |       |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| HELLÍN        | 1                     | 3          |       | 4     |
| CIEZA         |                       | 6          |       | 6     |
| MURCIA        | 3                     | 3          | 2     | 8     |
| TORRE-PACHECO |                       | 1          |       | 1     |
| CARTAGENA     | 2                     |            |       | 2     |

|               | DIFERENCIA 1787-1842 |            |       |       |
|---------------|----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios           | Educativos | Otros | Total |
| HELLÍN        |                      |            |       |       |
| CIEZA         |                      |            |       |       |
| MURCIA        |                      |            |       |       |
| TORRE-PACHECO |                      |            |       |       |
| CARTAGENA     |                      |            |       |       |

**CUADRO 1.81: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|-------------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| HELLÍN      | 2              | 7                 | MUY ALTO           |                 | 0                 | 2                |                  |
| CIEZA       | 2              | 7                 | MEDIO              | 0               |                   | 0                |                  |
| MURCIA      | 2              | 2                 | BAJO               | 0               | 0                 |                  |                  |
| CARTAGENA   | 2              | 3                 | MUY ALTO           |                 | 3                 | 0                | 0                |
| <b>SC-2</b> | <b>1</b>       | <b>1</b>          | <b>MEDIO</b>       |                 | <b>1</b>          |                  | <b>-</b>         |

**CUADRO 1.82: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|               | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|---------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| HELLÍN        | 3              | 7                     | 1                    | MUY ALTO             | -                   |
| CIEZA         | 2              | 7                     | 3                    | MEDIO                | -                   |
| MURCIA        | 1              | 2                     | 3                    | MEDIO                | -                   |
| TORRE-PACHECO | 2              | 7                     |                      | ALTO                 | -                   |
| CARTAGENA     | 1              | 3                     | 2                    | MUY ALTO             | 2                   |
| <b>SC-2</b>   | <b>2</b>       | <b>1</b>              | <b>1</b>             | <b>ALTO</b>          | <b>-</b>            |

|               | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCIAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCIAS</b> |
|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| HELLÍN        | 4                     | 5                       | 2                      | 4                        |
| CIEZA         | 3                     | 4                       | 4                      | 4                        |
| MURCIA        | 2                     | 5                       | 2                      | 2                        |
| TORRE-PACHECO | 2                     | 2                       | 2                      | 2                        |
| CARTAGENA     | 2                     | 1                       | 2                      | 1                        |
| <b>SC-2</b>   | <b>3</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               | <b>1</b>                 |

### **4.7.7. ÁREA INTERIOR 3:**

El Área Interior 3 se encontraba situada entre los ejes de Albacete a Alicante y Murcia y Cartagena y de Alicante a Andalucía, a la vez que atravesada por el eje de Valencia a Andalucía por Caravaca.

De esta forma en 1786 los caminos que les comunicaban con estos ejes y, por tanto, con las ciudades más importantes de su entorno, se encontraban en regular estado observándose que tanto su potencial demográfico como productivo eran bajos. Éste último sobre todo por su elevada especialización en el sector primario.

Llegados a mediados del siglo XIX, de acuerdo con la red de caminos existente, la zona se ve desfavorecida relativamente pues prácticamente mantiene la infraestructura de décadas anteriores. En consonancia con esto, las ganancias de accesibilidad que obtiene en el conjunto del periodo tan sólo son relevantes en el caso del transporte de mercancías y su potencial demográfico y productivo siguen siendo bajos.

Si se desglosa la zona en sus municipios constituyentes se observa como en 1786, Yecla alcanza un nivel medio según tipo de camino pero tanto su potencial demográfico como productivo es bajo.

En el caso de Jumilla, la correlación entre el tipo de camino y las variables demográficas y productivas todavía es más acusada ya que el nivel según tipo de camino es muy bajo y su potencial demográfico y productivo también lo son.

A continuación se va a analizar cada municipio para justificar su estado y evolución seguida durante estos años.

- **JUMILLA:**

A finales del siglo XVIII, la ubicación de Jumilla, en el noroeste de la provincia de Murcia, le hacía quedar muy desfavorecida por la red de caminos del momento pues sus conexiones con los ejes principales de transporte se hacían en muchos casos a través de caminos de herradura e incluso sendas a pie, con alguna excepción, como el camino de Jumilla hacia Yecla y Caravaca que, en cualquier caso, no pasaba de ser un camino en regular estado.

En esos años, el potencial demográfico del núcleo era relativamente bajo, pues no alcanzaba los siete mil habitantes, considerándose, por tanto, como un núcleo intermedio dentro del Corredor. Según los datos aportados por Floridablanca, Jumilla presentaba un porcentaje de ocupados respecto de la población total claramente inferior a la media del Corredor pero ligeramente superior a la nacional, y además basaba su actividad casi en exclusivo al sector primario que ocupaba al 97% de los empleados, siendo por tanto, exigua la población dedicada al resto de sectores.

A lo largo de estas décadas, la red de caminos en el entorno de Jumilla experimentó una leve mejoría pero insuficiente en términos relativos, pues tan sólo se apreció un avance en las relaciones con Cieza y Murcia, no pasando en ambos casos de caminos en regular estado a mediados de la centuria.

Así mismo, la población, como el resto de núcleos de la Región de Murcia, estuvo sometida a numerosas epidemias, como la acontecida en 1800 de tifus que se cobró 2.000 víctimas<sup>287</sup>, y sequías, con la consiguiente pérdida de cosechas, como las ocurridas en 1786, 1798, 1800-1802, 1804, 1811 y 1816-1818<sup>288</sup>. Las crisis demográficas, no obstante, fueron compensadas gracias a la fuerte natalidad, en torno al 40 por mil, que permitió estabilizar el

---

<sup>287</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 58.

<sup>288</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 7.



crecimiento natural<sup>289</sup>. A esto se sumó una emigración no tan acusada como en la zona centro, eminentemente manufacturera, y un clima benigno, con lo que Jumilla pudo ver aumentar sus efectivos<sup>290</sup> con una tasa de crecimiento ligeramente superior a la media del Corredor y de España. La escasez de recursos hídricos hacía que su poblamiento fuese más concentrado ante la imposibilidad de cultivar tierras en las zonas rurales<sup>291</sup>. Así, en 1857, la población urbana de Jumilla era del 97%<sup>292</sup>.

En cuanto al sistema productivo, la ciudad paulatinamente se fue especializando en la producción de vino como indica Madoz al señalar que exportaba vino para Valencia, en detrimento de otras zonas tradicionalmente productoras de vino, como el campo de Cartagena o Caravaca-Bullas-Cehegín<sup>293</sup>.

El desarrollo de Jumilla no sólo fue palpable desde el punto de vista del aumento de la población sino que las actividades industriales y terciarias fueron cobrando un peso más significativo que el marginal de la época de Floridablanca. Así, Miñano indica la existencia de dos alfarerías, tres fábricas de salitre, dos de jabón y otras dos de tejas y ladrillos, además de los cinco molinos harineros y los treinta de aceite. Por otra parte señala la presencia de una feria anual, en la que se recoge mucho esparto que se extrae para Valencia. Quince años más tarde Madoz recoge en su Diccionario además de las fábricas señaladas por Miñano en 1827, la existencia de varios telares y una fábrica de armas. A mediados de siglo, los empleados en el sector primario representaban el 80% y el secundario y el terciario se repartían aproximadamente a partes iguales<sup>294</sup>, es decir, se había producido un desarrollo de otras actividades distintas a las primarias.

La ausencia de jerarquía urbana en la Región de Murcia hizo que las comarcas tendieran a autoabastecerse, de modo que, Yecla era la cabecera de la comarca a la que pertenecía Jumilla proporcionándole una gran parte de los productos y servicios básicos que precisaba su población<sup>295</sup>. Por tanto, la integración de Jumilla en los circuitos comerciales regionales e incluso nacionales era escasa al igual que ocurría incluso con su cabecera de comarca como lo pone de manifiesto las grandes oscilaciones de precios, tanto a lo largo del año como en la fase de sequía<sup>296</sup>.

El hecho de que Jumilla perteneciese al área comercial de Yecla se debía a la disposición de la red de caminos, que junto con la orografía del terreno hicieron a Yecla mucho más accesible que Cieza pues, para alcanzar ésta, había que salvar el desnivel del Altiplano.

Para entender realmente el papel que jugaron las infraestructuras de transporte en el desarrollo de Jumilla, hay que comparar su evolución con la experimentada por su vecina Yecla: Jumilla no estaba tan bien comunicada relativamente como Yecla ya que únicamente se encontraba en el camino de Granada a Valencia, que si bien era muy importante para el comercio del momento (exportación de vino hacia Valencia), Yecla estaba emplazada además en las inmediaciones del camino de La Mancha hacia Alicante. Si bien el hecho de que Jumilla se encontrase en el camino de Granada a Valencia fue muy importante en su desarrollo, cuando se compara su evolución con la de Yecla se observa, cómo ésta sufre un crecimiento de población inferior al de Jumilla porque la manufactura entra en crisis lo que no ocurre en Jumilla, donde sus habitantes no se dedican a esta actividad. Por último, también influyeron en este sentido las condiciones climáticas muy desfavorables en Yecla y propicias en Jumilla.

---

<sup>289</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 31 y 35.

<sup>290</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 39.

<sup>291</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>292</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 260.

<sup>293</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 42.

<sup>294</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

<sup>295</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 198.

<sup>296</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 60.

Es decir, que las razones del mayor crecimiento de Jumilla frente a la cabecera Yecla, hay que buscarlas más en la coyuntura del sector secundario y las condiciones climáticas, que en el desarrollo de la red de caminos, que en este caso sólo es importante para la exportación de vino hacia Valencia.

- **YECLA:**

A finales de siglo, la ubicación de Yecla también en el noroeste murciano no era tan desfavorable como la de su vecina Jumilla puesto que los caminos que le comunicaban con los ejes principales de transporte, eran de ruedas en regular estado.

Durante esos años, Yecla contaba con casi nueve mil habitantes y con un porcentaje de ocupados inferior a la media del Corredor pero superior a la media nacional. Al analizar su estructura sectorial de empleo se observa cómo es la agricultura claramente la actividad dominante pues empleaba a un 89% de la población ocupada, un porcentaje muy superior al de la media del Corredor (63%) y al nacional (66%), lo que suponía que el porcentaje de empleados en el sector secundario fuesen del orden de la mitad que en el Corredor y un poco menos los dedicados a actividades comerciales (20<sup>0</sup>/<sub>000</sub> frente al 51<sup>0</sup>/<sub>000</sub> en el Corredor y 30<sup>0</sup>/<sub>000</sub> en España). Por tanto, su especialización en el sector primario era evidente si bien la actividad en el sector secundario debía ser mayor pues se elaboraban manufacturas de lana empleándose íntegramente en la provincia<sup>297</sup>, actividad de la que dará fe Miñano al indicar que había nueve curtidorías en la ciudad, es decir, que se apreciaba una cierta actividad manufacturera.

Esta situación provocó que Yecla se convirtiera en cabecera del área comercial del Altiplano, que miraba más hacia Alicante que hacia Murcia<sup>298</sup>.

Durante la primera mitad de siglo la evolución de la red de caminos mantuvo en el mismo nivel a la ciudad respecto de las ciudades del Corredor, como se observa en las ganancias de accesibilidad en la que consigue un nivel intermedio salvo en el tiempo de viajeros en el que se ve relativamente perjudicado pues por la ciudad no llegaron a circular diligencias. En definitiva, se puede afirmar que la red de caminos ni benefició ni perjudicó relativamente a la ciudad.

En estos años, la dinámica demográfica experimentada por Yecla fue moderada de manera que su potencial demográfico en el conjunto del Corredor seguía siendo muy bajo.

A mediados de los años veinte, según los datos aportados por Miñano, en Yecla se contabilizaban nueve fábricas de aguardiente y otras tantas curtidorías, aparte de cuatro molinos harineros y cincuenta y seis de aceite, lo que hace pensar que la actividad industrial aumentó en este periodo. Sin embargo, quince años más tarde, según Madoz, la actividad industrial de Yecla, además de ocho molinos harineros y treinta de aceite, contaba con nueve fábricas de jabón (que Miñano no mencionaba) pero menos fábricas de aguardiente (cinco frente a nueve a mediados de los años veinte) además de que no se indicaba nada acerca de la actividad manufacturera de años atrás (el comercio está reducido a la exportación de vino y aguardiente) con lo cual, la actividad industrial en términos generales pareció haber descendido.

Como se ha indicado en el análisis de otras zonas, durante la primera mitad del siglo XIX en la Región de Murcia las comarcas tendían al autoabastecimiento articulando las funciones comerciales, de servicios y administrativas en torno a la capital de la comarca, que en este caso era Yecla<sup>299</sup>. No obstante, la carencia de determinados productos de primera necesidad hacía que se establecieran flujos intercomarcales e interregionales. En el caso que nos ocupa, Yecla recibía los cereales de La Mancha aunque también de Lorca y Mula, así como ganado, trigo y aceite de

---

<sup>297</sup> Merino, A. op. cit. pp. 488-9.

<sup>298</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 198.

<sup>299</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 67 y 68.

Andalucía a través de la ruta Valencia-Granada por Yecla-Jumilla y Caravaca. Del puerto de Cartagena recibía pescado salado y productos coloniales como azúcar y cacao<sup>300</sup>. Como ocurría en otras ciudades murcianas el tráfico regional era dominado normalmente por Casas de Comercio o almacenistas al por mayor afincados en la propia ciudad de Yecla. Por último, también hay que señalar que la escasez de recursos hídricos imposibilitaba el cultivo en zonas rurales<sup>301</sup>, limitando su desarrollo y forzando que la mayoría de la población se asentara en la propia ciudad; en 1857, la población urbana de Yecla era del 94%<sup>302</sup>.

El peso de Yecla como cabecera de comarca también queda de manifiesto al observar la estructura sectorial de empleo a mediados de siglo, en que se estima que pese al predominio de la población ocupada dedicada al sector agrario (65-70%), existe un porcentaje importante de artesanos (15-20%) y de situaciones relacionadas con el comercio y los servicios (15% restante), muy por encima de Jumilla como se ha visto previamente<sup>303</sup>. Por otra parte, el elevado grado de autoabastecimiento comarcal y, por tanto, su relativo aislamiento de la economía regional o incluso nacional lo evidencia el hecho de las importantes oscilaciones de precios a lo largo del año en los productos de primera necesidad, igual que ocurría en Jumilla<sup>304</sup>.

Restaría analizar el papel de los caminos en el desarrollo de Yecla. En primer lugar, habría que señalar que respecto de Jumilla se advierte una cierta ventaja relativa ya que Yecla estaba situada en el cruce de caminos de Granada a Valencia con la importante ruta comercial establecida en la época pues permitía, por una parte el aprovisionamiento de trigo y aceite y, por otra parte tenía una buena conexión con La Mancha y Alicante, bien a través de un camino directo aunque de estado regular, bien a través de su conexión entre Almansa y Villena, lo que le permitía acercar sus productos desde aquellas así como exportar sus excedentes. Es precisamente su ubicación en el cruce de caminos lo que le permitió crear en torno a ella una comarca con una producción y consumo del mismo orden de las que se formaron en el resto de la región de Murcia. Sin embargo, su crecimiento no fue tan importante como el su vecina Jumilla, aparentemente más desfavorecida por la red de caminos debido a la crisis manufacturera y unas condiciones climáticas que mermaban sustancialmente su población.

En definitiva, la red de caminos hizo que en torno a Yecla se configurase un área comercial por lo que en ese sentido fueron muy importantes para su desarrollo pero, como en otras ciudades, insuficientes para mitigar los efectos de la crisis de las manufacturas.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL AI-3.**

**CUADRO 1.83: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-3 Y MUNIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| JUMILLA         | 6.840             | 9.741             | 10.611            | 0,76                            | 0,60         | 0,78        |
| YECLA           | 8.716             | 16.322            | 11.669            | 1,56                            | -1,90        | 0,48        |
| <b>AI-3</b>     | <b>15.556</b>     | <b>26.063</b>     | <b>22.280</b>     | <b>1,21</b>                     | <b>-0,97</b> | <b>0,61</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>730.074</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,70</b>                     | <b>0,42</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

<sup>300</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 58.

<sup>301</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>302</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 260.

<sup>303</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

<sup>304</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 60.

**CUADRO 1.84: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-3 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP /<br>TOTAL | %SECT 1º /<br>TOT OCUP | %SECT 2º /<br>TOT OCUP | % SECT 3º /<br>TOT OCUP | 0/000 COMERC. /<br>POB. TOT. |
|-----------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------------|
| JUMILLA         | 19                     | 97                     | 2                      | 1                       | 3                            |
| YECLA           | 20                     | 89                     | 10                     | 2                       | 20                           |
| <b>AI-3</b>     | <b>19</b>              | <b>92</b>              | <b>6</b>               | <b>1</b>                | <b>12</b>                    |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>              | <b>63</b>              | <b>21</b>              | <b>16</b>               | <b>51</b>                    |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>              | <b>66</b>              | <b>16</b>              | <b>18</b>               | <b>30</b>                    |

**CUADRO 1.85: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-3 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|         | Mol. harin. | Mol. aceite | Fáb. Aguard. | Curtidurías | Fáb. Jabón | Alfarerías | Fáb. Salitre | Fáb. Tejas y ladrillos |
|---------|-------------|-------------|--------------|-------------|------------|------------|--------------|------------------------|
| JUMILLA | 5           | 30          |              |             | 2          | 2          | 3            | 2                      |
| YECLA   | 4           | 56          | 9            | 9           |            |            |              |                        |

**CUADRO 1.86: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-3 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|         | Mol. harin. | Mol. aceite | Aguard. | Telares | Fáb. Jabón | Fáb tejas y ladrillos | Fáb de alfarerías | Fáb de salitres | Fáb. de armas |
|---------|-------------|-------------|---------|---------|------------|-----------------------|-------------------|-----------------|---------------|
| JUMILLA | 5           | 17          |         | Varios  | 2          | 2                     | 2                 | 3               | 1             |
| YECLA   | 8           | 30          | 5       |         | 9          |                       |                   |                 |               |

**CUADRO 1.87: EQUIPAMIENTOS DEL AI-3 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

| EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| JUMILLA               |            |            |       |       |
| YECLA                 |            |            |       |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| JUMILLA               | 1          |            |       |       |
| YECLA                 | 1          |            | 2     |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| JUMILLA               |            | 5          |       | 5     |
| YECLA                 | 2          | 2          |       | 4     |

| DIFERENCIA 1787-1842 |            |            |       |       |
|----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| JUMILLA              | 0          | 5          | 0     | 5     |
| YECLA                | 2          | 2          | 0     | 4     |

**CUADRO 1.88: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQ. DEMOGRÁF.</b> | <b>IND. POT. PRODUCT.</b> | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>ACTIVID. COMERC.</b> |
|-------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| JUMILLA     | 5                     | 6                        | BAJO                      | 1                      |                          |                         |                         |
| YECLA       | 3                     | 6                        | BAJO                      | 1                      |                          |                         |                         |
| <b>AI-3</b> | <b>3</b>              | <b>5</b>                 | <b>BAJO</b>               | <b>1</b>               |                          |                         |                         |

**CUADRO 1.89: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-3 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| JUMILLA     | 4                     | 7                            | 3                           | MEDIO                       | -                          |
| YECLA       | 3                     | 7                            | 3                           | BAJO                        | -                          |
| <b>AI-3</b> | <b>4</b>              | <b>5</b>                     | <b>2</b>                    | <b>BAJO</b>                 | <b>-</b>                   |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| JUMILLA     | 5                     | 4                       | 4                      | 4                        |
| YECLA       | 3                     | 3                       | 4                      | 3                        |
| <b>AI-3</b> | <b>4</b>              | <b>3</b>                | <b>3</b>               | <b>2</b>                 |

### **4.7.8. SUBCORREDOR 3:**

El Subcorredor 3 se extiende a lo largo del eje de Albacete a Alicante. Por tanto, a inicios del siglo XIX se encontraba en una posición muy ventajosa en cuanto a la red de caminos ya que esa ruta era de ruedas en buen estado. Además enlazaba con:

- El camino que desde Andalucía llegaba a Valencia, pasando por las inmediaciones de Almansa y Villena.
- El camino de Alicante a Murcia y Andalucía.
- Los caminos desde Alicante hacia Valencia tanto por Játiva como por el litoral.

En cuanto a su potencial demográfico, se encontraba en un nivel intermedio en el Corredor, destacando la ciudad de Alicante con casi veinte mil habitantes en 1786. Respecto de su potencial productivo, resultaba relativamente elevado gracias a una cierta especialización en los sectores secundario y terciario y, dentro de éste, sobre todo, en actividades comerciales.

A mediados de siglo, la evolución de la red de caminos le favoreció muy notablemente tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías en el marco del Corredor. Su dinámica demográfica mostraba un crecimiento de la población ligeramente inferior a las medias del Corredor y España y el potencial productivo se mantenía alto. Seguidamente se analizan la evolución de los cuatro municipios integrantes de esta zona: Almansa, Villena, Elda y Alicante.

- **ALMANSA:**

Almansa se ubicaba a inicios de siglo en una posición muy ventajosa respecto de la red de caminos ya que hasta la ciudad llegaba el camino de ruedas en buen estado de Madrid hacia Albacete que se bifurcaba a partir de la propia Almansa hacia Alicante y Valencia. Por otro lado, también quedaría favorecida por su proximidad al eje comercial de Andalucía a Valencia por Caravaca y Jumilla.

Su potencial demográfico en 1786 era bajo pues no alcanzaba los siete mil habitantes, y su correspondiente productivo también bajo, ya que la estructura sectorial de empleo indica que la actividad mayoritaria era la agricultura con valores relativos superiores a los del Corredor y España, siendo la ocupación del secundario del mismo orden que en los entes territoriales mayores y la terciaria varios puntos inferior a la de estos mismos espacios.

A lo largo de este periodo la población de Almansa creció a un ritmo similar al de la zona y ligeramente inferior al del Corredor y España, pasando de esos casi siete mil habitantes a algo más de nueve mil, favorecida, entre otras cosas, por su bondad climática como recuerda Madoz. Su potencial productivo pasó de bajo a medio gracias al avance de la actividad secundaria y terciaria. A continuación se describe esta evolución y su relación con la red de caminos.

En primer lugar, respecto de la red de caminos, a mediados de la centuria su posición ventajosa de inicios de siglo se vio reforzada sobre todo en el transporte de viajeros por la puesta en marcha del servicio de diligencias.

En cuanto al tejido productivo, llegado el primer cuarto de siglo, Miñano señala la decadencia de la ganadería debido a la disminución de pinos y pastos “por la funesta manía tan general en toda España de talar y quemar estos preciosos y perennes manantiales de la riqueza pública”. Así, se pasó de veinticinco mil cabezas de ganado lanar y cabrío de otros tiempos a las dieciséis mil de esa fecha. La importancia del ganado queda refrendada incluso en la existencia de seis fábricas de cencerros para el ganado. Por otra parte indica también el abundante cultivo de esparto “que se extrae para Valencia y otras provincias” así como la producción agrícola que consiste en “trigo, cebada y azafrán en grande abundancia, avena, almortas y barrilla, la

suficiente para el consumo y el de las fábricas de jabón, mucho vino, aguardiente y caza menor”. También destaca la existencia de “muchos telares de lienzo que ocupan a muchas mujeres”. Por último, reseñar que durante estos años mantenía su equipamiento sanitario.

A la luz de estos datos se aprecia la gran importancia que adquirirían las labores agrarias pero también las actividades manufactureras aunque sobre todo las primeras estaban pasando por un mal momento debido a la crisis de la ganadería.

Quince años más tarde, Madoz señala de nuevo la abundancia de ganado lanar y cabrío – permanecían las seis fábricas de cencerros– además de ingentes cosechas de cereales, mucho azafrán y vino, que sobrarán después del consumo endógeno, barrilla para las fábricas de jabón, canteras de piedra ordinaria, fábricas de yeso y cal, algunos telares de paños y numerosísimos telares de lienzo y cáñamo, fábricas de curtidos, de aguardientes y algunos molinos harineros. Por otra parte, Madoz señala respecto de su actividad comercial lo siguiente: “Como tiene la ventaja de ser atravesado por la carretera, vende fácilmente y con estimación los productos sobrantes de la agricultura, una parte muy considerable de los ganados, alguna de los tejidos que produce la industria, y es como un depósito de alhóndiga de granos, a cuyo comercio se dedican no pocos de los vecinos. Hay también algunas lonjas o tiendas de toda clase de tejidos nacionales y extranjeros. La arriería se vale del ganado asnal para su tráfico y también, aunque en muy corto número del vacuno”. Además se celebraba “la feria consistiendo las especulaciones principalmente en géneros de vestir, y quincalla procedentes de Valencia, Alcoy, Fortuna y otros puntos, y un mercado a la semana”.

Por tanto, a mediados de siglo todo apunta a que la actividad manufacturera y comercial de Almansa cobró un fuerte impulso, mientras que el sector primario, y más concretamente la ganadería, debía estar pasando por malos momentos. En el impulso de aquellas ramas tuvo mucho que ver la elevada accesibilidad de Almansa, incluso reconocida por el propio Madoz. Ya se ha comentado que Almansa se encuentra ubicada en la confluencia de los caminos principales que iban desde Albacete a Valencia y Alicante, caminos muy favorecidos en la época y que permitieron transportar sus excedentes hacia estas provincias con relativa facilidad así como proveerse de los artículos de que carecía. Esto, unido a su función de cabeza de partido judicial, posibilitó que se desarrollasen en esta primera mitad de siglo los sectores secundario y terciario.

Así pues, Almansa es un claro ejemplo en que su ubicación estratégica en la confluencia de dos caminos principales favorecía el comercio lo que incidía en el desarrollo sector industrial con base agraria.

- **VILLENA:**

Al igual que Almansa a inicios del siglo XIX, Villena se encontraba en una posición relativamente favorecida respecto de la red de caminos pues se encontraba al noroeste de la provincia e inserta en el camino de Albacete a Alicante, de ruedas en buen estado. También se encontraba próxima al importante camino desde Andalucía a Valencia. Sin embargo, sus conexiones transversales con los municipios de su entorno eran precarias, no pasando de caminos de herradura.

Sus más de siete mil habitantes en 1786 le situaban como municipio intermedio en el sistema de ciudades del Corredor, mientras que el potencial productivo era bajo con una ocupación mayoritaria en el sector primario que alcanzaba al ochenta por ciento de la población favorecida por el cercano paso del río Vinalopó. No obstante, a pesar del escaso empleo terciario en términos generales, los ocupados en la rama del comercio suponían un porcentaje muy superior a los resultantes en los entes territoriales mayores.

A mediados de siglo, su población había ascendido a más de diez mil habitantes aunque su dinámica era algo inferior a la media del Corredor y de España circunstancia favorecida por

su clima saludable como reconoce Madoz. Su potencial productivo pasó de bajo a medio debido al desarrollo del sector terciario. Seguidamente se analiza esa evolución:

En primer lugar, respecto de la red de caminos, Villena se vio claramente beneficiada por las inversiones en este periodo, sobre todo en lo que al transporte de viajeros se refiere, aunque también en el transporte de mercancías, ya que el camino de ruedas de Albacete a Alicante se transformó en “carretera” con el consiguiente servicio de diligencias. Por otra parte, sus caminos transversales con otras localidades también mejoraron ostensiblemente pasando todos ellos a ser caminos de ruedas en regular estado.

Respecto del tejido productivo, en el Diccionario de Miñano, destaca su producción de “granos, legumbres, vino, aceite, pastos y sales que se extraen de una laguna inmediata”, mientras que tan sólo nombra la existencia de fábricas de jabón y cinco de aguardiente, es decir, la actividad del sector secundario seguía siendo minoritaria.

En el Diccionario de Madoz de 1842, se indica que “es un pueblo puramente agrícola, y por lo tanto sólo hay en él los oficios mecánicos necesarios para sus necesidades, con algunos telares, 5 molinos harineros, 12 de aceite y 2 fábricas de aguardiente”. Respecto de la actividad comercial exporta sus frutos sobrantes y conduce lanas a Alcoy, Castilla y Extremadura e importa tejidos de seda, algodón, hilo y lana, azúcar, cacao, especias y bacalao. Por último, señala la presencia de cuatro escuelas para niños años atrás inexistentes y el mantenimiento de su hospital con lo que la actividad terciaria aumentó en lo que sin duda contribuyó su condición de cabeza de partido judicial.

Resta por analizar la influencia de los caminos en el desarrollo de Villena. Ya se ha comentado su favorable ubicación de Villena y accesibilidad en el Corredor lo que junto a su condición de partido judicial facilitaba, por una parte, sus relaciones comerciales con Alcoy, Castilla e incluso su prolongación hacia Extremadura, y por otra parte, la expansión del empleo terciario, que hasta finales del siglo XIX era casi marginal. Por lo tanto, estamos en un caso en que la accesibilidad se muestra fundamental en su desarrollo, ya que ante una industria casi inexistente, la facilidad de comercializar sus productos agrícolas se muestra como única herramienta capaz de dinamizar el municipio sin olvidar el favorecimiento de Villena al gozar de la condición de cabeza de partido judicial lo que inducía la implantación de numerosos servicios.

- **ELDA:**

Elda se encontraba situada en el eje de Albacete a Alicante por lo que a inicios de siglo quedaba relativamente favorecida según la red de caminos pues además de ser atravesada por el camino de Albacete a Alicante, su bifurcación hacia Elche conectaba con la ruta de Alicante a Murcia y Andalucía, de ruedas regular estado.

Su potencial demográfico era bajo ya que en 1786 no llegaba a los cuatro mil habitantes, y su potencial productivo medio pues ocupaba a más de tres cuartas de la población en la agricultura aprovechando las aguas del Vinalopó, por tanto, un porcentaje muy superior a la media del Corredor y nacional, si bien en cuanto a su actividad comercial mostraba unos valores de empleo muy significativos.

A mediados de siglo, la población pasó a más de cuatro mil quinientos habitantes, con una dinámica sensiblemente inferior a los valores medios del Corredor y España favorecida por un clima benigno como señala Madoz. Su potencial productivo se mantuvo en un nivel medio a lo largo de estos años. A continuación se justifica la evolución de Elda durante esta primera mitad del siglo XIX.

En primer lugar hay que reseñar que la evolución de la red de caminos le favoreció notablemente tanto en el transporte de viajeros como de mercancías ya que los dos ejes con los



que mantenía estrechas relaciones fueron dotados de servicios de diligencias a la par que las mejoras en ambos caminos mejoraron el transporte de mercancías.

Respecto de la actividad productiva, en el Diccionario de Miñano de 1826, se señalan los cultivos de trigo, maíz, aceite, vino, cebada, hortalizas y muchas clases de fruta, como los más importantes, mencionando varias fábricas de aguardiente, jabón y papel, lo que indica que seguía siendo predominante la actividad agraria pero posiblemente la ocupación en labores manufactureras había crecido.

En el Diccionario de Madoz de 1842, se vuelve a hacer referencia a los mismos cultivos que años atrás añadiendo el buen estado por el que estaba atravesando el sector. También se refiere a la elaboración del esparto, aunque menciona que se encuentra en decadencia, y numerosos fábricas de papel, en número muy superior a las nombradas por Miñano. En consonancia con esto señala que “se exporta papel y el esparto trabajado. Se importa esparto de Yecla, Jumilla y Villena, alpargatas viejas y trapos para el papel”.

Por último, hay que mencionar la creación durante estos años de una Casa de la Beneficiencia y la presencia de dos escuelas lo que hace que en la ciudad vaya adquiriendo peso la actividad terciaria pese a que la cabecera de partido era Monóvar, muy próxima a Elda y que durante estos años alcanzaba los diez mil habitantes al tiempo que se encontraba tan bien comunicada como podía estar Elda. Quizá por esto el crecimiento de Elda era menor del que podía esperarse puesto que era en Monóvar donde se centralizaba la actividad industrial y comercial como indica Madoz poniendo el ejemplo de su concurrido mercado semanal.

Por lo tanto, en este caso, se observa cómo la red de caminos, que le favorecía relativamente en el conjunto del Corredor, era incapaz de alentar un desarrollo más acorde con la dinámica de su entorno. Esto pudo deberse sobre todo a que la función industrial y comercial que cabía esperar en Elda se concentraba en la vecina Monóvar, aprovechando su condición de cabecera de partido.

- **ALICANTE:**

A inicios del siglo XIX, el emplazamiento de Alicante le hacía disponer de una situación muy ventajosa respecto de la red de caminos del Corredor ya que hasta la ciudad llegaba el camino de Madrid y Albacete, de ruedas en buen estado, pero a su vez partían caminos hacia:

- El interior de la provincia, que llegaban hasta Valencia.
- El litoral, tanto hacia el norte como hacia el sur, aunque en este caso el estado era lamentable.
- Murcia y Andalucía, que constituía un eje comercial muy importante.

Su potencial demográfico era relativamente alto en el ámbito del Corredor pues casi llegaba a los veinte mil habitantes. Sin embargo, a comienzos del siglo XIX la situación urbana estaba marcada por el constreñimiento al que estaban sometidas las edificaciones en el espacio intramuros<sup>305</sup>. A su elevada densificación se unía una grave carencia de infraestructuras y servicios urbanos que facilitaba la expansión de epidemias<sup>306</sup> como la fiebre amarilla desencadenada en 1804 y que provocó la muerte de 2.765 personas<sup>307</sup>. La inminente Guerra de la Independencia, las dificultades económicas de la ciudad (estancamiento comercial y portuario) y las nuevas epidemias motivaron incluso la emigración de una quinta parte de la población

---

<sup>305</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 235.

<sup>306</sup> Tonda, E. M<sup>a</sup>: *La ciudad de la transición. Población, economía y propiedad en Alicante durante el siglo XIX*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, DPA. Alicante, 1995, pp. 34 y 35.

<sup>307</sup> Ramos, A., op. cit. pág. 238, según Gozávez, V.: *Notas sobre demografía de la provincia de Alicante*, C. de Geogr., 11, 1972, pág. 34.

durante esos años<sup>308</sup>. En cuanto a su índice potencial productivo, en 1786 se observa que alcanza un nivel alto sobre todo por su ocupación en los sectores secundario y terciario, especialmente debido a las tareas comerciales. Estos datos quedan refrendados por la distribución por sectores en 1802 que figura en el CUADRO 90:

**CUADRO 1.90: DISTRIBUCIÓN POR SECTORES DE LA POBLACIÓN OCUPADA DE ALICANTE EN 1802.**

|                   | <b>OCUPADOS</b> | <b>PORCENTAJE</b> |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| <b>SECTOR I</b>   | 2.706           | 53,9              |
| <b>SECTOR II</b>  | 1.261           | 25,1              |
| <b>SECTOR III</b> | 1.050           | 20,9              |

Fuente: Ramos Hidalgo, Antonio, op. cit. pág. 243 según la *Respuesta al Interrogatorio de 1802*.

Como se aprecia, el sector primario es el predominante: 54% de los ocupados. De ellos, casi el 40% eran jornaleros y en torno a la tercera parte de los empleados en este sector estaban vinculados a las actividades marinerías, lo que indicaba la importancia económica del puerto en aquel momento. En el sector secundario los oficios artesanales como sastres, zapateros, albañiles y canteros ocupaban a la mayoría del sector. También es de destacar la instalación en 1801 de la Real Fábrica de Cigarros, establecida en la Casa de la Misericordia y que daría trabajo en breve tiempo a 500 obreras y 164 técnicos<sup>309</sup>. Completando la actividad industrial, se encontraban veinte fábricas de cordelería de esparto y en las afueras de la ciudad cuatro destilerías de aguardiente y tres alfarerías<sup>310</sup>. Por último, en el sector terciario más de la mitad de sus empleados se dedicaban al servicio doméstico. Pero, sobre todo, hay que resaltar la presencia de 157 comerciantes (14,9% del sector) dedicados al comercio portuario.

Todo esto indica que la función comercial de Alicante era muy importante gracias a su puerto que desde el nombramiento de la ciudad como capital de la provincia en 1821 vería crecer su actividad en las décadas siguientes<sup>311</sup> como se comprueba según la estructura sectorial de empleo que figura en el CUADRO 91:

**CUADRO 1.91: DISTRIBUCIÓN POR SECTORES DE LA POBLACIÓN OCUPADA DE ALICANTE EN 1841.**

|                   | <b>OCUPADOS</b> | <b>PORCENTAJE</b> |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| <b>SECTOR I</b>   | 1.548           | 42,1              |
| <b>SECTOR II</b>  | 1.049           | 28,5              |
| <b>SECTOR III</b> | 1.081           | 29,4              |

Fuente: Ramos, A. op. cit. pág. 246 según el Censo de 1841.

<sup>308</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 238, según Ramos, V.: “Historia de la provincia de Alicante y de su capital” Vol. I, pág. 179. Excma. Diputación Provincial de Alicante, 1979.

<sup>309</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 244 según Montero Pérez, F., *El Correo*, Alicante, 15-11-1991.

<sup>310</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 244.

<sup>311</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 235.

Lo más destacable de este reparto por sectores es el descenso del sector primario a costa del aumento en los sectores secundario y sobre todo terciario, que prácticamente alcanzaba el 30% de la población ocupada. Dentro del sector primario se mantenían las proporciones señaladas en 1802, o sea, mayoría de jornaleros y marineros. En el sector secundario continuaba el predominio de las actividades artesanales, aunque la Real Fábrica de Cigarros se expandía dando trabajo en 1847, según Madoz, a 2.200 empleados. También habían iniciado su andadura la fábrica de alfarería en 1816, y la fábrica de tejidos en 1838, ambas ubicadas en el Barrio Nuevo. En 1841, se implantaría una fundición metalúrgica en la cantera de Sierra Grossa, impulsada por el auge minero de la época<sup>312</sup>. Por otra parte, las veinte fábricas de cordelería de esparto existentes a principios de siglo, quedaron reducidas a cuatro a mediados de la centuria debido a la libertad de exportación de esta materia prima en rama según Madoz. En el sector terciario, los ocupados directamente en el comercio, 261, representaban el 24,1% del sector, lo que supuso un considerable incremento en estos cuarenta años. El gran peso de la actividad comercial en la ciudad queda asimismo justificado por los 639 establecimientos dedicados al comercio en el conjunto del término, de los que 339 se encontraban en el centro urbano.

La boyante actividad de su puerto a mediados de siglo queda patente en el movimiento de mercancías de 1844 recogido por el propio Madoz, pues las 155.000 toneladas en ese año lo convertían en el segundo puerto más importante del Corredor tras Valencia, que le duplicaba.

La importancia del puerto en el desarrollo económico era capital, pues la llegada de productos básicos se realizaba normalmente por medio del transporte marítimo, que suponía menores costes que el transporte terrestre<sup>313</sup>. No obstante, se establecieron importantes rutas comerciales desde puntos interiores hacia Alicante y su puerto:

- El trigo desde Castilla por el camino de Madrid a Alicante<sup>314</sup>. Una vez llegado el trigo a Alicante, la actividad mercantil de cabotaje se encargaba de distribuirlo por el resto de puertos mediterráneos al igual que ocurría con los productos llegados del extranjero<sup>315</sup>.
- Del Alacantí, el valle del Vinalopó y el área de Alcoy, al puerto de Alicante<sup>316</sup>.
- La comercialización de la almendra se realizaba por los puertos de Benidorm, Denia y Jávea, que la conducían en pequeñas embarcaciones de cabotaje hasta el puerto de Alicante<sup>317</sup>,
- La comercialización de la barrilla, cuya producción se establecía en las proximidades de Alicante, tenía en el puerto de ésta el principal punto exportador. A este mismo centro acudía la producción barrillera del Vinalopó y del Reino de Murcia, ya que desde 1780 era el único<sup>318</sup> puerto del litoral valenciano habilitado para el embarque de la sosa y la barrilla. Este flujo comercial, por tanto, contribuyó de manera muy importante al auge de Alicante como centro comercial hasta 1850, en que la generalización de los métodos químicos de obtención de sal sosa significó la casi desaparición de la demanda de barrilla<sup>319</sup>.

La intensidad y complejidad de estos flujos comerciales exteriores produjo una fuerte acumulación de capital y contribuyó a la prosperidad de la plaza portuaria de Alicante, ya favorecida por el comercio de otros productos, y extendiendo su área de influencia hasta la zona

---

<sup>312</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 226.

<sup>313</sup> Salom, J. op. cit. pág. 52.

<sup>314</sup> Salom, J. op. cit. pág. 53.

<sup>315</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 235.

<sup>316</sup> Salom, J. op. cit. pág. 64.

<sup>317</sup> Salom, J. op. cit. pág. 58.

<sup>318</sup> Salom, J. op. cit. pág. 58.

<sup>319</sup> Salom, J. op. cit. pág. 59.

de Alcoy y Benidorm<sup>320</sup>. De este modo la población de Alicante pasó de los casi veinte mil habitantes de finales del siglo XVIII a casi treinta mil en 1857.

Por último, hay que mencionar que es partir del primer tercio de siglo cuando empiezan a implantarse los equipamientos, síntoma un cierto dinamismo en la ciudad como la Sociedad Económica de Amigos del País, el Instituto Provincial, el Teatro Real o la plaza de toros.

En conclusión, se aprecia que durante la primera mitad del siglo XIX, justo antes de la llegada del ferrocarril, la ciudad manifiesta una clara vocación comercial. Se trata de una actividad que conforme va avanzando las décadas va ganando peso en la actividad económica y se ve complementada por un sector industrial también en ascenso. A ello contribuye primordialmente el puerto, que es capaz de exportar productos endógenos y trigo de Castilla a otros puertos mediterráneos y extranjeros además de importar numerosos productos de otros países. Otro factor que motivó el progreso económico fue el nombramiento de la ciudad como capital provincial, pues se establecieron nuevas funciones administrativas en el centro urbano.

En cuanto al papel de los caminos, fue muy importante para consolidar la dependencia del valle del Vinalopó y el área de Alcoy respecto del puerto de Alicante frente al de Valencia, a través del camino de Albacete a Alicante. Por último, en cuanto a los municipios costeros del norte de la provincia, su dependencia de Alicante se debía a la mayor proximidad geográfica de ésta respecto de Valencia ya que la comercialización de sus productos se realizaba vía transporte marítimo, mucho más competitivo que el transporte por carretera.

No obstante, el desarrollo socioeconómico de la ciudad quedó lastrado por la elevada densidad de viviendas en el recinto amurallado y la escasez de servicios urbanos que facilitaba la aparición de epidemias que mermaban la población.

Por consiguiente, en el caso de la ciudad de Alicante, su desarrollo a lo largo de estas décadas vino marcado sobre todo por su actividad portuaria y el reforzamiento de las actividades terciarias gracias a su nombramiento como capital de la provincia. En este proceso la red de caminos tuvo una incidencia importante por cuanto permitió aproximar a través del camino de Madrid a Alicante los productos de los núcleos más boyantes de su entorno con lo que facilitó su actividad comercial y portuaria.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-3.**

**CUADRO 1.92: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-1 Y MUNIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                    | 1842-1857    | 1786-1857   |
| ALMANSA         | 6.885             | 10.128            | 9.357             | 0,84                         | -0,51        | 0,51        |
| VILLENA         | 7.350             | 9.540             | 10.178            | 0,53                         | 0,45         | 0,54        |
| ELDA            | 3.923             | 4.461             | 4.504             | 0,25                         | 0,06         | 0,21        |
| ALICANTE        | 19.684            | 23.431            | 28.847            | 0,34                         | 1,54         | 0,66        |
| <b>SC-3</b>     | <b>37.841</b>     | <b>47.560</b>     | <b>52.886</b>     | <b>0,46</b>                  | <b>0,75</b>  | <b>0,56</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>730.074</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,70</b>                  | <b>0,44</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                  | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

<sup>320</sup> Salom, J. op. cit. pp. 56 y 63.

**CUADRO 1.93: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | 0/000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| ALMANSA         | 19                  | 70                  | 19                  | 11                   | 7                         |
| VILLENA         | 33                  | 81                  | 10                  | 9                    | 252                       |
| ELDA            | 21                  | 77                  | 9                   | 15                   | 59                        |
| ALICANTE        | 29                  | 58                  | 25                  | 18                   | 159                       |
| <b>SC-3</b>     | <b>27</b>           | <b>66</b>           | <b>19</b>           | <b>15</b>            | <b>139</b>                |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                 |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                 |

**CUADRO 1.94: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1826 .**

|          | Mol harin. | Aguard | Lienzos | Fáb de curtidos | Fáb. jabón | Fáb. papel | Grandes Almacenes | Fáb. Cencerros |
|----------|------------|--------|---------|-----------------|------------|------------|-------------------|----------------|
| ALMANSA  | 12         | 3      | muchos  | 2               | 5          |            |                   | 6              |
| VILLENA  |            | 5      |         |                 | 3          |            |                   |                |
| ELDA     |            | 3      |         |                 | 2          | 2          |                   |                |
| ALICANTE |            |        |         |                 |            |            | muchos            |                |

**CUADRO 1.95: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|          | Mol. harin. | Mol. aceite | Aguard. | Tel. lienzo y cáñamo | Telares seda | Fáb. de curtidos | Fáb. esparto | Fáb. tabacos |
|----------|-------------|-------------|---------|----------------------|--------------|------------------|--------------|--------------|
| ALMANSA  | 13          |             | 3       | 200                  |              | 2                |              |              |
| VILLENA  | 5           | 12          | 2       |                      | algunos      |                  |              |              |
| ELDA     | varios      | 27          |         |                      |              |                  |              |              |
| ALICANTE |             |             |         |                      |              |                  | 4            | 1            |

|          | Fáb. jabón | Fáb. papel | Fáb. metalúrgica | Fáb. yeso | Horn. de cal | Fáb. de salitres | Fáb. cencerros |
|----------|------------|------------|------------------|-----------|--------------|------------------|----------------|
| ALMANSA  | 5          |            |                  | 4         | 3            |                  | 6              |
| VILLENA  |            |            |                  |           |              |                  |                |
| ELDA     |            | 8          |                  |           |              | 1                |                |
| ALICANTE |            |            | 1                |           |              |                  |                |

**CUADRO 1.96: EQUIPAMIENTOS DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ALMANSA  | 1                     |            |       | 1     |
| VILLENA  | 1                     |            |       | 1     |
| ELDA     | 1                     |            |       | 1     |
| ALICANTE | 2                     |            | 2     | 4     |

| EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| ALMANSA               | 1          |            |       |       |
| VILLENA               |            |            |       |       |
| ELDA                  |            |            |       |       |
| ALICANTE              |            |            |       |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| ALMANSA               | 1          | 3          |       | 4     |
| VILLENA               | 1          | 4          |       | 5     |
| ELDA                  | 1          | 2          | 1     | 4     |
| ALICANTE              | 4          | 23         | 7     | 34    |

| DIFERENCIA 1786-1842 |            |            |       |       |
|----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| ALMANSA              | 0          | 3          | 0     | 3     |
| VILLENA              | 0          | 4          | 0     | 4     |
| ELDA                 | 0          | 2          | 1     | 3     |
| ALICANTE             | 2          | 23         | 5     | 30    |

**CUADRO 1.97: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-3 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|-------------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| ALMANSA     | 1              | 6                 | BAJO               | 0               | 0                 |                  |                  |
| VILLENA     | 2              | 6                 | BAJO               | 0               |                   |                  | 1                |
| ELDA        | 2              | 7                 | MEDIO              | 0               |                   | 0                | 0                |
| ALICANTE    | 1              | 5                 | ALTO               |                 | 0                 | 0                | 0                |
| <b>SC-3</b> | <b>1</b>       | <b>3</b>          | <b>ALTO</b>        |                 | <b>0</b>          | <b>0</b>         | <b>0</b>         |

**CUADRO 1.98: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-3 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| ALMANSA     | 1              | 7                     | 3                    | MEDIO                |                     |
| VILLENA     | 1              | 7                     | 3                    | MEDIO                |                     |
| ELDA        | 1              | 7                     | 4                    | MEDIO                |                     |
| ALICANTE    | 1              | 4                     | 3                    | MUY ALTO             | 2                   |
| <b>SC-3</b> | <b>1</b>       | <b>4</b>              | <b>2</b>             | <b>ALTO</b>          |                     |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ALMANSA     | 1                     | 2                       | 2                      | 3                        |
| VILLENA     | 1                     | 2                       | 2                      | 3                        |
| ELDA        | 1                     | 2                       | 2                      | 1                        |
| ALICANTE    | 1                     | 3                       | 2                      | 2                        |
| <b>SC-3</b> | <b>1</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               | <b>1</b>                 |

#### **4.7.9. SUBCORREDOR 4:**

El Subcorredor 4 está compuesto por los municipios que se encontraban a lo largo del eje que conectaba Valencia y Alicante por el interior quedando éste entre los que comunicaban ambas localidades por el litoral y por Almansa.

A inicios de siglo, en cuanto a la red de caminos, quedaba en una posición desfavorecida relativamente en el conjunto del Corredor sobre todo en el sur de la zona pues los caminos no pasaban de regular estado habiendo otros que eran simples sendas a pie, y todo ello agravado por la difícil orografía que complicaba muchísimo el tráfico con lo que su accesibilidad quedaba fuertemente penalizada.

Respecto del potencial demográfico, mostraba unos valores relativamente elevados en todos sus municipios pues ninguno bajaba de los ocho mil habitantes y el de mayor población, Játiva, no alcanzaba los catorce mil habitantes. Por tanto, a diferencia de otras zonas donde una ciudad acaparaba todo el potencial demográfico, en ésta quedaba repartido en todos los municipios constituyentes.

No obstante, es en el tejido productivo, donde la zona muestra un gran potencial con una ocupación superior a la del Corredor y sobre todo de España, basada en gran dinamismo en el sector secundario, especialmente en Alcoy, y también una ligera especialización en el sector terciario.

A mediados de siglo, la red de caminos había favorecido relativamente a la zona tanto en términos de transporte de viajeros como de mercancías, aunque en cualquiera caso los municipios del sur de la zona -Alcoy y Onteniente- seguían siendo desfavorecidos en el conjunto del Corredor. Alcira y Játiva se encontraban en mejor posición por su vecindad al camino de Albacete a Valencia, “carretera” por donde circulaban diligencias a mediados de siglo.

Durante estas décadas la población de la zona aumentó considerablemente, en concreto, a una tasa de 0.78% de media anual, aunque en ese crecimiento se pueden distinguir claramente dos etapas que se corresponden con los dos periodos considerados. En la primera etapa se produjeron crecimientos considerables en todos los municipios de la zona siendo especialmente significativo el caso de Alcoy con una tasa media anual del 1,65%. En el segundo periodo este crecimiento se ralentiza bastante aunque siguen siendo altas las tasas registradas tanto en Alcoy (0,72%) como en Alcira (0,47%).

Respecto del tejido productivo mantenía su potencial alto de años atrás basado sobre todo en la industria. Seguidamente se desmenuza la evolución de los cuatro municipios que conforman la zona.

- **ALCOY:**

Alcoy se encuentra en el interior montañoso de Alicante con lo que a inicios del siglo XIX, desde el punto de vista de la red de caminos, su posición era bastante precaria ya que el mejor camino que pasaba por la localidad y que la conectaba con Alicante y el resto de municipios de la zona, era de ruedas en regular estado y el resto de caminos, que enlazaban con Villena y el eje del litoral, eran meras sendas a pie.

Sin embargo, su potencial demográfico no se correspondía con la difícil accesibilidad de su entorno pues casi alcanzaba los doce mil habitantes en 1786. Y mucho menos su potencial productivo ya que era el municipio con un mayor porcentaje de su población dedicada al sector secundario, siendo el porcentaje de ocupados en este sector del 66% del total de la población, por tanto, varias veces superior a la media del Corredor y de España, 21 y 16% respectivamente. Como es lógico, esta especialización en el sector secundario era a costa del sector primario, cuya



actividad era sumamente costosa por lo quebrado de su terreno<sup>321</sup> y del terciario, que tan sólo ocupaba a un 4% de la población.

La evolución de la población en Alcoy a lo largo de esta primera mitad de siglo muestra una gran dinámica puesto que llegó a doblar sus efectivos superando los veintidós mil habitantes. En este proceso cabe resaltar la bondad climática resaltada por Madoz pero sobre todo la importancia de la inmigración. Así, el contingente más numeroso de inmigrantes provenía de los pueblos más próximos, como Agres, Bañeres, Bocairent, e incluso Onteniente. Son pueblos que, desde la segunda mitad del siglo XVIII, dependían de Alcoy en relación con la manufactura dispersa que alimentaba la industria textil. Así, en 1835, la población no nacida en Alcoy alcanzaba el 4%<sup>322</sup>.

La importancia del sector manufacturero en Alcoy es patente desde el siglo XVI pues en 1590 existían ya 140 telares, apreciándose un aumento progresivo hasta llegar a mediados del siglo XVIII a 187 telares. A partir del primer tercio del siglo XIX tuvo lugar una progresiva mecanización de la industria sustituyendo paulatinamente el uso manual por el mecánico. Dos de los problemas fundamentales de la industria alcoyana a mediados del siglo XIX eran la falta de energía, que colocaba la industria a merced de las condiciones meteorológicas y la escasez de comunicaciones, que encarecía enormemente la producción textil y papelera. Así, la primera crisis grave de la industria fue en gran parte debida a la prolongada sequía acontecida entre 1847 y 1850 pues la paralización de las fábricas fue intensa<sup>323</sup>.

La dificultad de las comunicaciones superpuesta al desarrollo de la ciudad hace pensar como señala Carreras Candi, en su Enciclopedia de 1900, que “la nota más característica de los naturales de Alcoy es la laboriosidad, como lo prueba hasta la evidencia el adelantamiento industrial de la población. En ésta, ricos y pobres, todos trabajan. Además de su cualidad fundamental de laboriosos, poseen los alcoyanos otras de no menor estimación. Sus dotes intelectuales son grandes y variadas”<sup>324</sup>.

Resta analizar el papel de la red de caminos en el desarrollo de Alcoy: Como se ha visto, desde el siglo XVI experimentó una notable actividad en el sector secundario al margen de su baja accesibilidad relativa en el Corredor. Esa especialización se mantuvo hasta la primera mitad del siglo XIX en que se produjo una cierta crisis de la manufactura por el descenso en la calidad de los paños<sup>325</sup> y por las sequías ya que la energía hidráulica era su fuente de energía. Como se ha visto, también se ha achacado según los historiadores esta crisis a la deficiente red de caminos lo cual parece secundario pues al igual que en el siglo XVI, cuando se produjo un espectacular crecimiento de su actividad económica independientemente de su baja accesibilidad relativa, en la primera mitad del siglo XIX, ante unas condiciones relativas de los caminos similares, se produjo una crisis de la manufactura debido a condiciones climatológicas y relacionadas con la baja calidad de los paños.

Por tanto, Alcoy presenta un caso en que históricamente se produjo un espectacular desarrollo de su economía y población sin ser en absoluto favorecido por la red de caminos que prácticamente le aislaba debido a la complicada orografía del terreno. Las causas de ese desarrollo habrá que buscarlas más en el gran espíritu emprendedor de su población que impulsó la actividad manufacturera.

<sup>321</sup> Aracil, R. y García, M. “Proces Industrial de Alcoi”, pág. 16.

<sup>322</sup> Aracil, R. y García, M. op. ci. Pp. 154-5.

<sup>323</sup> Ediciones en movimiento, *Diccionario Geográfico de España*, Madrid, 1956, pág. 567,

<sup>324</sup> Carreras, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*, Ed. Alberto Martín, 1900, pág. 643.

<sup>325</sup> “Diccionario Geográfico de España”, pág. 567.

- **ONTENIENTE:**

Onteniente se ubica en sur de la provincia de Valencia y al igual que Alcoy rodeado de un terreno muy abrupto. Por tanto, a inicios de siglo participaba de una posición relativamente muy desfavorecida en cuanto a la red de caminos del Corredor ya que tan sólo atravesaban la ciudad caminos de herradura salvo el que finalizaba en Villena, de ruedas en regular estado.

En cuanto a su potencial demográfico, la ciudad superaba los ocho mil habitantes, cifra relevante teniendo en cuenta su difícil accesibilidad, mientras que respecto de su potencial productivo muestra unos valores similares a la media del Corredor y España con una ligera especialización en los sectores secundario y terciario.

La evolución demográfica de Onteniente a lo largo de la primera mitad de siglo muestra un dinamismo inferior a la media del Corredor y España, y por consiguiente mucho menor al registrado en la propia Alcoy, muy próxima a Onteniente. Esto se debió a la emigración desde la ciudad hacia la boyante Alcoy como se ha señalado previamente<sup>326</sup>.

La red de caminos de mediados de siglo no mejoró sustancialmente la situación deficiente en Onteniente por lo que seguía quedando en desventaja relativa en el conjunto del Corredor.

Respecto del tejido productivo, en el Diccionario de Miñano de 1826, destaca “su fertilísima campiña o huerta de extraordinaria amenidad, toda plantada de moreras, higueras y otros árboles fructíferos, que riega abundantemente el Clariano” pero también se observa una intensa producción industrial en relación con la manufactura dispersa que alimentaba la industria textil de Alcoy<sup>327</sup>.

El análisis de la aportación de Madoz referido a la actividad económica industrial y su comparación con los datos recogidos por Miñano refleja un estancamiento en estos años. Así, el propio Madoz indica que “se halla todo en estado de decadencia”. Por su parte, el comercio de Onteniente se reduce a la exportación de los productos agrícolas e industriales y a la importación de arroz.

Por último, se observa un incremento de la actividad terciaria motivada por el aumento en los equipamientos docentes sobre todo, lo que también favorecía su condición de cabecera de partido judicial.

Resta por atribuir el papel de los caminos en el desarrollo de Onteniente. Ya se ha señalado la baja accesibilidad que sufrió Onteniente a lo largo de todo el periodo. Sin embargo, su escaso dinamismo en este periodo estuvo relacionado sobre todo con la evolución de la propia Alcoy, ciudad a la que estaba profundamente vinculada. Así, hacia Alcoy emigraban numerosos efectivos de Onteniente a la vez que fueron surgiendo en la ciudad fábricas auxiliares de la producción manufacturera de Alcoy. El relativo declive al que se vio sometido Alcoy en este periodo afectó, por tanto, al desarrollo de Onteniente, de forma que no se advierte una gran influencia de la red de caminos en la evolución de Onteniente y sí una influencia mucho más importante de variables puramente económicas. Para terminar hay que señalar que en el desarrollo del sector terciario también influyó su condición como cabecera de partido judicial.

- **JÁTIVA:**

A inicios del siglo XIX Játiva se encontraba, desde el punto de vista de la red de caminos, en una posición relativamente intermedia debido a su proximidad al eje de Alicante a Valencia por Almansa con el que conectaba mediante un camino de ruedas en regular estado, como también lo eran los que conectaban con Alcira y Alcoy.

<sup>326</sup> Aracil, R. y García, M. op. cit. pp. 154 y 155.

<sup>327</sup> Ídem anterior.

En 1786 su población llegaba a superar los trece mil habitantes y el tejido productivo se caracterizaba por una intensa actividad terciaria pero también industrial.

A mediados del siglo XIX, la dinámica demográfica experimentada en estos más de cincuenta años arrojaba valores inferiores a las medias del Corredor y España, lo que propició que su población no rebasase los dieciséis mil habitantes en 1857. En esta escasa dinámica influía, entre otras cosas, el cultivo del arroz que viciaba los marjales acarreando enfermedades que llegaban a costar la muerte como indica Madoz. Por otra parte, su potencial productivo descendió de muy alto a simplemente alto. Seguidamente se analiza la evolución de Játiva a lo largo de estas décadas.

Respecto de la red de caminos su posición relativa mejoró en el conjunto del periodo, pues seguía quedando muy cercana al eje Alicante-Valencia por Almansa, el cual había pasado a ser “carretera” con el consiguiente servicio de diligencias.

En cuanto al tejido productivo, en el diccionario de Miñano se hace referencia sobre todo a las labores agrarias donde destaca la producción de arroz, seda, vino, aceite, etc. Referente al sector secundario señala la explotación de algunas minas y canteras de yeso y piedra blanca. Estos datos invitan a pensar que sigue siendo la agricultura el sector que ocupa a buena parte de la población sin perjuicio de la actividad comercial como corrobora Madoz en su Diccionario quince años más tarde.

Éste indica que “la actividad dominante y casi exclusiva de todo el término es la agrícola: La bondad del suelo y la abundancia de agua, les convida a los habitantes a dedicarse sin descanso a cultivo de los campos, mayormente cuando ven recompensados con usura todos sus afanes. La producción más importante era el arroz, que se exporta a las poblaciones y provincias limítrofes. Se importa trigo, aceite y vino; el primero de la Mancha, el segundo del valle de Albaida y Andalucía, y el tercero de Benejama, Biar y Condado de Cocentaina”. Sin embargo, no hace ninguna referencia a la actividad minera, que tal vez finalizó en este periodo. Durante esos años el comportamiento de los setabenses era aristocratizante, tendencia que impedía tradicionalmente su participación en actividades productivas relacionadas con el sector secundario, prefiriendo, llegada la coyuntura, ocuparse en la agricultura, considerada menos infamante. El proceso setabense y valenciano de industrialización se rompe a mediados del XIX con el colapso sedero a causa de la plaga de la “pebrina”, enfermedad del gusano<sup>328</sup>.

Por último, respecto de la actividad terciaria se observa un aumento muy significativo de su oferta sanitaria y educativa –en dos y diecisiete instalaciones respectivamente– lo que justifica el elevado empleo que figura en el sector terciario en 1786 y que debió agudizarse ya que el aumento de la población fue muy moderado.

Resta analizar la importancia de la red de caminos en la evolución de Játiva en este periodo. Ya se ha comentado la proximidad de Játiva al eje de Albacete a Valencia lo que la colocaba en una posición relativamente favorable sin olvidar las dificultades de comunicación con otros municipios de su entorno, cuyos caminos de enlace se encontraban en peor estado. Así, su actividad mayoritaria era la agricultura cuyo desarrollo se debía en parte a la facilidad para exportar sus excedentes a otras plazas comerciales del Corredor o al extranjero. La ubicación de Jativa en el marco de la provincia de Valencia y la disposición de la red de caminos convertía a Játiva en un nudo destacado de comunicaciones<sup>329</sup> que poco a poco fue desempeñando funciones de todo tipo relacionadas con el comercio, industria y servicios. Sin embargo, este factor estratégico no fue suficiente para frenar la crisis de la industria sedera en la que Játiva se había especializado y que ocasionó un estancamiento cuando no receso en su actividad económica con el escaso aumento de su población en esos años agravado por las enfermedades contraídas por la contaminación de sus marjales. Es decir, que la red de caminos que había posibilitado el

---

<sup>328</sup> Ribes, V. op cit.

<sup>329</sup> Salom, J. op. cit. pág. 62.

desarrollo de Játiva en todos los ámbitos, se mostró incapaz de invertir los efectos negativos que estaba marcando la industria sedera.

- **ALCIRA:**

Situada más al norte de Játiva y próxima a Valencia se encuentra Alcira, cuya posición desde el punto de vista de la red caminos era relativamente adversa pues a pesar de la proximidad al eje Albacete-Valencia, de ruedas en buen estado, los caminos que partían hacia el litoral no pasaban de herradura siendo el que conducía a Cullera incluso una senda a pie.

A finales del XVIII, su población se acercaba a los nueve mil habitantes, es decir, se trataba de un municipio intermedio, mientras que su potencial productivo era medio con una ligera especialización en los sectores secundario y terciario, destacando la actividad comercial. En cualquier caso, lo que más sobresalía en 1786 era el porcentaje de ocupados, un 30%, varios puntos por encima de la media del Corredor y española y que indicaba el dinamismo del municipio en aquel entonces.

A mediados de siglo, la población de Alcira había superado los trece mil habitantes con una dinámica de crecimiento superior a las medias del Corredor y de España a pesar de las enfermedades contraídas por la contaminación de los marjales arroceros como ocurría en Játiva según relata Madoz. Del mismo modo su potencial productivo se mantenía alto. Seguidamente se hace un repaso a su evolución en este periodo.

En primer lugar hay que mencionar que a mediados de siglo, Alcira se vio sustancialmente beneficiada por la evolución de la red de caminos tanto por la conversión en “carretera” de su vecino eje de Albacete a Valencia, como por la transformación de los caminos que le llevaban a Cullera y Gandía, que pasaron a ser de ruedas en regular estado.

En cuanto al tejido productivo, en el Diccionario de Miñano, se hace referencia a la fértil huerta bañada por el río Júcar y a las ingentes producciones de seda y arroz sobre todo, no mencionando en ningún momento actividad industrial. No obstante, en 1835 se mencionaba el funcionamiento de entre setenta y trescientos tornos sederos que empleaban a ciento ochenta obreros<sup>330</sup>, lo que sugeriría que la actividad manufacturera podría ser parecida a la de finales del siglo XVIII.

Quince años más tarde, Madoz tan sólo se refiere al sector industrial cuando menciona varios molinos harineros y arroceros, actividades muy vinculadas al tratamiento de los productos agrícolas a las que obviamente habría que añadir las referidas al tratamiento de la seda “que se extrae mucha para Sevilla, Francia e Inglaterra al tiempo que arroz y naranjas, en gran cantidad para la península y Francia”. Como cabecera de partido y lugar bien comunicado con los puertos de la provincia, en Alcira se reunía toda la producción de su comarca para su posterior expedición hacia los puertos de Valencia y Cullera, lo que la convirtió en un núcleo comercial secundario dentro de la provincia que le permitió alcanzar un nivel de servicios relativamente importante para la época<sup>331</sup>.

Sin embargo, en los años posteriores, como se ha señalado para el caso de Játiva y extensible a otros municipios de su entorno como Alcira, se produjo un colapso sedero a causa de la plaga de la “pebrina”, enfermedad del gusano.

Llegado este punto, falta por analizar el impacto de la red de caminos en el devenir de Alcira. Se han señalado las ventajas de que disponía Alcira sobre todo a mediados de siglo respecto de la red de caminos ya que le permitía comercializar sus productos con relativa facilidad tanto con Valencia como con el puerto de Cullera. Esto le hizo centralizar la

---

<sup>330</sup> Ribes, V. op. cit. Tomado según el Archivo de la Diputación Provincial de Valencia, E-10.1, llig. 9, exp. 220, y llig. 34, exp. 915 y de Madoz, 1987.

<sup>331</sup> Salom, J. op. cit. pág. 56.

producción agrícola de toda su comarca con el consiguiente desarrollo de sus labores terciarias, tanto de servicios como comerciales, dinamizando, por tanto, el tejido productivo de la ciudad. La crisis sedera, si bien le afectó, no fue tan importante como en otros municipios de su entorno gracias a la centralidad en las actividades administrativas y comerciales en el ámbito comarcal que había conseguido Alcira en su comarca de la que era cabeza de partido judicial, y donde otros productos como la naranja también comenzaban a cultivarse en cantidades considerables, con lo que diversificó su actividad productiva y pudo escapar de la crisis de su entorno.

Por tanto, en este proceso de diversificación productiva influyó notablemente la red de caminos ya que le permitió convertirse en la plaza comercial de su comarca.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-4.**

**CUADRO 1.99: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-4 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| ALCOY           | 11.891            | 22.849            | 25.315            | 1,65                            | 0,72         | 1,59        |
| ONTENIENTE      | 8.208             | 11.054            | 10.489            | 0,62                            | -0,34        | 0,39        |
| JÁTIVA          | 13.416            | 15.601            | 15.919            | 0,29                            | 0,14         | 0,26        |
| ALCIRA          | 8.742             | 13.093            | 14.022            | 0,89                            | 0,47         | 0,85        |
| <b>SC-4</b>     | <b>42.257</b>     | <b>62.596</b>     | <b>65.745</b>     | <b>0,86</b>                     | <b>0,34</b>  | <b>0,78</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.100: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | 0/000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| ALCOY           | 27                  | 29                  | 66                  | 4                    | 18                        |
| ONTENIENTE      | 22                  | 65                  | 21                  | 14                   | 13                        |
| JÁTIVA          | 24                  | 39                  | 26                  | 35                   | 73                        |
| ALCIRA          | 30                  | 67                  | 17                  | 16                   | 53                        |
| <b>SC-4</b>     | <b>26</b>           | <b>47</b>           | <b>35</b>           | <b>18</b>            | <b>42</b>                 |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                 |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                 |

**CUADRO 1.101: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|            | Mol. harin. | Mol. aceite | Aguard. | Fáb. lienzos | Fáb. paños       | Batanes | Fáb. papel       | Minas y canteras |
|------------|-------------|-------------|---------|--------------|------------------|---------|------------------|------------------|
| ALCOY      |             |             |         |              | 1 <sup>332</sup> |         | 1 <sup>333</sup> |                  |
| ONTENIENTE | 20          | 33          | 9       | 13           | 33               | 5       | 4                |                  |
| JÁTIVA     |             |             |         |              |                  |         |                  | 4                |
| ALCIRA     |             |             |         |              |                  |         |                  |                  |

<sup>332</sup> Se emplean más de cuarenta mil personas según Miñano.

<sup>333</sup> Se emplean más de setecientas personas según Miñano.

**CUADRO 1.102: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|            | Mol. harin. | Horn pan cocer | Mol. arrocero | Mol. aceite | Prensa fideos | Aguard. | Fáb. Lienzos | Fáb. paños |
|------------|-------------|----------------|---------------|-------------|---------------|---------|--------------|------------|
| ALCOY      |             |                |               | 8           |               |         |              |            |
| ONTENIENTE | 19          |                |               | 33          |               | 6       | 13           | 33         |
| JÁTIVA     |             | 23             | 10            | 23          | algunas       |         |              |            |
| ALCIRA     | 9           |                | 17            |             |               |         |              |            |

|            | Máq. hilar lanas | Tornos de lana | Batanes | Tintorerías | Fáb. sombreros | Platerías | Fáb. jabón |
|------------|------------------|----------------|---------|-------------|----------------|-----------|------------|
| ALCOY      | 77               | 12             | 114     |             |                |           |            |
| ONTENIENTE | 7                |                | 5       |             |                |           |            |
| JÁTIVA     |                  |                |         | 3           | algunas        | 3         | algunas    |
| ALCIRA     |                  |                |         |             |                |           |            |

|            | Fáb. de velas | Fáb. papel | Prensa papel | Imprentas | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. de loza | Talleres carros |
|------------|---------------|------------|--------------|-----------|------------------------|--------------|-----------------|
| ALCOY      |               |            | 40           |           |                        |              |                 |
| ONTENIENTE |               | 5          |              |           | 5                      | 1            |                 |
| JÁTIVA     | algunas       |            |              | 1         |                        | algunas      |                 |
| ALCIRA     |               |            |              |           |                        |              |                 |

**CUADRO 1.103: EQUIPAMIENTOS DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

| EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| ALCOY                 | 1          |            |       | 1     |
| ONTENIENTE            | 1          |            |       | 1     |
| JÁTIVA                | 2          |            |       | 2     |
| ALCIRA                | 1          |            |       | 1     |

| EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| ALCOY                 | 1          |            |       |       |
| ONTENIENTE            | 1          | 1          | 1     | 3     |
| JÁTIVA                | 2          |            |       |       |
| ALCIRA                |            |            |       |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| ALCOY                 | 1          | 11         | 1     | 13    |
| ONTENIENTE            |            | 8          |       | 8     |
| JÁTIVA                | 4          | 17         | 8     | 29    |
| ALCIRA                | 1          | 7          | 4     | 12    |

|            | <b>DIFERENCIA 1786-1842</b> |                   |              |              |
|------------|-----------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|            | <b>Sanitarios</b>           | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| ALCOY      | 0                           | 11                | 1            | 12           |
| ONTENIENTE | -1                          | 8                 | 0            | 7            |
| JÁTIVA     | 2                           | 17                | 8            | 27           |
| ALCIRA     | 0                           | 7                 | 4            | 11           |

**CUADRO 1.104: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-4 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQ. DEMOGRÁF.</b> | <b>POTENC. PRODUCT.</b> | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>ACTIVID. COMERC.</b> |
|-------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| ALCOY       | 4                     | 6                        | ALTO                    |                        | 4                        |                         |                         |
| ONTENIENTE  | 5                     | 6                        | ALTO                    |                        | 0                        | 0                       |                         |
| JÁTIVA      | 3                     | 6                        | MUY ALTO                |                        | 0                        | 2                       | 0                       |
| ALCIRA      | 4                     | 6                        | ALTO                    |                        | 0                        | 0                       |                         |
| <b>SC-4</b> | <b>3</b>              | <b>3</b>                 | <b>ALTO</b>             |                        | <b>2</b>                 | <b>0</b>                |                         |

**CUADRO 1.105: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-4 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| ALCOY       | 4                     | 4                            | 2                           | ALTO                        | -                          |
| ONTENIENTE  | 4                     | 7                            | 3                           | ALTO                        | -                          |
| JÁTIVA      | 2                     | 6                            | 4                           | ALTO                        | -                          |
| ALCIRA      | 2                     | 6                            | 3                           | ALTO                        | -                          |
| <b>SC-4</b> | <b>4</b>              | <b>3</b>                     | <b>1</b>                    | <b>ALTO</b>                 | <b>-</b>                   |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ALCOY       | 2                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| ONTENIENTE  | 2                     | 3                       | 4                      | 2                        |
| JÁTIVA      | 2                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| ALCIRA      | 2                     | 3                       | 3                      | 2                        |
| <b>SC-4</b> | <b>2</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               | <b>2</b>                 |

#### **4.7.10. SUBCORREDOR 5:**

El Subcorredor 5 cubría la zona litoral comprendida entre las capitales Alicante y Valencia. A inicios del siglo XIX, se encontraba en una posición muy desfavorecida en cuanto a la red de transporte terrestre ya que el camino que le articulaba era de herradura. Además los caminos transversales que conectaban con los municipios del interior tampoco solían pasar de herradura.

El potencial demográfico era bajo, pues en 1786, la zona no alcanzaba los veinte mil habitantes y el municipio más poblado, Gandía no llegaba a los ocho mil habitantes. Sin embargo, su potencial productivo era muy alto gracias a una elevada especialización en el sector terciario de Gandía y Denia.

A mediados de siglo la red de caminos experimentó cierta mejoría ya que el camino de herradura que recorría la zona pasó a ser de ruedas en mal estado, con lo que ya podían circular carros. Sin embargo, como se verá posteriormente los caminos que mayor ventaja le reportaban eran los transversales y se convirtieron muchos de ellos en caminos de ruedas en regular estado.

La dinámica demográfica de la zona fue muy alta superando claramente a la media del Corredor y español, pasando de algo más de diecisiete mil habitantes a casi treinta mil. Así mismo su potencial productivo se mantuvo alto.

A continuación se revisa la evolución de cada uno de los municipios de la zona.

- **CULLERA:**

Cullera se ubica en el litoral valenciano muy próxima a capital del Turia. A comienzos del siglo XIX se encontraba respecto de la red de caminos en una posición bastante desfavorable ya que el camino que le conducía a Valencia era de herradura y el que comunicaba con Alcira y otras localidades del interior eran simples sendas a pie.

La población de la localidad ascendía en 1786 a casi cinco mil habitantes con una ocupación mayoritariamente agrícola aunque también tenían un cierto peso relativo las actividades comerciales.

A mediados de siglo, su población había pasado a casi diez mil habitantes con una tasa de crecimiento medio anual más de dos veces superior a la del Corredor y española, y ello a pesar de la contaminación de las aguas pantanosas del cultivo del arroz que provocaban la aparición de graves enfermedades tal y como relata Madoz. En cuanto al tejido productivo pese a continuar siendo bajo se advirtió un cierto avance del sector terciario. Seguidamente se trata de justificar esa evolución.

En primer lugar hay que mencionar que la evolución de la red de caminos en estas décadas le favoreció sobre todo en su relación con Alcira y su comarca pues el camino de herradura de años atrás había dado paso a un camino de ruedas en regular estado.

En cuanto al tejido productivo, en 1826, en el Diccionario de Miñano, se hace mención a que gracias a las aguas del río Júcar se cultivaban grandes cantidades de agrios para Francia, y arroz para Baleares, sobre todo. La actividad industrial estaba referida al tratamiento de estos productos con lo que se puede concluir que seguía siendo un municipio muy volcado con la actividad agrícola con poca dedicación artesanal y cierta relevancia comercial gracias a la actividad portuaria.

Quince años más tarde, Madoz refuerza estas tesis pues “carece de fábricas y de otros establecimientos industriales y sólo la agricultura es la ocupación habitual de sus vecinos”. En cuanto al comercio señala que “De alguna consideración es el que se hace, aunque se resiente siempre de la falta de un buen puerto que facilite toda clase de operaciones. El arroz, como



artículo sobrante, se exporta a Baleares, Andalucía y Cataluña; las naranjas a Francia, Cataluña y una pequeña proporción a Argel; la de avellanas americanas a Andalucía y Cataluña. Importan aceite de Mallorca, Andalucía, Aragón y Denia; el vino y aguardiente de Vinaroz, Carlet, y Turís. Todos los artículos de vestir y calzar se importan de Valencia”. Es decir, se constata una cierta dinámica en la actividad comercial apoyada fundamentalmente en su puerto aunque según Madoz el propio puerto es insuficiente para la demanda que podría haber si las condiciones de éste fuesen las adecuadas.

Así, en 1844, según las anotaciones de Madoz, el puerto de Cullera movía algo más de veinte mil toneladas, mientras que el de Valencia, más de trescientas veinte mil, lo que indica que el puerto de Cullera era auxiliar de extracción de excedentes agrícolas<sup>334</sup>.

Resta por analizar el papel de la red de caminos en la evolución de Cullera. Ya se ha visto cómo Cullera se encontraba relativamente desfavorecida a lo largo de todo el periodo pues el camino que le comunicaba con otras ciudades del litoral era precario. Sin embargo, los caminos que más beneficios le reportaban a Cullera eran los que conectaban con los municipios interiores como Alcira. Esto era así porque en un marco en que los costes del transporte terrestre eran superiores a los costes del transporte marítimo, el eje que articulaba la costa no era relevante en el desarrollo de la zona, y sí los caminos hacia el interior ya que provocaban la llegada de artículos (como al arroz de la Ribera) de los núcleos interiores hacia el puerto de Cullera así como la importación de artículos del extranjero hacia éstos, con lo que la actividad comercial de la ciudad cobraba importancia.

Por tanto, en el desarrollo de Cullera fue especialmente importante la complementariedad del puerto y los caminos hacia el interior de la provincia que mejoraron durante estos años y posibilitaron que llegasen productos excedentarios de los núcleos interiores para su exportación lo que supuso un cierto avance en la actividad económica municipal. Seguramente no fue más importante debido a:

- Las condiciones de su puerto, cuya infraestructura era insuficiente para las necesidades del momento
- La cercanía del gran puerto del Corredor, el de Valencia.
- La cabecera del partido judicial era Sueca lo que dificultaba el emplazamiento de determinados equipamientos y servicios.

Por último, cabe mencionar que la crisis sedera no le afectó tanto como a otros municipios del entorno ya que su producción no era tan relevante como en aquellos núcleos.

#### • **GANDÍA:**

La ubicación de Gandía en el litoral valenciano hacía que se encontrara en una posición relativamente desfavorecida respecto de la red de caminos ya que el eje que le conectaba con los núcleos costeros era de herradura y los caminos que le enlazaban con el interior tampoco pasaban de esta consideración en el mejor de los casos.

En 1786, su población alcanzaba los siete mil setecientos habitantes siendo por tanto, un municipio intermedio, y su potencial productivo muy alto debido a una destacada actividad terciaria varios puntos superior a la media del Corredor y nacional.

A mediados de siglo su población se aproximó a los nueve mil habitantes, lo que suponía una dinámica de crecimiento del orden de la mitad de la registrada en el Corredor y España. Entre otros factores que se detallarán, influyeron las enfermedades contraídas provenientes de la contaminación de los marjales con el cultivo del arroz, recogidas por Madoz. A pesar de ello, su potencial productivo continuaba siendo muy alto. Seguidamente se analiza la evolución de Gandía durante estos años.

---

<sup>334</sup> Salom, J. op. cit. pág. 70.

En primer lugar hay que mencionar que respecto de la red de caminos no se aprecian grandes adelantos relativos. En todo caso, el camino más importante que se acometió fue el de Gandía a Alcira, que pasó de ser de herradura a camino de ruedas en regular estado. Los caminos que le comunicaban con otros municipios litorales pasaron a caminos de ruedas en mal estado, aunque su importancia era menor pues, como ya se ha indicado, el transporte marítimo suponía menores costes que el terrestre, por lo que las mejoras en el eje litoral hasta el momento no reportaban grandes beneficios a los núcleos costeros.

En cuanto al tejido productivo, en el Diccionario de Miñano de 1826, se hace referencia a la producción de trigo, maíz, seda, aceite, vino, cañas de azúcar, etc. destacando que “es puerto de mar habilitado para la exportación, al extranjero y cabotaje”, pero no menciona la actividad industrial en ningún momento, aunque como en otros casos esto no implica que no existiese pues en 1835 se contabilizaban treinta tornos de seda y doce telares que empleaban a ciento catorce obreros<sup>335</sup>.

Madoz, en 1842, destaca la producción agrícola como la principal industria favorecida por las aguas del cercano río Serpis, pero señala que “hay además treinta tornos de torcer seda, doce telares de tejido de seda, terciopelos y cintas, cuatro tejedores de lienzo, tres tintes, treinta y siete platerías, un molino harinero, otro arrocero y dos de harina y arroz”. En cuanto a la actividad comercial se exportan “naranjas, tomates, pimientos, melones, sandías, patatas, cacahuetes, arroz y seda importándose aceite, maderas, altramuces y azúcar”.

Por consiguiente, se aprecia una boyante actividad agrícola pero también manufacturera basada en la producción sedera así como una incipiente actividad exportadora aprovechando la potencialidad de su puerto que canalizaba la producción sedera de su comarca y otros productos. La atracción que ejerce Gandía sobre su huerta se basa en el papel de este núcleo como punto de concentración de la demanda, nudo de comunicaciones y puerto. El poder de atracción de Gandía se ve potenciado por la ausencia de un centro de servicios alternativo en la comarca de la que era cabeza de partido judicial<sup>336</sup>.

Por último, hay que atribuir el papel de los caminos en el desarrollo de Gandía. Ya se ha comentado la posición desfavorable de Gandía en el conjunto del Corredor. Sin embargo, las inversiones en las rutas hacia el interior enlazando con su puerto, en un marco de todavía peores comunicaciones en el resto de la comarca, hacía que convergiesen hacia esta localidad todos los excedentes de su comarca para su comercialización en el puerto de Gandía lo que alentaba el desarrollo de la ciudad.

Muy relacionado con la importancia de la red caminos, Madoz destaca que sería muy importante para el desarrollo de Gandía la mejora del camino hacia Denia y Alicante, y hacia el industrial valle de Albaida. Según el análisis realizado, la ruta costera indicada por Madoz no lo sería tanto porque era más competitivo el transporte marítimo que el terrestre durante la época. Sin embargo, el camino hacia el valle de Albaida, de herradura a mediados de siglo habría supuesto un impulso a la actividad comercial del puerto del que no se puede obviar que apenas movió en 1844, 2.416 toneladas. Por último, la justificación del escaso dinamismo demográfico de la ciudad en la época tuvo mucho que ver con la crisis sedera comentada con anterioridad y que lógicamente afectó a la producción tanto de la localidad como de su entorno pues su dependencia de este cultivo era manifiesta, además del ambiente contaminado por el cultivo del arroz en los marjales que facilitaba la propagación de enfermedades.

---

<sup>335</sup> Ribes, V. op. cit. Tomado según el Archivo de la Diputación Provincial de Valencia, E-10.1, llig. 9, exp. 220, y llig. 34, exp. 915 y de Madoz, 1987.

<sup>336</sup> Salom, J. op. cit. pág. 62.

- **DENIA:**

Ubicada en el litoral norte de la provincia de Alicante, como el resto de municipios de su zona, a inicios del siglo XIX Denia se encontraba desde el punto de vista de la red de caminos notablemente desfavorecida ya que el único camino en condiciones que le comunicaba con su entorno era el que recorría los municipios del litoral, que ya se ha indicado que no pasaba de camino de herradura.

Su población ascendía a algo más de dos mil habitantes, lo que indicaba que se trataba de un núcleo eminentemente rural. No obstante, pese al bajo peso demográfico relativo, su potencial productivo resultaba más elevado gracias a la notable actividad terciaria y en parte comercial, que rebasaba claramente a las medias del Corredor y nacional.

A mediados de siglo, su población había pasado a más de seis mil quinientos habitantes, lo que suponía una dinámica de casi un 3% de crecimiento de media anual, muy concentrada en el periodo de 1842 a 1857 y superior a las dinámicas del Corredor y española. Y ello a pesar de la contaminación en los terrenos pantanosos que favorecían el contagio de tercianas según Madoz. De la misma forma su potencial productivo continuaba siendo alto. Seguidamente se trata de dar respuesta a esa evolución.

En primer lugar hay que señalar que los avances en la red de caminos a mediados de siglo fueron escasos pues el eje litoral se había convertido en un camino de ruedas pero en mal estado. Teniendo en cuenta que el transporte marítimo era más competitivo que el terrestre, esta influencia era casi despreciable para el desarrollo de Denia.

En cuanto al tejido productivo, en el Diccionario de Miñano de 1826, se hace referencia a la fertilidad de las tierras siendo la producción más abundante del municipio la de seda, aceite, garrofás, pasas, higos, vino, trigo, cebada, almendra, maíz y hortalizas. También menciona su puerto del que destaca que “es de poca capacidad e incómodo”. Estas aportaciones indican que la agricultura seguía siendo la actividad mayoritaria pero sin abandonar su actividad comercial en torno al puerto pese a las dificultades existentes.

Quince años más tarde en el Diccionario de Madoz, se señala que “la principal producción es la de pasa de moscatel, aunque también almendra, poca seda, aceite, algarrobas, vino, trigo, cebada, maíz, habas y toda clase de hortalizas. Respecto de la industria es prácticamente despreciable y en cuanto al comercio se basa sobre todo en pasa moscatel aunque también almendra, naranjas y limones. Por último, destaca que “inhabilitado el puerto y la aduana para la importación de los géneros y mercaderías del extranjero, se ven privados los habitantes de realizar intercambios que aliviarían al pobreza y suma miseria que empiezan a generalizarse”. Estas aportaciones hacen sospechar que si bien la agricultura gozaba de buena salud, su práctica imposibilidad de comercializar los excedentes agrarios por tierra y las trabas impuestas al puerto constreñían su desarrollo. El propio Madoz señala como posibles panaceas “la formación de una nueva carretera de Denia a Játiva, y otra a la capital de provincia por la Marina, las cuales producirían inmensos beneficios si al mismo tiempo se habilitase el puerto”.

Teniendo en cuenta todo esto faltaría por justificar el desarrollo de la ciudad de Denia en esta primera mitad del siglo XIX. En primer lugar, teniendo en cuenta las dificultades por las que estaba pasando Denia, habría que recelar de la bondad de las fuentes respecto de la población de Denia en esas fechas. Pero aceptándolas, para justificar ese espectacular crecimiento habría que chequear la actividad comercial del puerto de Denia: En 1844, según los datos de Madoz movía casi doce mil toneladas, lo cual no estaba mal en comparación con la población de la ciudad. Teniendo en cuenta que su principal producto de comercialización era la pasa y que “este producto, que alcanzará sus máximas cotas de exportación a lo largo del siglo XIX, tiene su principal centro de comercialización en Denia, adonde llegaban barcos de cabotaje cargados de pasa desde las pequeñas radas del litoral y donde arribaban los grandes navíos extranjeros que se encargaban de la exportación del producto básicamente a Gran Bretaña”, se concluye que la

principal consecuencia espacial de este fenómeno fue la formación de un importante centro comercial en Denia, que canalizaba prácticamente todo el tráfico<sup>337</sup>.

Es decir, parece ser que, según los historiadores, el puerto de Denia vio sucesivamente aumentar su comercialización de pasa sobre todo, con lo que podría haber sido éste el responsable de ese gran dinamismo percibido en la población y que en absoluto tiene que ver con la red de caminos existente. Por tanto, estamos ante una ciudad que creció espectacularmente gracias al desarrollo de sus producciones agrarias en consonancia con un puerto que fue respondiendo con el paso del tiempo y en cierta medida a las necesidades de la población siendo mínima la influencia de la red de caminos en su evolución.

- **BENIDORM:**

Más próxima a la ciudad de Alicante, y también ubicada en el litoral se emplaza Benidorm. A inicios del siglo XIX, también se encontraba en una posición claramente desfavorable de acuerdo con la red de caminos del Corredor, ya que el único camino que le comunicaba con su entorno era el que le conducía hacia Alicante y Valencia por el litoral, y no pasaba de camino de herradura. El otro que partía muy próximo de la ciudad y conectaba con el interior de la provincia, era una simple senda a pie.

Se trataba de un municipio preferentemente rural pues su población no llegaba a los tres mil habitantes en 1786. En cuanto a su potencial productivo era bajo ya que la ocupación mayoritaria de la población era la agricultura, que casi empleaba al noventa por ciento de los ocupados. Sin embargo, las actividades comerciales también estaban muy arraigadas pues triplicaban a los ocupados en estas labores a las medias del Corredor y española.

A mediados de siglo, la población de Benidorm se aproximó a los cinco mil habitantes gracias a una dinámica del mismo orden de la que experimentara el Corredor y España, dinámica mermada por la aparición de algunas enfermedades como las tercianas por la contaminación de sus aguas, según señala Madoz. Respecto del potencial productivo, aunque seguía siendo bajo, se advirtió un avance en el sector terciario. Seguidamente se analiza la evolución de Benidorm a lo largo de estos años.

En primer lugar, respecto de la red de caminos, se vio desfavorecida con su evolución en el marco del Corredor pues las mejoras en el camino del litoral eran claramente insuficientes ya que el comercio en este eje era dominado por el transporte marítimo, y por otra parte, aunque el camino hacia Alcoy era de ruedas en buen estado, Alcoy y su entorno enviaban sus excedentes hacia el puerto de Alicante, influyendo en este caso la deficiente dotación del puerto de Benidorm como se verá a continuación.

En cuanto al tejido productivo, Miñano, en 1786 hace hincapié en que “produce trigo, maíz, seda, almendra, vino, garroba, higos, pasas, legumbres, frutas y hortalizas” y como industria señala la referida a la pesca del atún, por lo que todo indica que mantenía su vocación eminentemente agraria.

Madoz, por su parte, en 1842 destaca como producciones más comunes “la almendra, algarrobas, cebada, maíz, trigo, pasas, vino, y toda clase de frutas y verduras y la pesca”, es decir, igual que en 1826. Sin embargo, añade una cierta actividad industrial referida a una fábrica de espartería y otra de lonas para los buques. También menciona que su puerto sirve para la importación de cereales desde Andalucía, aunque el movimiento de mercancías del puerto en 1844 es muy pequeño pues no llega a las mil toneladas.

El movimiento de mercancías de su puerto se basaba en la comercialización de la almendra, producida en la comarca del Alacantí y la Marina Baja. Puesto que los buques de gran tamaño que exportaban la almendra al extranjero no podían recalar en los pequeños puertos

---

<sup>337</sup> Salom, J. op. cit. pág. 58 según Costa Mas, 1977.

próximos a la zona de producción, caso de Benidorm, desde estos puertos se conducía la almendra en pequeñas embarcaciones de cabotaje hasta el puerto de Alicante, donde coincidía este flujo con el procedente del interior de la comarca. A partir de este puerto se exportaba fundamentalmente por vía marítima. Esta corriente comercial tuvo pocas repercusiones espaciales en el interior de las comarcas productoras, y la concentración de la comercialización en Alicante contribuyó a primar este puerto dificultando la creación de otros centros comerciales secundarios, como podría haber sido Benidorm<sup>338</sup>.

Resta por analizar la influencia de la red de caminos en el desarrollo de Benidorm. Ya se ha visto que Benidorm en absoluto se vio beneficiado por la red de caminos de su entorno que se encontraba en un estado precario tanto en sus relaciones con municipios costeros como con el interior hacia Alcoy. Además a esto hay que sumar que si bien su puerto suponía una ventaja comparativa en un marco de mayor competitividad del transporte marítimo frente al terrestre, éste era pequeño y no habilitado para grandes movimientos de mercancías lo que constreñía su desarrollo.

Para demostrar el cuello de botella al que estaba sometida Benidorm tanto por su puerto como por sus caminos transversales sólo hay que comparar su dinámica con la de Cullera, que aunque tampoco fue favorecida en términos generales, sí pudo atraer los excedentes de buena parte de la Ribera hacia su puerto dinamizando la ciudad. Además, a esto habría que añadir que la cabecera del partido judicial estaba ubicada en la vecina Villajoyosa, lo que también frenaba la ubicación de edificios con carácter administrativo en Benidorm.

Por tanto, estamos ante un caso de claro freno al desarrollo socioeconómico motivado tanto por las insuficientes dotaciones de su puerto como por las precarias comunicaciones transversales.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-5**

**CUADRO 1.106: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-5 Y MUNIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| CULLERA         | 4.854             | 9.072             | 9.814             | 1,55                            | 0,54         | 1,44        |
| GANDÍA          | 7.730             | 8.561             | 8.881             | 0,19                            | 0,25         | 0,21        |
| DENIA           | 2.202             | 3.038             | 6.616             | 0,68                            | 7,85         | 2,82        |
| BENIDORM        | 2.627             | 5.222             | 3.720             | 1,76                            | -1,92        | 0,59        |
| <b>SC-5</b>     | <b>17.413</b>     | <b>25.894</b>     | <b>29.031</b>     | <b>0,87</b>                     | <b>0,81</b>  | <b>0,94</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

<sup>338</sup> Salom, J. op. cit. pp. 58 y 64 según Giménez López, 1981.

**CUADRO 1.107: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-5 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP /<br>TOTAL | %SECT 1º /<br>TOT OCUP | %SECT 2º /<br>TOT OCUP | % SECT 3º /<br>TOT OCUP | 0/000 COMERC. /<br>POB. TOT. |
|-----------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CULLERA         | 19                     | 83                     | 10                     | 7                       | 33                           |
| GANDÍA          | 15                     | 31                     | 33                     | 36                      | 23                           |
| DENIA           | 27                     | 62                     | 11                     | 27                      | 150                          |
| BENIDORM        | 21                     | 87                     | 5                      | 8                       | 171                          |
| <b>SC-5</b>     | <b>18</b>              | <b>62</b>              | <b>17</b>              | <b>21</b>               | <b>64</b>                    |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>              | <b>63</b>              | <b>21</b>              | <b>16</b>               | <b>51</b>                    |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>              | <b>66</b>              | <b>16</b>              | <b>18</b>               | <b>30</b>                    |

**CUADRO 1.108: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-5 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|          | Mol. harin. | Mol. Arroceros |
|----------|-------------|----------------|
| CULLERA  | 1           | 1              |
| GANDÍA   |             |                |
| DENIA    |             |                |
| BENIDORM |             |                |

**CUADRO 1.109: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-5 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|          | Mol. harin. | Mol. arroceros | Telares seda | Tornos seda | Tientes de seda | Platerías |
|----------|-------------|----------------|--------------|-------------|-----------------|-----------|
| CULLERA  |             |                |              |             |                 |           |
| GANDÍA   | 3           | 3              | 12           | 30          | 3               | 37        |
| DENIA    |             |                |              |             |                 |           |
| BENIDORM |             |                |              |             |                 |           |

**CUADRO 1.110: EQUIPAMIENTOS DEL SC-5 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| CULLERA  | 1                     |            |       | 1     |
| GANDÍA   | 1                     |            |       | 1     |
| DENIA    |                       |            |       | 0     |
| BENIDORM |                       |            |       | 0     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| CULLERA  | 1                     |            |       |       |
| GANDÍA   |                       |            |       |       |
| DENIA    |                       |            |       |       |
| BENIDORM |                       |            |       |       |

| <b>EQUIPAMIENTOS EN 1842</b> |                   |                   |              |              |
|------------------------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                              | <b>Sanitarios</b> | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| CULLERA                      | 1                 | 4                 |              | 5            |
| GANDÍA                       | 1                 | 2                 |              | 3            |
| DENIA                        | 1                 | 6                 | 1            | 8            |
| BENIDORM                     |                   | 4                 |              | 4            |

| <b>DIFERENCIA 1786-1842</b> |                   |                   |              |              |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------|
|                             | <b>Sanitarios</b> | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| CULLERA                     | 0                 | 4                 | 0            | 4            |
| GANDÍA                      | 0                 | 2                 | 0            | 2            |
| DENIA                       | 1                 | 6                 | 1            | 8            |
| BENIDORM                    | 0                 | 4                 | 0            | 4            |

**CUADRO 1.111: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-5 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQ. DEMOGRÁF.</b> | <b>IND. POT. PRODUCT.</b> | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>ACTIVID. COMERC.</b> |
|-------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| CULLERA     | 5                     | 7                        | BAJO                      | 0                      |                          |                         |                         |
| GANDÍA      | 5                     | 6                        | MUY ALTO                  |                        | 1                        | 2                       |                         |
| DENIA       | 5                     | 7                        | ALTO                      |                        |                          | 1                       | 0                       |
| BENIDORM    | 5                     | 7                        | BAJO                      | 1                      |                          |                         | 1                       |
| <b>SC-5</b> | <b>4</b>              | <b>5</b>                 | <b>ALTO</b>               |                        |                          | <b>1</b>                | <b>0</b>                |

**CUADRO 1.112: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-5 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| CULLERA     | 4                     | 7                            | 2                           | BAJO                        | 4                          |
| GANDÍA      | 5                     | 7                            | 4                           | ALTO                        | 5                          |
| DENIA       | 5                     | 7                            | 1                           | ALTO                        | 4                          |
| BENIDORM    | 5                     | 7                            | 3                           | BAJO                        | 5                          |
| <b>SC-5</b> | <b>5</b>              | <b>5</b>                     | <b>1</b>                    | <b>MEDIO</b>                | <b>-</b>                   |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| CULLERA     | 2                     | 4                       | 3                      | 4                        |
| GANDÍA      | 2                     | 4                       | 4                      | 4                        |
| DENIA       | 2                     | 4                       | 4                      | 3                        |
| BENIDORM    | 2                     | 4                       | 4                      | 5                        |
| <b>SC-5</b> | <b>2</b>              | <b>3</b>                | <b>3</b>               | <b>3</b>                 |

#### **4.7.11. SUBCORREDOR 6:**

El Subcorredor 6 se extendía a lo largo de la ruta de Alicante a Andalucía incluyendo una ramificación hacia Águilas. A inicios del siglo XIX, se encontraba en una posición relativamente positiva con respecto a la red de caminos del Corredor. Esto era así, porque a pesar de que el camino que articulaba la zona era de ruedas en regular estado, se trataba de una importante ruta comercial como se verá posteriormente. Además hay que añadirle el hecho de que hasta Elche llegaba una bifurcación del camino de Madrid a Alicante, y más al sur, la zona era atravesada por el eje de Madrid a Murcia y Cartagena, con lo que quedaba garantizada una buena accesibilidad relativa.

A finales del siglo XVIII su población rebasaba los setenta mil habitantes, quedando esta población muy repartida en los municipios constituyentes de manera que Orihuela era el más poblado con casi veinticinco mil habitantes. En cuanto a su potencial productivo presentaba una ligera especialización en el sector primario en todos sus municipios pero también en el sector terciario en Orihuela y Elche con lo quedaba en un lugar intermedio en el conjunto del Corredor.

A mediados de siglo, en cuanto a la red de caminos se vio levemente favorecido pues aunque se mantuvo el camino en regular estado de décadas anteriores, se puso en marcha el servicio de diligencias entre Alicante y Murcia, lo que afectó en sus desplazamientos sobre todo a los habitantes de Orihuela y Elche. Por otro lado, las mejoras en los caminos que llegaban de Madrid a la zona también incidieron positivamente en las relaciones de la zona con otros núcleos destacados del Corredor.

La dinámica seguida por la población en el Subcorredor 6 a lo largo del periodo es superior a la registrada en el conjunto del Corredor y, por tanto, superior a la española aunque con notables diferencias entre los municipios.

Por último, en cuanto al tejido productivo se mantenía medio ya que se mantenían tanto la actividad agraria como la terciaria. Seguidamente se analiza la evolución de estos municipios a lo largo del periodo.

- **ELCHE:**

Elche se ubica al suroeste de la ciudad de Alicante siguiendo el eje que desde esta ciudad se dirigía hacia Andalucía, ruta de ruedas en regular estado. También se encontraba próximo al camino de Albacete a Alicante por lo que en cuanto a la red de caminos se encontraba en una posición relativamente intermedia a comienzos del siglo XIX.

Su población se acercaba a los veinte mil habitantes en 1786 lo que indica que se trataba de un municipio semiurbano siendo su potencial productivo medio ya que a pesar de observarse una cierta especialización en el sector terciario, era la agricultura la actividad que realmente destacaba en Elche.

A mediados de siglo, su población prácticamente se había estancado lo que indica que su dinámica fue muy inferior a la registrada por el Corredor y España. En cuanto a su potencial productivo pasó a ser alto gracias a la boyante actividad de todos los sectores productivos. A continuación se trata de justificar este devenir de la ciudad.

En primer lugar, respecto de la red de caminos, se vio claramente favorecida sobre todo por la puesta en marcha del servicio de diligencias tanto en el eje que llegaba de Madrid a Alicante, muy próximo a la ciudad, como en el que se dirigía de Alicante a Murcia y que lógicamente afectaba a Elche. Sin embargo, los beneficios no fueron tan acusados en el transporte de mercancías.



Respecto del tejido productivo, en el Diccionario de Miñano de 1826 se hace referencia a la producción de trigo, cebada, barrilla, mucho aceite, dátiles, higos, granadas, almendras y vino, actividad agrícola favorecida por las aguas del río Vinalopó. También menciona la existencia de numerosos telares de lienzo y algodón, así como fábricas de aguardiente y curtidos, lo que indica que si bien el sector primario seguía siendo importante, la actividad en el sector secundario al menos se mantenía de acuerdo con los empleados que contabilizaba Floridablanca en 1786.

En el Diccionario de Madoz de 1842, se hace hincapié en que en que la actividad dominante es “la agrícola, que se halla en estado floreciente, aunque la arriería es también una de las ocupaciones más productivas. Otros se dedican al servicio de unos doscientos telares de lienzos ordinarios, cuatro fábricas de jabón duro y dos de blando, tres de aguardiente, unas veinte herrerías de instrumentos agrícolas que se consumen en toda la provincia, nueve molinos harineros, sobre doscientas sesenta de aceite, de los que sólo estaban en servicio la mitad, uno de almidón y una imprenta”. Es decir, que seguían boyantes tanto el sector primario como el secundario. En cuanto a la actividad comercial, señala que “la cáscara de granadas, goma y cebo se extrae para Barcelona, palmas para la fábrica de cigarros, ramos para iglesias de toda España, dátiles que se consumen principalmente en Valencia, cebada que se embarca en Alicante para Barcelona y otros puntos, aceite para los pueblos inmediatos, jabón para Valencia, La Mancha, Galicia y antiguamente Marsella, hilados de cáñamo para Valencia y Madrid y zapatos para muchos pueblos vecinos. Se importa trigo de la Mancha y huerta de Orihuela, arroz de la Ribera, géneros de vestir de Cataluña y Valencia, salados de Alicante y frutas de Orihuela, ganado lanar para el consumo de la Mancha”. Es decir, que el comercio que ya estaba arraigado a finales del siglo XVIII, también continuaba con fuerza durante este periodo.

Por último, en cuanto a la dotación de equipamientos, habían aumentado espectacularmente desde las anotaciones de Floridablanca, sobre todo en instalaciones educativas, favorecidos por su condición de cabecera de partido judicial, lo que da una idea de que la actividad terciaria cada vez estaba más presente en la ciudad.

Ante esta situación de claro dinamismo en todos los órdenes de la ciudad faltaría aclarar el escaso aumento de la población en el conjunto del periodo. Esto se debió a las terribles epidemias de fiebre amarilla y los desastrosos efectos de la guerra que lastraron el crecimiento de la población de Elche en la primera mitad del siglo XIX<sup>339</sup>.

Llegados a este punto resta por analizar el papel de la red de caminos en la evolución de Elche durante estas décadas. Ya se ha comentado que Elche se encontraba muy próxima al camino de Madrid a Alicante e inserta en el eje comercial de Alicante a Andalucía. Esto suponía una cierta ventaja comparativa en su entorno puesto que, como describía Madoz, podía establecer con relativa facilidad relaciones comerciales con otros puntos de su entorno y más alejados a través de estos ejes, sin olvidar que la proximidad del puerto de Alicante también suponía una gran ventaja relativa.

Por lo tanto, en el desarrollo de la actividad económica de Elche la incidencia de la red de caminos se muestra muy importante como factor diferencial en su comarca, aunque sin olvidar la incidencia sobre la coyuntura socioeconómica de otro tipo de factores como las epidemias o los efectos de la guerra a inicios del siglo XIX demostrando una vez más al transporte como necesario pero no suficiente en los procesos de desarrollo.

- **ORIHUELA:**

Orihuela queda enclavada en el sur de la provincia de Alicante siguiendo el mismo eje que atravesaba Elche y provenía de Alicante en dirección Murcia, con lo que su posición en cuanto a la red de caminos del Corredor a inicios del siglo XIX era bastante parecida a la

---

<sup>339</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 171 según Gozávez, V.

descrita en Elche, con la salvedad de que en este caso la proximidad era mayor respecto al eje que llegaba desde Madrid a Murcia y Cartagena, frente al de Madrid a Alicante, que en cualquier caso tampoco quedaba excesivamente distante teniendo en cuenta que el camino que le llevaba hasta él era de ruedas en regular estado.

La población de Orihuela a finales del siglo XVIII era de casi veinticinco mil habitantes, es decir, que se trataba de uno de los municipios más importantes en el marco del Corredor. Su actividad estaba basada mayoritariamente en la agricultura aprovechando el paso del río Segura por la ciudad aunque también se observaba dinamismo en el sector terciario y, en particular, en el comercio. Este nutrido número de habitantes para la época se justificaba en que era ciudad episcopal y universitaria, funciones a las que unía su significación agrícola y comercial<sup>340</sup>.

A mediados de siglo su población prácticamente se había mantenido arrojando su dinámica unos valores de crecimiento exiguos, análogamente a lo que sucedía en la ciudad ilicitana. En cuanto a su potencial productivo continuaba siendo medio pues mantenía su ocupación en los tres sectores productivos. A continuación se analiza la evolución de Orihuela en este periodo.

En primer lugar, respecto de la red de caminos, a mediados de siglo, mantuvo su posición relativa pues el mayor beneficio que obtuvo fue la puesta en marcha del servicio de diligencias entre Alicante y Murcia, aparte de las mejoras en los ejes de Madrid a Alicante y, Murcia y Cartagena, que también le afectaban por su cercanía.

Respecto del tejido productivo, en el Diccionario de Miñano, se menciona que “los naturales se dedican casi todos a la agricultura que tienen en un estado floreciente, pero no por eso deja de haber alguna fábrica...”. Quiere esto decir que la estructura sectorial de empleo en estas primeras décadas se podía corresponder con la anotada por Floridablanca a finales del siglo XVIII, con una mayoría de ocupados en el sector primario, cierta actividad industrial y por supuesto, el terciario cuyos empleados –los comerciantes– se encargaban de dar salida a los excedentes agrícolas.

Quince años más tarde en el Diccionario de Madoz, se reitera que “la agricultura es la ocupación habitual de los naturales, la cual se encuentra en un estado brillante. Hay sin embargo, las artes y oficios mecánicos propios de una grande e importante población”. En cuanto al comercio se importan paños, tejidos de seda y algodón, papel, pescado y se exportan verduras y frutas. Además se conducía cebada al puerto de Alicante para su exportación a Cataluña a la vez que se exportaba cáñamo y lino hacia la propia ciudad de Alicante para cubrir su déficit, donde se empleaba en la manufactura<sup>341</sup>. Por lo tanto, se puede afirmar que la actividad económica de Orihuela seguía siendo boyante. Así que, de nuevo, parece que no se corresponde la dinámica económica municipal con la evolución demográfica. Para resolver esta aparente contradicción si se revisa la historia de Orihuela relatada por el propio Madoz, en la primera mitad de siglo tuvieron lugar numerosas calamidades que mermaron notablemente su población: Además de las pérdidas por la Guerra Civil de 1808, en 1811 y 1812 sufrió la fiebre amarilla, en 1829 padeció “el horroroso terremoto” con más de doscientas casas arruinadas en la huerta, etc. y en 1834 fue afligida por el cólera-morbo. Ante tanta calamidad queda perfectamente justificado el hecho de que Orihuela apenas viese incrementada su población en esta primera década.

Resta por analizar el papel de los caminos en el desarrollo de Orihuela. Ya se ha señalado que respecto de la red caminos del Corredor se encontraba ligeramente beneficiada por su proximidad a las importantes rutas que llegaban desde Madrid a Alicante y Murcia y Cartagena así como por el propio camino que partía de Alicante y le comunicaba con los municipios de su entorno llegando hasta Andalucía. Esto naturalmente incidía en la cómoda comercialización relativa de sus productos agrarios, que se encontraban en estado floreciente. Sin embargo, no se puede olvidar la contribución al desarrollo que había supuesto la Universidad y el Palacio

<sup>340</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 33.

<sup>341</sup> Salom, J. op. cit. pág. 54.

Episcopal. Por tanto, en la primera mitad del siglo XIX la boyante situación económica debería haber desembocado en una dinámica demográfica elevada que fue truncada por las epidemias y otras desgracias que azotaron la zona.

Es decir, que como en el caso de Elche, si bien la red de caminos había dinamizado la actividad urbana, no fue suficiente para paliar los efectos de los desastres que asolaron la ciudad, ejerciendo en todo caso un papel amortiguador de esas calamidades.

- **TOTANA:**

Totana se ubica al suroeste de la ciudad de Murcia siguiendo el eje de Alicante a Andalucía. A inicios del siglo XIX, se encontraba respecto de la red de caminos relativamente desfavorecida ya que si bien por una parte se encontraba próxima al eje de Madrid a Murcia y Cartagena y era atravesada por la ruta comentada de Alicante a Andalucía, por otra parte, los caminos transversales que le comunicaban con el interior de la provincia de Murcia y el litoral no pasaban de caminos de herradura, siendo mayoritariamente sendas a pie.

Su población en 1786 era de algo más de nueve mil habitantes lo que la convertía en un municipio intermedio. En cuanto a su potencial productivo, éste era bajo debido a una ocupación claramente mayoritaria en el sector primario.

A mediados de siglo su población se vio incluso disminuida no llegando a los nueve mil habitantes, rebasados años atrás, y ello a pesar de la benignidad del clima como relata Madoz. Así mismo su actividad productiva se vio afectada pasando de un potencial bajo a muy bajo. Seguidamente se justifica la evolución de Totana durante estos años.

A inicios del siglo XIX, Totana se podría incluir en el área comercial de Lorca ya que ésta abarcaba al vasto campo de Lorca, Águilas, Los Vélez y el valle de Almanzora mientras que la de Murcia llegaba hasta Alhama<sup>342</sup>. Esto indica que serán muy importantes para Totana las relaciones con esta ciudad para su desarrollo. Por tanto, su regresión demográfica puede estar directamente vinculada a la coyuntura lorquina, que padecía emigración por motivos que se analizarán después, de modo que ante una cabecera –Lorca– cuya situación era delicada, sus ciudades satélite, en este caso Totana, se verían gravemente afectadas. Su dependencia comercial de Lorca queda patente ante su especialización en el sector agrario con una escasa población dedicada al terciario según los datos de Floridablanca como ya se ha visto.

Esta vocación no será abandonada en todo el periodo pues en 1827 Miñano apenas contabiliza varios telares de lienzos, cuatro fábricas de salitre y una fábrica de aguardiente, y posteriormente Madoz insiste en que la única industria de la localidad es la agrícola, aprovechando las aguas del cercano Guadalentín, contabilizando este último tan sólo varios telares de lienzo. Además la estructura sectorial de empleo indica que a mediados de siglo la vocación agraria se mantenía ya que los porcentajes no variaron respecto de los datos aportados por Floridablanca<sup>343</sup>. De este modo se puede concluir que se trataba de un núcleo cuya producción se destinaba a abastecer a la ciudad de Lorca.

Resta por analizar la importancia de la red de caminos en el desarrollo de Totana. Ya se ha visto que Totana se insertaba en la ruta de Alicante a Andalucía, de manera que en esta ruta existían entre otros, dos potentes núcleos de población, Murcia y Lorca. Así, la red de caminos acercaba más Totana a Lorca que a Murcia, quedando supeditada a la evolución de ésta, que durante esos años fue decadente. Por otro lado, el hecho de que los caminos transversales se encontrasen en tan mal estado prácticamente imposibilitaba su comunicación con otros núcleos de interés como Mazarrón, Mula o Caravaca, acentuando la dependencia de Lorca.

---

<sup>342</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 198.

<sup>343</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

Así pues, fue la red de caminos la que determinó las relaciones de Totana y por tanto, la supeditó a la evolución de un núcleo –Lorca–, cuyas dificultades inmediatamente se trasladaron a Totana llegando incluso a la regresión demográfica.

- **LORCA:**

Lorca se emplazaba en el suroeste de la Región de Murcia formando parte de la ruta de Alicante a Andalucía descrita anteriormente. A inicios de siglo, respecto de la red de caminos, a pesar de la importancia comercial de la ruta señalada, se encontraba en una posición relativamente desfavorecida ya que, de un lado enlazaba con las principales rutas del Corredor a la altura de Murcia, distante de ésta casi a noventa kilómetros mediante un camino de ruedas en regular estado y, por otro, sus conexiones transversales con Caravaca y Águilas eran muy deficientes.

La población de Lorca en 1786 se acercaba a los veinte mil habitantes, cifra nada desdeñable en el Corredor durante esos años, mientras que su potencial productivo era bajo debido a su elevada vocación agraria gracias al aprovechamiento de las aguas del río Guadalentín.

En las décadas siguientes se aprecia un notable crecimiento de su población aproximándose a los cincuenta mil habitantes. Sin embargo, este aparente dinamismo no lo es tanto por cuanto la población del núcleo urbano pasa de 18.631 en 1787, a 20.046 en 1860, es decir, un crecimiento medio anual urbano del 0.1%, de modo que el crecimiento de la población fue sobre todo en las zonas rurales de su vasto municipio que representaban en 1857 el 62% del total de la población municipal<sup>344</sup>. Esto sucedió porque la ciudad no ofrecía al campesino más puestos de trabajo que el jornal eventual, debido a la adversa coyuntura mercantil que afectaba la artesanía y a la inexistencia de la revolución industrial<sup>345</sup>. Así, los pañeros de Lorca que vendían sus telas en todas las ferias de la región, llegando incluso hasta Andalucía y Orihuela se vieron afectados debido al encarecimiento o escasez de la materia prima y la falta de mercado por la competencia de productos procedentes de otras regiones (Alcoy y Cataluña). Como muestra de esta crisis pasaron de contar en 1782 con 52 establecimientos a sólo 22 en 1830<sup>346</sup>.

De ahí que el habitante del medio rural no tuviera más remedio que permanecer en sus tierras, extrayendo el máximo partido de sus posibilidades con las dificultades que esto acarrea pues se estaba produciendo un bloqueo a causa del desequilibrio entre el crecimiento de la población y el económico<sup>347</sup>. La única salida en caso de crisis era la emigración hacia las cuencas mineras de Cartagena, Andalucía o Argelia, pero no hacia la cabecera comarcal, que incluso pierde habitantes en estos momentos de crisis<sup>348</sup> a pesar de las favorables condiciones climáticas que señala Madoz.

El CUADRO 1.113 recoge la emigración de Lorca durante la primera mitad del siglo XIX<sup>349</sup>:

---

<sup>344</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>345</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>346</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 49 y 50.

<sup>347</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 26.

<sup>348</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 27.

<sup>349</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 37 y 38.

**CUADRO 1.113: EMIGRACIÓN EN LORCA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**

| <b>AÑO</b> | <b>PASAPORTES</b> | <b>% POBLACIÓN</b> |
|------------|-------------------|--------------------|
| 1820       | 3.540             | 12,18              |
| 1821       | 2.312             | 7,95               |
| 1840       | 3.012             | 8,94               |
| 1842       | 3.084             | 9,15               |
| 1846       | 2.084             | 5,70               |
| 1847       | 2.243             | 6,14               |
| 1849       | 2.014             | 5,51               |
| 1850       | 3.722             | 10,19              |
| 1852       | 1.454             | 3,82               |
| 1853       | 3.419             | 8,99               |

Fuente: Chacón, F. op. cit. pág. 38.

En cuanto a su actividad comercial a mediados de siglo, estableció relaciones con Murcia, Cartagena, Valencia, Barcelona, además de Alicante y Andalucía a través del eje Alicante-Granada por Murcia<sup>350</sup>. Por tanto, se trataba de un comercio muy vinculado a las zonas litorales de modo que la escasa integración con el interior de España, se puede atribuir a la lejanía de Lorca respecto de las rutas camineras más importantes que enlazaban con La Mancha. No obstante, su condición de cabecera comarcal reforzada por su mercado semanal y su feria anual hacía que la dedicación al sector primario, pese a ser dominante a mediados de siglo (65-70%) se contabilizaran en torno al 15% de empleados en actividades relacionadas con el comercio (había 28 casas de comercio) y los servicios<sup>351</sup>. El carácter de Lorca como cabecera comarcal queda reflejado también en el número y tipo de equipamientos de que disponía la ciudad. Así, si en 1786 Floridablanca tan sólo mencionaba una instalación docente, en 1827 Miñano ya se refiere a dos instalaciones sanitarias, un Palacio Episcopal y un Colegio Real, y Madoz señala la existencia de un equipamiento sanitario y quince educativos, además del Palacio Episcopal y una plaza de toros. Por lo tanto, la crisis que estaba padeciendo la ciudad de Lorca durante estos años no era obstáculo a su reforzamiento como cabecera comarcal.

Es el relativo aislamiento descrito de Lorca y su entorno el que ayuda a comprender la influencia de la red de caminos en el desarrollo de la ciudad. Así, las relaciones comerciales de su vasta comarca necesariamente tenían que realizarse en Lorca ya que prácticamente no tenían otro lugar donde poder comerciar sus productos, lo que provocó que se centralizasen en ésta todas las actividades necesarias para atender esa demanda. De este modo, Lorca pudo convertirse paulatinamente en la ciudad de referencia para una gran parte de la región murciana que había quedado casi aislada debido a unas deplorables comunicaciones.

No obstante, si bien esta disposición en la red de caminos había favorecido el crecimiento de Lorca, en las décadas centrales del siglo se mostró absolutamente insuficiente para contrarrestar la crisis de las manufacturas, que unida al bloqueo en la agricultura forzó a emigrar a muchos lorquinos hacia otras zonas más prósperas.

En conclusión, si bien gracias a la red de comunicaciones Lorca consiguió centralizar la actividad económica de gran parte de su entorno, fueron otros motivos en absoluto relacionados con las infraestructuras los que originaron el declive de la ciudad en la primera década del siglo XIX.

<sup>350</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 58.

<sup>351</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

- **ÁGUILAS:**

Para analizar la evolución de Águilas a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, lo primero que hay que recordar es que hasta 1834 no se segregó de Lorca<sup>352</sup>, con lo que las variables de que se dispone se refieren básicamente a la última parte de este periodo. Este hecho, unido a que se observa una dinámica demográfica muy elevada en el periodo entre 1842 y 1857, hace pensar que durante estos más de cincuenta años experimentó un incipiente ascenso de población auspiciada por su bondad climática como afirma Madoz.

Esto casa con el hecho de que durante la segunda mitad del siglo XVIII se convirtió en un centro exportador de la barrilla lorquina sobre todo<sup>353</sup> a través de las Casas de Comercio. Durante las primeras décadas de siglo la cristalización de diversas áreas comerciales hizo gravitar la actividad comercial de Águilas hacia Lorca como ocurrió con Totana<sup>354</sup>. En ello tuvo que ver sin duda la red de caminos de Águilas que como se observa en el grafo correspondiente, tan sólo queda comunicada con el interior a través del camino que lleva a Lorca, que era de herradura. Pese al mal estado de este camino, la distancia de Lorca con respecto al destacado puerto de Cartagena era mayor frente al de Águilas con lo que el puerto de esta localidad canalizaba todos los excedentes no sólo de Lorca sino también de todo su campo que, como se ha visto se concentraban en Lorca, con lo que la actividad portuaria de Águilas era muy importante como se observa según los datos de Madoz, pues en 1844 se movieron casi ochenta mil toneladas, siendo la población de Águilas tan sólo de cinco mil seiscientos habitantes.

Por otra parte, y como señala Madoz, en Águilas se ubicaron diversas fábricas de tratamiento de los metales ya que había varias minas de plomo y alguna de cobre, que ocupaban a mucha gente de muchos puntos, fenómeno éste de inmigración también recogido por Francisco Chacón cuando afirma que el laboreo de las minas y el beneficio de los minerales indujo una corriente migratoria que procedía de las vecinas comarcas de Murcia, Lorca y el valle del Guadalentín, y también de las provincias de Jaén y Almería<sup>355</sup>.

Por lo tanto, la crisis de la barrilla acontecida en las primeras décadas de siglo y que lógicamente afectarían a las exportaciones del puerto de Águilas, se vio remontada por las extracciones de plomo, azufre y, en menor medida, plata, materias primas producidas fundamentalmente para la exportación<sup>356</sup>. Por consiguiente, la economía aguileña, más parecida a la cartagenera a partir de 1840 por su vinculación a la minería y donde las oscilaciones de precios son menores que las de otras zonas del interior murciano, se puede considerar más abierta a un sistema de mercado<sup>357</sup>.

En conclusión, si al proceso de desarrollo aguileño se superpone la accesibilidad terrestre para tratar de relacionarlos, se observa la incidencia de ésta en las relaciones con Lorca puesto que Águilas con su puerto era la puerta de Lorca y su campo al exterior de la región murciana. Por lo demás, el desarrollo de Águilas fue posible a partir del tratamiento de minerales en su término que atrajo numerosa mano de obra sobre todo de Andalucía en un contexto en que la crisis de la barrilla procedente de Lorca amenazaba con frenar el desarrollo de Águilas.

Es decir, que pese a las relaciones que la red de caminos permitió establecer con Lorca, base del crecimiento aguileño, su excesiva dependencia pudo haber estancado su desarrollo como ocurrió con Totana, estribando la diferencia entre estas dos localidades en la dotación de recursos naturales –minerales– a favor de Águilas y que le permitió continuar su proceso expansivo.

---

<sup>352</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 258.

<sup>353</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 193.

<sup>354</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 198.

<sup>355</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 53.

<sup>356</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 53 y 54.

<sup>357</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 60 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 323.

**SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-6**

**CUADRO 1.114: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-6 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|                        | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                        | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| ELCHE                  | 18.256            | 20.959            | 19.533            | 0,26                            | -0,45        | 0,10        |
| ORIHUELA               | 24.207            | 20.466            | 26.147            | -0,28                           | 1,85         | 0,11        |
| TOTANA                 | 9.014             | 10.050            | 8.765             | 0,21                            | -0,85        | -0,04       |
| LORCA                  | 19.674            | 55.940            | 47.918            | 3,29                            | -0,96        | 2,02        |
| ÁGUILAS <sup>358</sup> | -                 | 5.605             | 8.449             | -                               | 3,38         | -           |
| <b>SC-6</b>            | <b>71.151</b>     | <b>113.020</b>    | <b>110.812</b>    | <b>1,05</b>                     | <b>-0,13</b> | <b>0,79</b> |
| <b>CORREDOR</b>        | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>          | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.115: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | º/000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| ELCHE           | 22                  | 76                  | 10                  | 14                   | 23                        |
| ORIHUELA        | 27                  | 68                  | 14                  | 19                   | 69                        |
| TOTANA          | 18                  | 78                  | 11                  | 11                   | 7                         |
| LORCA           | 26                  | 80                  | 10                  | 10                   | 26                        |
| <b>SC-6</b>     | <b>25</b>           | <b>74</b>           | <b>12</b>           | <b>14</b>            | <b>37</b>                 |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                 |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                 |

**CUADRO 1.116: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|          | Mol. harin. | Fáb. Almidón | Mol. aceite | Fáb. Aguard. | Telares lienzos | Telares paños | Fáb. curtidos | Fáb. Jabón |
|----------|-------------|--------------|-------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|------------|
| ELCHE    | 10          |              |             | algunas      | 80              |               | algunas       | 10         |
| ORIHUELA | 11          | alguna       | 100         |              | alguno          |               | alguna        | alguna     |
| TOTANA   |             |              |             | 1            | varios          |               |               |            |
| LORCA    |             |              |             |              |                 | muchos        |               | varias     |

|          | Fáb. sombreros | Fáb. Salitre |
|----------|----------------|--------------|
| ELCHE    |                |              |
| ORIHUELA | alguna         |              |
| TOTANA   |                | 4            |
| LORCA    |                | varias       |

<sup>358</sup> Águilas se segregó de Lorca en 1.834 según Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 258.

**CUADRO 1.117: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|          | Telares<br>Lienzo | Mol.<br>harin. | Mol.<br>aceit | Mol.<br>almidón | Aguard. | Tel.<br>paños | Telares<br>seda | Tintes<br>seda |
|----------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|---------|---------------|-----------------|----------------|
| ELCHE    | 200               | 9              | 130           | 1               | 3       |               |                 |                |
| ORIHUELA |                   | 20             | 46            |                 |         |               | 10              | 1              |
| TOTANA   | varios            |                |               |                 |         |               |                 |                |
| LORCA    |                   | 32             | 16            |                 |         | 78            |                 | 4              |
| ÁGUILAS  |                   |                |               |                 |         |               |                 |                |

|          | Fáb.<br>algodón | Tel. lino y<br>cáñamo | Batanes | Fáb. de<br>curtidos | Hilat.<br>esparto | Fáb.<br>sombrreros | Fáb.<br>jabón |
|----------|-----------------|-----------------------|---------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------|
| ELCHE    |                 |                       |         |                     |                   |                    | 6             |
| ORIHUELA | 1               | muchísimos            |         | 2                   |                   | 2                  | 2             |
| TOTANA   |                 |                       |         |                     |                   |                    |               |
| LORCA    |                 |                       | 2       |                     |                   |                    | 3             |
| ÁGUILAS  |                 |                       |         |                     | Varias            |                    |               |

|          | Mol. papel | Imprentas | Fáb. de<br>alfarerías | Fáb. tejas<br>y ladrillos | Fáb. de<br>metales y<br>minas | Fáb. de<br>salitres | Herrer.<br>agríc |
|----------|------------|-----------|-----------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------------|------------------|
| ELCHE    |            | 1         |                       |                           |                               |                     | 20               |
| ORIHUELA |            |           |                       |                           |                               | 2                   |                  |
| TOTANA   |            |           | 8                     |                           |                               |                     |                  |
| LORCA    | 1          |           | 5                     | 3                         | varias                        | 35                  |                  |
| ÁGUILAS  |            |           |                       |                           | 6                             |                     |                  |

**CUADRO 1.118: EQUIPAMIENTOS DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ELCHE    | 1                     |            |       | 1     |
| ORIHUELA | 4                     | 3          | 1     | 8     |
| TOTANA   |                       |            |       | 0     |
| LORCA    |                       | 1          |       | 1     |
| ÁGUILAS  |                       |            |       |       |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ELCHE    | 1                     | 4          | 1     | 6     |
| ORIHUELA | 3                     | 2          | 4     | 9     |
| TOTANA   | 1                     |            |       | 1     |
| LORCA    | 2                     |            | 2     | 4     |
| ÁGUILAS  |                       |            |       |       |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ELCHE    | 1                     | 15         | 3     | 19    |
| ORIHUELA | 1                     | 8          | 4     | 13    |
| TOTANA   |                       | 5          |       | 5     |
| LORCA    | 1                     | 15         |       | 16    |
| ÁGUILAS  |                       | 1          |       | 1     |



|          | <b>DIFERENCIA 1786-1842</b> |                   |              |              |
|----------|-----------------------------|-------------------|--------------|--------------|
|          | <b>Sanitarios</b>           | <b>Educativos</b> | <b>Otros</b> | <b>Total</b> |
| ELCHE    | 0                           | 15                | 3            | 18           |
| ORIHUELA | -3                          | 5                 | 3            | 5            |
| TOTANA   | 0                           | 5                 | 0            | 5            |
| LORCA    | 1                           | 15                | 0            | 16           |
| ÁGUILAS  | 0                           | 1                 | 0            | 1            |

**CUADRO 1.119: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-6 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQ. DEMOGRÁF.</b> | <b>IND. POT. PRODUCT.</b> | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>ACTIVID. COMERC.</b> |
|-------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| ELCHE       | 3                     | 5                        | MEDIO                     | 0                      |                          | 0                       |                         |
| ORIHUELA    | 3                     | 4                        | MEDIO                     | 0                      |                          | 0                       | 0                       |
| TOTANA      | 4                     | 6                        | BAJO                      | 0                      |                          |                         |                         |
| LORCA       | 4                     | 5                        | BAJO                      | 0                      |                          |                         |                         |
| ÁGUILAS     | 5                     | -                        | -                         |                        |                          |                         |                         |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>              | <b>2</b>                 | <b>MEDIO</b>              | <b>0</b>               |                          | <b>0</b>                |                         |

**CUADRO 1.120: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-6 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| ELCHE       | 1                     | 5                            | 4                           | ALTO                        | -                          |
| ORIHUELA    | 2                     | 4                            | 4                           | MEDIO                       | -                          |
| TOTANA      | 3                     | 7                            | 4                           | MUY BAJO                    | -                          |
| LORCA       | 3                     | 3                            | 1                           | BAJO                        | -                          |
| ÁGUILAS     | 4                     | 7                            |                             | ALTO                        | 3                          |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>              | <b>2</b>                     | <b>2</b>                    | <b>MEDIO</b>                | <b>-</b>                   |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ELCHE       | 1                     | 3                       | 2                      | 3                        |
| ORIHUELA    | 3                     | 3                       | 3                      | 4                        |
| TOTANA      | 3                     | 4                       | 5                      | 4                        |
| LORCA       | 3                     | 4                       | 5                      | 4                        |
| ÁGUILAS     | 3                     | 3                       | 5                      | 3                        |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>              | <b>2</b>                | <b>3</b>               | <b>2</b>                 |

#### **4.7.12. ÁREA INTERIOR 4:**

El Área Interior 4 se extiende a lo largo de la ruta costera del sur de Alicante y Murcia comprendiendo los municipios de Torrevieja, San Javier y Mazarrón. Para su análisis, antes de nada hay que destacar que hasta pasadas las primeras décadas del siglo XIX tan sólo era considerado como municipio Mazarrón, con lo que el análisis hasta esa fecha prácticamente se referirá a este núcleo. Teniendo esto presente parece más lógico analizar la evolución de cada uno de los municipios incluidos en la zona avanzando que la zona, pese a las mejoras de primera mitad de siglo, se encontró respecto de la red de caminos sustancialmente desfavorecida puesto que sus conexiones con el interior no pasaban de caminos de ruedas en mal estado.

- **TORREVIEJA:**

Ubicada en el litoral sur de la provincia de Alicante, Torrevieja se segregó de Orihuela en el año 1820<sup>359</sup> con lo que su estudio se referirá a las aportaciones recogidas a partir de ese año.

Como ya se ha señalado, la red de caminos de su entorno era muy deficiente, pues se observa cómo a inicios de siglo los caminos que conectaban con otras localidades costeras eran meras sendas a pie y el único camino que enlazaba con el interior, concretamente con Orihuela, era de herradura. A mediados de siglo, la situación no había cambiado mucho en ese sentido pasando a ser todos estos caminos de ruedas pero en mal estado.

Sin embargo, en cuanto a su potencial demográfico, se observa cómo a mediados de siglo alcanzó una dinámica muy elevada, pasando de casi seis mil habitantes a más de ocho mil, lo que unido a su segregación de Orihuela en 1820, apunta a que experimentó un gran crecimiento de población a lo largo de todo el periodo como refrenda Miñano en 1826. Y ello, pese a los efectos del terremoto de 1829 que asoló la población como relata Madoz.

En cuanto al tejido productivo, Miñano destaca la existencia de algunos telares, la pesca, comercio, labranza y trabajos de las sales. Señala que “su rada está muy concurrida de buques extranjeros que van a cargar sal, y de los nacionales ya para el transporte del mismo género a los reinos de Valencia y Gandía, ya para el comercio de cabotaje y de frutos del país, de que allí se hace bastante, cuyas causas lo son del aumento rápido que ha tenido la población...”. Es decir, se percibía una notable actividad económica en torno a su puerto pero también vinculada a la fértil huerta del interior hacia Orihuela como matiza Madoz en 1842. Éste, prácticamente reproduce las aportaciones de Miñano al señalar que “el comercio se reduce a la extracción de la sal por buques extranjeros y de cabotaje a los reinos de Valencia y Galicia. Se exportan frutos de la huerta de Orihuela”. Además, señala la presencia de varias escuelas para niños lo que implica la consolidación como municipio que estaba teniendo lugar durante esos años, consecuencia de la bonanza económica.

Resta analizar el papel de los caminos en el desarrollo de Torrevieja. Ya se ha visto que Torrevieja estaba claramente desfavorecida respecto de la red de caminos del Corredor pues los caminos que partían del núcleo se encontraban en un estado deficiente. El despegue económico de Torrevieja se basó fundamentalmente en la actividad portuaria gracias a la exportación de la sal tratada en su territorio –no en vano en 1844 movía más de la mitad de toneladas que la propia Alicante–. Sin embargo, esto era completado por el comercio con el interior de la provincia, concretamente con Orihuela, desde donde llegaban los excedentes agrarios y hacia donde también se exportaba la sal, con lo cual el camino hacia Orihuela aparece como muy importante para el desarrollo de Torrevieja, camino que el propio Madoz considera necesario para favorecer el comercio de ambas zonas.

<sup>359</sup> Carreras, F. op. cit. pág. 1.070, según Gisbert: *Historia de Orihuela*, Tomo I, pág. 562.

En conclusión, en el desarrollo de Torrevieja incidió de manera decisiva la actividad de su puerto basada en la comercialización un producto endógeno, la sal. Sin embargo, una vez reconocida la gran importancia de su puerto, se observa cómo:

- La incidencia de los caminos que bordean el litoral es prácticamente nula, no ya por su estado deficiente, sino porque el transporte marítimo era más competitivo que el transporte terrestre.
- La incidencia de los caminos hacia el interior –en este caso hacia Orihuela– como ocurriera en tantos otros municipios, se presenta como muy importante para fomentar la actividad comercial del municipio.

- **SAN JAVIER:**

Siguiendo la ruta litoral hacia el sur y ya en la provincia de Murcia, se encuentra San Javier. En primer lugar hay que recordar que logró su separación definitiva de Murcia en 1835<sup>360</sup>. Como se ha visto con otros municipios que pasaron por una situación parecida, esto ya podría ser un síntoma de crecimiento demográfico al menos durante las primeras décadas de siglo, sin embargo, en el periodo entre 1842 y 1857 sufrió una regresión demográfica.

A esta circunstancia se trata de dar respuesta en las líneas siguientes relacionándolo con la red de caminos:

Teniendo en cuenta que San Javier pertenecía al municipio de Murcia a inicios de siglo, ya se ha comentado en diversas ocasiones la emigración que se produjo de las ciudades hacia las zonas rurales pues aquellas no ofrecían trabajo suficiente debido a la crisis manufacturera, etc. Esta coyuntura afectaría San Javier, que a lo largo de las primeras décadas de siglo presumiblemente aumentó su población gracias a la emigración de la propia Murcia o incluso Cartagena, como ocurrió en la vecina Torre-Pacheco, favorecido también por su clima saludable como recoge Madoz. Otra aportación que justifica este fenómeno fue el hecho de que en 1857 la población rural fuese del 100%<sup>361</sup>.

Sin embargo, desde 1840 la tendencia demográfica fue muy distinta. Para justificarlo habría que revisar su actividad económica en aquellos momentos así como su ubicación geográfica y comunicaciones más relevantes.

Respecto de la actividad económica Madoz indica que exporta cereales y barrilla cuando sobran. Estas exportaciones no debieron ser muy elevadas ya que sobre todo en el caso de la barrilla se encontraba desde mediados de siglo azotada por una crisis muy grave como motivo del descubrimiento de la síntesis química de la sosa<sup>362</sup>. En el caso de la pesca en ningún momento se alude a la exportación al interior de la provincia y, en general al interior peninsular, al contrario de lo que ocurría en el puerto de Mazarrón que se había convertido en el gran puerto pesquero de la provincia. Esto indica que la actividad del puerto no era suficiente para dinamizar la ciudad como ocurrió en el resto de ciudades portuarias de la provincia recogida en este estudio. Con respecto a la actividad minera (relacionada con la extracción de plomo, cobre, azufre, hierro, etc.) tampoco se hace mención en el Diccionario de Madoz de su existencia aunque quizá debido a que los efectos todavía no eran percibidos. Sin embargo, la regresión demográfica hace pensar que éstos no existieron y de hecho en la bibliografía no figura ningún tipo de yacimiento en sus proximidades<sup>363</sup>.

---

<sup>360</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 258.

<sup>361</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 260.

<sup>362</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 10.

<sup>363</sup> Ver, por ejemplo: Vilar, J. B. y Egea, P. M.: *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia, Universidad de Murcia, 1989.

Se repasa ahora la influencia de la red de caminos en el desarrollo descrito: Observando el estado de los caminos a inicios de siglo, se detecta que ninguno de ellos se encontraba en estado aceptable. Así, sus enlaces hacia Torrevieja y Cartagena eran simples sendas a pie, y hacia Torre-Pacheco, de herradura. Esto hacía que Mazarrón se convirtiera en el proveedor de cereales de Cartagena desplazando de esa manera a San Javier que se encontraba a una distancia similar pero las comunicaciones de Cartagena con Mazarrón permitían –aunque no sin dificultades– el transporte de mercancías, lo que resultaba prácticamente imposible con San Javier.

Por otro lado, las mejores comunicaciones de Torre-Pacheco con Roldán, Balsicas (en el camino hacia Orihuela) y Cartagena, localidades donde había yacimientos mineros, respecto de San Javier, propiciaron que fuese Torre-Pacheco quien se beneficiase del desarrollo minero desplazando de esa forma a San Javier y restringiendo su desarrollo.

Por tanto, en el desarrollo de San Javier habría que distinguir dos etapas: La primera en que creció su población con motivo de la emigración de las ciudades de Murcia y Cartagena hacia sus campos y en la que no influyó de manera relevante la red de caminos y su puerto, y una segunda en la que:

- Su peor accesibilidad relativa respecto de Cartagena a favor de Mazarrón, hizo que ésta se convirtiera en la proveedora de alimentos de aquella, y en general de la provincia,
- Su peor accesibilidad relativa con respecto a las minas a favor de Torre-Pacheco y otros núcleos próximos impidió que aprovecharse los efectos del tratamiento de los minerales.

Por tanto, en esta segunda fase fue muy importante su baja accesibilidad relativa puesto que favoreció el comercio y la actividad industrial en otras localidades muy próximas pero más accesibles limitando el propio.

#### • **MAZARRÓN:**

Más al sur de la provincia de Murcia, y también en la fachada costera se emplaza Mazarrón. Como el resto de municipios de su entorno, a inicios del siglo XIX, se encontraba muy desfavorecida respecto de la red de caminos del Corredor, ya que el mejor de los que partían del municipio era el que se dirigía hacia Cartagena y no pasaba de herradura, siendo el resto sendas a pie.

Su población ascendía a casi seis mil habitantes, es decir, se trataba de un municipio rural y su potencial productivo era bajo debido a su total vocación en las actividades primarias lo cual no casa con las anotaciones de años sucesivos como se verá más adelante.

A lo largo de este periodo, Mazarrón experimentó un crecimiento demográfico sostenido aunque durante los últimos años menguó bastante, siendo el aumento de población en el conjunto inferior al de la media del Corredor y nacional.

En cuanto a la red de caminos a mediados de siglo, aquellos que le conectaban con su entorno habían pasado a ser de ruedas en mal estado, salvo el que conducía hasta Totana, que pasó a ser de ruedas en regular estado. Por tanto, las mejoras tampoco fueron demasiado relevantes.

Por lo que al tejido productivo se refiere, en 1826 Miñano señala la existencia de fábricas de alumbre, cristales, espartería y salitres mientras que Madoz indica la decadencia de las fábricas de alumbre, cuyo nacimiento se remonta al siglo XVI, debido a la competencia de otros países europeos, los descubrimientos de las Indias Occidentales, etc. Con lo cual, no parece que en esta ocasión sean acertadas las aportaciones de Floridablanca, que no contabilizaba prácticamente ocupados en el sector secundario.

Continuando con la evolución de la actividad económica de Mazarrón, Madoz también incide en la decadencia de la barrilla para la exportación por el descubrimiento de la síntesis química de la sosa y la disminución de la extracción de cereales que abastecían las escuadras y numerosa marina del departamento de Cartagena por el descenso de la demanda.

Sin embargo, no todo fueron penurias ya que la industria minera empezó a desarrollarse desde 1840, como ocurrió en toda la cuenca minera de Cartagena, llegando a establecerse una fundición. Otra de las actividades tradicionales que permaneció boyante durante este periodo fue la pesca que surtía de pescado a toda la provincia, a La Mancha y parte de la de Valencia y Madrid, siendo la ciudad de la región con una mayor actividad pesquera con una gran diferencia sobre el resto, incluyendo la propia Cartagena como también indica Madoz.

Asimismo, era destacada de esta villa y su puerto la elaboración del esparto, para cables y maromas de buques exportando el material hacia Sicilia, el Adriático, África, etc. También existen industrias de alcaparras y alcaparrones que llevan a diferentes puntos de la península. Por último, a lo largo de este periodo, Madoz relata que el núcleo no estuvo exento de las epidemias que asolaron la región entre las que destacó la de fiebre amarilla del campo de Cartagena en 1804 y que lógicamente afectó a Mazarrón, etc.

Restaría por analizar el papel de las infraestructuras en el desarrollo del municipio. Así, su evolución depende muy directamente de la coyuntura del alumbre, la barrilla y la pesca. Como ya se ha descrito, a inicios de siglo la red de caminos en el entorno de Mazarrón se encontraba en un estado muy precario. Por tanto, en esta época fue posible el desarrollo de Mazarrón gracias fundamentalmente a la actividad pesquera y exportadora de su puerto: barrilla, cereales –para Cartagena–, alumbre y esparto.

Sin embargo, cuando la actividad exportadora de la barrilla, alumbre y cereales entró en crisis, fueron la pesca y la aparición de la minería quienes tiraron de la economía:

- El desarrollo de la minería fue posible gracias a la dotación de recursos de sus tierras y de nuevo a la existencia de un puerto por donde exportar su producción.
- La actividad pesquera estaba dirigida fundamentalmente al interior de la provincia, La Mancha, Valencia y Madrid, con lo cual la red de caminos se erigía como muy importante. De este modo la conexión marítima con Cartagena era fundamental para integrar sus mercancías en las principales rutas comerciales del Corredor. Por otro lado, la mejora de la conexión carreteril con Cartagena pero también con Totana, cabeza de partido, resultó muy importante puesto que le permitió tener un núcleo administrativo y de servicios de referencia.

En conclusión, en el desarrollo de Mazarrón, como núcleo portuario, aparece el puerto como gran responsable de su dinámica. No obstante, la crisis en la exportación de sus excedentes puso en peligro el desarrollo de Mazarrón que pudo superarlo gracias a la dotación natural de recursos minerales y una red de caminos, que si bien no era todo lo adecuada que se deseaba, al menos permitía conducir sus excedentes hacia las plazas comerciales más importantes del Corredor.

**SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL AI-4**

**CUADRO 1.121: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-4 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| TORREVIEJA      | -                 | 4.496             | 6.947             | -                               | 3,63         | -           |
| SAN JAVIER      | -                 | 3.842             | 3.208             | -                               | -1,10        | -           |
| MAZARRÓN        | 5.874             | 7.904             | 8.086             | 0,62                            | 0,15         | 0,53        |
| <b>AI-4</b>     | <b>5.874</b>      | <b>16.242</b>     | <b>18.241</b>     | <b>0,62</b>                     | <b>0,82</b>  | <b>0,53</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.122: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-4 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | ‰/000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| MAZARRÓN        | 24                  | 95                  | 2                   | 3                    | 10                        |
| <b>AI-4</b>     | <b>24</b>           | <b>95</b>           | <b>2</b>            | <b>3</b>             | <b>10</b>                 |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                 |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                 |

**CUADRO 1.123: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-4 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|            | Telares paños | Fáb. Espartería | Fáb. Salitres | Fáb. Cristales |
|------------|---------------|-----------------|---------------|----------------|
| TORREVIEJA | algunos       |                 |               |                |
| MAZARRÓN   |               | 4               | 5             | Varias         |

**CUADRO 1.124: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-4 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|            | Mol. harin. | Mol. aceite | Fáb. algodón | Tel. lino, cáñamo | Fundición | Terreras de yeso y cal |
|------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|-----------|------------------------|
| TORREVIEJA | 5           |             | algunos      | algunos           |           |                        |
| SAN JAVIER | varios      | 6           |              |                   |           | varias                 |
| MAZARRÓN   | 2           |             |              |                   | 1         |                        |

**CUADRO 1.125: EQUIPAMIENTOS DEL AI-4 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1826 Y 1842.**

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| TORREVIEJA |                       |            |       |       |
| SAN JAVIER |                       |            |       |       |
| MAZARRÓN   |                       |            |       |       |

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1826 |            |       |       |
|------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| TORREVIEJA |                       |            |       |       |
| SAN JAVIER |                       |            |       |       |
| MAZARRÓN   |                       |            |       |       |

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| TORREVIEJA |                       | 7          |       | 7     |
| SAN JAVIER |                       | 1          |       | 0     |
| MAZARRÓN   |                       | 1          | 2     | 3     |

|            | DIFERENCIA 1786-1842 |            |       |       |
|------------|----------------------|------------|-------|-------|
|            | Sanitarios           | Educativos | Otros | Total |
| TORREVIEJA |                      |            |       |       |
| SAN JAVIER |                      |            |       |       |
| MAZARRÓN   |                      |            |       |       |

**CUADRO 1.126: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL AI-4 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|-------------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| TORREVIEJA  | 5              |                   |                    |                 |                   |                  |                  |
| SAN JAVIER  | 5              |                   |                    |                 |                   |                  |                  |
| MAZARRÓN    | 5              | 7                 | BAJO               | 1               |                   |                  |                  |
| <b>AI-4</b> | <b>5</b>       | <b>6</b>          | <b>BAJO</b>        | <b>1</b>        |                   |                  | <b>-</b>         |

**CUADRO 1.127: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-4 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| TORREVIEJA  | 5              | 7                     |                      | ALTO                 | 3                   |
| SAN JAVIER  | 4              | 7                     |                      | MEDIO                |                     |
| MAZARRÓN    | 4              | 7                     | 3                    | MEDIO                | 4                   |
| <b>AI-4</b> | <b>5</b>       | <b>5</b>              | <b>2</b>             | <b>MEDIO</b>         |                     |

|             | <b>COSTE<br/>VIAJEROS</b> | <b>COSTE<br/>MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO<br/>VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO<br/>MERCANCÍAS</b> |
|-------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| TORREVIEJA  | 3                         | 2                           | 3                          | 2                            |
| SAN JAVIER  | 2                         | 2                           | 3                          | 2                            |
| MAZARRÓN    | 2                         | 2                           | 2                          | 3                            |
| <b>AI-4</b> | <b>2</b>                  | <b>1</b>                    | <b>2</b>                   | <b>1</b>                     |



#### **4.7.13. SUBCORREDOR 7:**

El Subcorredor 7 se encuentra en el oeste de la Región de Murcia, quedando relativamente separado de las rutas principales del Corredor, salvo la que se dirigía de Valencia a Caravaca. Así, a inicios del siglo XIX, se encontraba respecto de la red de caminos del Corredor claramente desfavorecido puesto que ninguno de los caminos que partía de los municipios integrantes de la zona pasaba de camino de ruedas en regular estado, siendo la mayoría de herradura y sendas a pie.

Se trata de una zona con escaso potencial demográfico pues no superaba los veinte mil habitantes en 1786, si bien hay que tener en cuenta que tan sólo dos municipios la conforman. En cuanto a su actividad productiva, destaca claramente la actividad agraria, que ocupaba en esa fecha a más del ochenta por ciento del total de la población ocupaba, del orden de veinte puntos por encima de la media del Corredor y España.

A mediados de siglo, su población se aproximaba a los veinticuatro mil habitantes, siendo su dinámica algo inferior a la media del Corredor y española. En cuanto al tejido productivo continuaba siendo bajo pues prácticamente continuaba con la misma ocupación en los distintos sectores productivos. La evolución de la red de caminos refleja a mediados de siglo escasos beneficios en la accesibilidad de la zona que incluso relativamente se ve perjudicada. Tan sólo habría que mencionar como destacable la conversión de la senda a pie de Caravaca a Lorca, en camino de ruedas en regular estado. Estas deficiencias a buen seguro que influyeron en las grandes oscilaciones de los precios de productos básicos, lo que no ocurría en Murcia y Cartagena, mucho mejor comunicadas. Es decir, que este déficit en la red de caminos se traducía en economías más cerradas a los mercados externos<sup>364</sup>. Seguidamente se describe la evolución de los dos municipios del Corredor a lo largo del periodo.

- **MULA:**

Como ya se dicho, ubicada en el noroeste murciano, Mula, a inicios del siglo XIX se encontraba relativamente desfavorecida respecto de la red de caminos puesto que sus enlaces, tanto con el eje Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena como con el eje comercial de Andalucía a Valencia por Caravaca, eran de herradura.

A finales del siglo XVIII su población ascendía a casi siete mil habitantes lo que indica que se trataba de un municipio intermedio en el Corredor. Su potencial productivo era bajo pues casi la única actividad era agrícola ya que ocupaba a un 91% del total de los empleados aprovechando las aguas del río Mula.

A mediados de siglo, la población se había acercado a los diez mil habitantes por lo que su dinámica era del orden de la media del Corredor y España, favorecida por su clima saludable como señala Madoz. Su potencial productivo era muy bajo ya que la agricultura seguía ocupando a la inmensa mayoría de su población. Seguidamente se analiza esta evolución.

En primer lugar hay que destacar que las mejoras en la red de caminos apenas tuvieron incidencia en los caminos que partían de Mula, siendo uno de los municipios menos beneficiados en el Corredor.

En cuanto al tejido productivo, si se comparan los datos anteriores con los referidos al sector secundario por Miñano en 1827, se observa cómo, presumiblemente, la población dedicada a la industria debió aumentar en este periodo, pues además de los molinos harineros y de aceite, figuran seis fábricas de aguardiente, tres fábricas de tejas y ladrillos y once alfarerías.

---

<sup>364</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 60.

Quince años más tarde, las aportaciones de Pascual Madoz acerca de la actividad industrial indican en el caso de Mula su incorporación a la fabricación de hilados y telares de lino y cáñamo, así como en el tratamiento de cobre con dos martinetes, con ligero retroceso en la fabricación de aguardientes y loza. En cuanto a la actividad comercial Madoz señala que “muy escaso es el que se hace en los pueblos que constituyen el partido, el cual está reducido a la importación de los artículos de que escasea y a la venta y exportación de los sobrantes que produce el país. La seda se lleva toda a Murcia, en cuya ciudad se expende”, aunque hay que recordar que la seda no estaba pasando por el mejor momento a causa de competencia de la provenzal italiana<sup>365</sup>. Además, describe que celebra “un mercado únicamente concurrido por trajineros de pueblos inmediatos y por vendedores ambulantes de objetos de poco coste”. Todo esto hace pensar que la agricultura continuaba ocupando a la inmensa mayoría de la población de Mula siendo el verdadero papel de la industria el de atender únicamente a las necesidades de los vecinos del municipio.

Resta evaluar el papel de los caminos en este periodo. Para analizar esto será conveniente comparar lo sucedido en el otro municipio de la zona –Caravaca– durante el mismo periodo.

En primer lugar hay que recordar Mula geográficamente se encuentra próxima al eje Madrid-Cartagena y al camino de Valencia a Andalucía, además de muy próxima a Murcia. Sin embargo, sus comunicaciones con estos ejes resultaban en general bastante deficientes y apenas mejoraron en esta fase.

En cualquier caso, la disposición de la red de caminos hasta la fecha hacia gravitar a la ciudad de Mula hacia Murcia con lo que sus funciones supramunicipales con carácter administrativo eran muy reducidas a pesar de ser cabeza de partido judicial. Esto justifica que la actividad mayoritaria de Mula fuera la agrícola, de abastecimiento de la metrópoli y que apenas se desarrollase el sector secundario. Sin embargo, Caravaca sí desempeñaba una función supramunicipal puesto que el alejamiento de Murcia y su ubicación en el eje comercial de Granada a Valencia la hacían idónea para canalizar toda la actividad económica de la comarca. De este modo se observa cómo la población de Caravaca es superior a la Mula y la ocupación en el sector secundario y terciario en Mula es casi nula e importante en Caravaca<sup>366</sup>.

Por último, faltaría por justificar la dinámica demográfica seguida por Mula y Caravaca. Como se observa en el CUADRO 1.128, la dinámica de Mula es superior a la seguida por Caravaca, lo cual parece no estar en consonancia con lo expuesto hasta el momento. La evolución de ambas localidades responde básicamente a los efectos de un mismo fenómeno pero con consecuencias distintas para ambas: Durante la primera mitad del siglo XIX tuvo lugar una crisis del sector manufacturero que afectó sobre todo los grandes centros de la Región. En este proceso se vieron involucradas Murcia y Caravaca entre otras. La respuesta fue la emigración masiva al campo que, por consiguiente, afectó tanto a Murcia como Caravaca. Si la dinámica en Caravaca se mantuvo a unos niveles aceptables durante todo el periodo fue gracias a que a partir de 1840 apareció la industria minera en la que se apoyó la ciudad para mitigar la crisis. En el caso de Mula, su dependencia funcional de Murcia y su carácter agrario hizo que fuese una de las zonas receptoras de población de la ciudad<sup>367</sup>, con lo que su dinámica fue mayor que en el caso de Caravaca.

En conclusión, se aprecia que las deficientes comunicaciones que partían de Mula y su proximidad a Murcia hicieron de la actividad agraria la ocupación mayoritaria de su población para abastecer a la capital. Sin embargo, la crisis de las manufacturas y sus cualidades agrarias la convirtieron en receptora de la población emigrada de Murcia, con lo que su dinámica demográfica fue elevada durante este periodo, proceso éste en el que la incidencia de las

<sup>365</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 210.

<sup>366</sup> Aunque el hecho de que la actividad comercial estuviese controlada por extranjeros impedía que quedase reflejada en las aportaciones de Floridablanca.

<sup>367</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 26.

comunicaciones fue mínima. Por último, no hay que olvidar que pese a las deficientes comunicaciones de Mula, en la localidad se aglutinaban los excedentes de su entorno más próximo lo que incidió en que formase un núcleo con mayor relevancia de la que cabría esperar para una localidad con vocación agraria.

- **CARAVACA:**

Situadas más al oeste que Mula se sitúa Caravaca que, respecto de la red caminos se encontraba relativamente desfavorecida pues los que partían de la localidad eran mayoritariamente de herradura y sendas a pie, salvo el camino que le comunicaba con Andalucía y Valencia, que era de ruedas en regular estado.

En 1786, su población rebasaba los once mil habitantes siendo, por tanto, un municipio intermedio en el marco del Corredor. En cuanto a su potencial productivo, muestra un clara especialización en actividades agrarias pero también resulta destacada su actividad industrial, varios puntos por encima de la media del Corredor y España. La escasa dedicación al comercio de su población podría entrar en contradicción con el hecho de que en las primeras décadas del siglo XIX tuviese lugar la cristalización de una serie de áreas comerciales en el interior del Reino Murcia, cuyo centro siempre era un núcleo urbano importante, como Caravaca lo era en el área de Caravaca-Cehegín, que abarcaba el Noroeste<sup>368</sup>. Esto puede explicarse por el hecho de que el comercio en la segunda mitad del siglo XVIII será controlado por un grupo de comerciantes extranjeros como se vio para otras ciudades murcianas.

A mediados de siglo, su población había ascendido a más de catorce mil habitantes siendo su dinámica inferior a la del Corredor y España. En esta evolución pese a sus saludables condiciones climáticas surgían algunas enfermedades como las pulmonías que mermaban sus efectivos como relata Madoz. En cuanto a su potencial productivo pasó de bajo a medio debido a un ascenso en sus funciones comerciales y, en general, terciarias. En el CUADRO 128 figura que su población en 1842 habría superado los treinta mil habitantes, lo que sugeriría un aumento muy pronunciado entre 1786 y 1842, y un descenso similar entre 1842 y 1857. Esto hace pensar, que en este caso, las aportaciones de Madoz no fueron correctas. Seguidamente se analiza la evolución de Caravaca a lo largo de estos años.

En primer lugar hay que destacar, que respecto de la red de caminos se vio muy desfavorecido relativamente en el marco del Corredor, no observándose prácticamente mejoras en los caminos próximos, y sobre todo, en el eje comercial de Andalucía a Valencia a la altura de Caravaca, que no pasaba de camino de ruedas en mal estado a mediados de siglo.

En cuanto al tejido productivo, según las aportaciones de Miñano, la dedicación al sector secundario seguramente mantuvo su importancia pues se contaban muchos telares de paños, lienzos, cinco fábricas de papel, varias canteras de mármol, dos martinetes de cobre y una de jabón además de tres molinos de aceite.

Quince años más tarde, las anotaciones Madoz acerca de la actividad industrial indican que la dedicación en el sector secundario pudo haberse resentido por la crisis de la seda y la lana debido a la competencia italiana y sajona respectivamente<sup>369</sup>. No obstante, los efectos de la crisis manufacturera fueron suavizados por la aparición de otras fábricas –una de vidrio y otra de fundición de minerales– relacionadas con la nueva industria que surgió en la Región de Murcia a partir de 1840. En esos momentos, la dedicación al sector primario se encontraba en torno al 65-70% pues sus tierras bañadas por el río Argos eran muy fértiles, en el secundario alrededor del 15-20% y al comercio y servicios el 15% restante, lo cual indica que todavía mantenía su relevancia el sector secundario en parte gracias al cambio en las actividades (de manufacturas a

<sup>368</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 198.

<sup>369</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 210.

tratamiento de los minerales), y el avance del sector terciario acorde con la función supramunicipal que se le atribuía, a costa del primario<sup>370</sup>.

En cuanto a la actividad comercial, siguiendo con las aportaciones de Madoz, en Caravaca se exporta “trigo, cebada, panizo, alubias, patatas, cáñamo, lino y se importan algunos granos, aceite, azafrán, ropas de seda, hilo y algodón”. Así, el déficit de cereales era suplido mediante las importaciones a través del puerto de Cartagena y de la Mancha a través de la ruta Madrid-Cartagena; el vino se exportaba siguiendo la ruta Alicante-Granada por Murcia y el aceite provenía desde Andalucía siguiendo la ruta Valencia-Granada por Yecla y la propia Caravaca<sup>371</sup>. Esta notable actividad comercial queda refrendada por Madoz cuando señala que “Había dos ferias anuales y un mercado semanal al cual concurren de los pueblos inmediatos y de los partidos rurales, siendo tal la abundancia de granos, frutas, lienzo, y demás artículos que compiten con los de la capital, particularmente en diciembre”.

Por último, respecto de los equipamientos, en 1786 se señala la existencia de un hospital que es el mismo que figura en 1842, aunque en 1827 se decía que existían dos hospitales lo que hace dudar de este último dato. En los equipamientos educativos sí se aprecia un claro incremento además de la aparición de un teatro que refuerza su carácter de centro comarcal.

Resta analizar el papel de la red de caminos en el desarrollo de Caravaca. Ya se ha visto el desfavorecimiento relativo de Caravaca a lo largo de todo el periodo, sin embargo, se insertaba en un eje comercial muy importante, el que conducía de Granada a Valencia, y que además conectaba con los radiales que provenían de Madrid. Estas circunstancias provocaron dos efectos:

- 1) Que pudiese establecer vínculos comerciales con Andalucía y Valencia a través del eje comentado, pero también con el interior peninsular y el litoral de provincia, a través de la ruta de Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena.
- 2) Que quedase aislado con respecto a las ciudades más importantes de la Región, lo que contribuyó a crear en su entorno un área en cierta medida autosuficiente cuyo centro era Caravaca. Esto queda patente ante la importancia de sus mercados y ferias y explica, que pese al déficit de comunicaciones, la población en 1786 ya superase los diez mil habitantes, población propia de un centro comercial arraigado.

Sin embargo, su dinámica demográfica fue menor que la media del Corredor y España debido fundamentalmente a la crisis de las manufacturas –seda y lana–, lo que pudo ser amortiguado por la aparición de otras fábricas a partir de 1840 relacionadas con la minería y que posibilitaron que las contrariedades por las que estaba pasando el municipio fueran menos gravosas.

Por lo tanto, se observa cómo la red de caminos tuvo un papel muy destacado en una primera fase, en que la ciudad acabó convirtiéndose en plaza comercial y centro administrativo de su comarca ante las penosas comunicaciones con los grandes centros urbanos de la Región, pero mejores con otros puntos relevantes del Corredor a través del eje de Valencia a Andalucía. Sin embargo, ante la crisis de las manufacturas que azotaba a gran parte de la Región, no fueron un estímulo suficiente para paliar sus efectos que más bien llegaron por el nacimiento de otra industria en la ciudad: la minera.

---

<sup>370</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 72.

<sup>371</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 58.

**SÍNTESIS DE VARIABLES EN EL PERIODO 1786-1857 EN EL SC-7**

**CUADRO 1.128: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-7 Y MUNICIPIOS 1786-1857.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                 | 1786              | 1842              | 1857              | 1786-1842                       | 1842-1857    | 1786-1857   |
| MULA            | 6.751             | 10.684            | 9.634             | 1,04                            | -0,65        | 0,60        |
| CARAVACA        | 11.430            | 30.824            | 14.326            | 3,03                            | -3,57        | 0,36        |
| <b>SC-7</b>     | <b>18.180</b>     | <b>41.507</b>     | <b>23.960</b>     | <b>2,29</b>                     | <b>-2,82</b> | <b>0,45</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>524.738</b>    | <b>698.180</b>    | <b>777.756</b>    | <b>0,59</b>                     | <b>0,76</b>  | <b>0,68</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>10.808.720</b> | <b>16.490.814</b> | <b>15.454.000</b> | <b>0,94</b>                     | <b>-0,42</b> | <b>0,61</b> |

**CUADRO 1.129: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1786.**

|                 | % POB. OCUP / TOTAL | %SECT 1º / TOT OCUP | %SECT 2º / TOT OCUP | % SECT 3º / TOT OCUP | 0/000 COMERC. / POB. TOT. |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| MULA            | 19                  | 91                  | 7                   | 2                    | 27                        |
| CARAVACA        | 23                  | 80                  | 19                  | 2                    | 3                         |
| <b>SC-7</b>     | <b>21</b>           | <b>83</b>           | <b>15</b>           | <b>2</b>             | <b>12</b>                 |
| <b>CORREDOR</b> | <b>24</b>           | <b>63</b>           | <b>21</b>           | <b>16</b>            | <b>51</b>                 |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>17</b>           | <b>66</b>           | <b>16</b>           | <b>18</b>            | <b>30</b>                 |

**CUADRO 1.130: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1826.**

|          | Mol. harin. | Mol. aceite | Fáb. aguard. | Telares lienzos | Telares paños | Fáb. Curtidos |
|----------|-------------|-------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|
| MULA     | 13          | 7           | 6            |                 |               |               |
| CARAVACA |             | 3           |              | muchos          | Muchos        | 1             |

|          | Fáb. Jabón | Fáb. papel | Fáb. alfarerías | Fáb. tejas y ladrillos | Martinetes de cobre | Canteras de mármol |
|----------|------------|------------|-----------------|------------------------|---------------------|--------------------|
| MULA     |            |            | 11              | 3                      |                     |                    |
| CARAVACA | 1          | 5          |                 |                        | 2                   | varias             |

**CUADRO 1.131: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1842.**

|          | Mol. harin. | Hornos pan | Fáb. Aguard. | Telares paños | Telares seda | Tintes seda | Tel. costalería | Tel. lino y cáñamo | Hilados lana |
|----------|-------------|------------|--------------|---------------|--------------|-------------|-----------------|--------------------|--------------|
| MULA     |             |            | 4            |               |              |             |                 | varios             | varios       |
| CARAVACA | 13          | 11         | 4            | 12            | 2            | 3           | 13              | 100                | 1            |

|          | Batanes | Fáb. Curtidos | Fáb. Jabón | Imprentas | Fáb. alfarerías | Fáb. loza | Fáb. vidrio | Fáb. Fund. miner | Martinetes cobre |
|----------|---------|---------------|------------|-----------|-----------------|-----------|-------------|------------------|------------------|
| MULA     |         |               | 1          |           | 9               | Varias    |             |                  | 2                |
| CARAVACA | 3       | 2             | 3          | 1         | 2               |           | 1           | 1                |                  |

**CUADRO 1.132: EQUIPAMIENTOS DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1786, 1827 Y 1842.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1786 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| MULA     | 1                     |            |       | 1     |
| CARAVACA | 1                     | 1          |       | 2     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1827 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| MULA     | 1                     |            |       |       |
| CARAVACA | 2                     | 1          |       |       |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| MULA     | 1                     | 5          |       | 5     |
| CARAVACA | 1                     | 8          | 1     | 10    |

|          | DIFERENCIA 1786-1842 |            |       |       |
|----------|----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios           | Educativos | Otros | Total |
| MULA     | 0                    | 5          | 0     | 4     |
| CARAVACA | 0                    | 7          | 1     | 8     |

**CUADRO 1.133: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES Y COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN EN EL SC-7 Y MUNICIPIOS A FINALES DEL SIGLO XVIII.**

|          | TIPO DE CAMINO | JERARQ. DEMOGRÁF. | IND. POT. PRODUCT. | SECTOR PRIMARIO | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR TERCIARIO | ACTIVID. COMERC. |
|----------|----------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| MULA     | 5              | 6                 | BAJO               | 1               |                   |                  |                  |
| CARAVACA | 5              | 6                 | BAJO               | 0               | 0                 |                  |                  |
| SC-7     | 4              | 5                 | BAJO               | 1               |                   |                  |                  |

**CUADRO 1.134: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-7 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES EN EL PERIODO.**

|          | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | POTENCIAL PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|----------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| MULA     | 5              | 7                     | 3                    | MUY BAJO             | -                   |
| CARAVACA | 4              | 6                     | 3                    | MEDIO                | -                   |
| SC-7     | 5              | 5                     | 3                    | BAJO                 | 5                   |

|          | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|----------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| MULA     | 3              | 5                | 5               | 5                 |
| CARAVACA | 3              | 5                | 5               | 5                 |
| SC-7     | 3              | 4                | 4               | 5                 |

## **5. CONCLUSIONES DE LA ERA PREFERROVIARIA.**

Una vez analizada la situación del Corredor en los marcos nacional y europeo, sus distintas zonas y municipios, y justificada su evolución durante la primera mitad del siglo XIX, ya se pueden extraer conclusiones acerca del estado de estos ámbitos territoriales y la influencia de la red de transportes en su desarrollo socioeconómico.

Con carácter general, habría que señalar que el Corredor muestra a lo largo del periodo una evolución en las variables demográficas inferior a la de los países vecinos más avanzados. Más concretamente su evolución marca un crecimiento medio anual del 0,68%, mientras que en Gran Bretaña o Irlanda llegaba al 1,5%, es decir, que duplicaba esa dinámica. En el marco español, el crecimiento era ligeramente inferior pero, en cualquier caso, del mismo orden, lo que indica que la coyuntura socioeconómica del Corredor era muy parecida a la española, que evidenciaba un claro atraso respecto a estos países de vanguardia.

En cuanto a la red de transporte terrestre, los avances experimentados en este periodo mejoraron sobre todo el transporte de viajeros –reducción en los costes por kilómetro y viajero en un 65%, y del tiempo en un 35% aproximadamente– y mucho menos el de mercancías –reducción en los costes por kilómetro y tonelada en un 35% y del tiempo en un 10% aproximadamente– aunque este último era el más necesitado para facilitar la actividad industrial y comercial del Corredor. Esto queda patente, por ejemplo, en las zonas con baja accesibilidad para el transporte de mercancías ante las oscilaciones de precios motivadas por crisis agrarias. Es decir, que las inversiones en materia de infraestructuras no estuvieron bien canalizadas durante esta época de acuerdo con la demanda existente.

En cualquier caso, el análisis por zonas y municipios que se ha llevado a cabo, muestra que la evolución de estas variables no fue homogénea en todo el Corredor. Así, en términos generales, las zonas litorales y próximas a éstas muestran una mayor concentración de población, así como una mayor dinámica demográfica y potencial productivo. Por el contrario, en las zonas interiores del Corredor, a excepción de Madrid, tanto la población y dinámica demográfica, como el potencial productivo tienden a ser más bajos.

Si se desciende un poco más en el análisis, se aprecia cómo las ciudades litorales más boyantes como Valencia, Alicante o Cartagena, disponían todas ellas de una actividad portuaria muy considerable y una accesibilidad respecto de las zonas interiores muy elevada en términos de transporte de mercancías, pues eran la puerta al Mediterráneo de los ejes principales de transporte del Corredor que partían de Madrid. Es decir, se observa una complementariedad muy elevada entre la red de caminos y la actividad comercial.

A su vez, en otras ciudades litorales de menor rango y cuya accesibilidad es muy inferior, también se aprecian dinámicas y potenciales productivos altos. Esto se justifica por lo siguiente: En un marco de menores costes del transporte marítimo frente al terrestre, la disponibilidad de un puerto suponía una clara ventaja comparativa sobre el resto, lo que daría respuesta a su coyuntura socioeconómica. Pero, ante unas conexiones muy precarias con el interior de sus provincias –además de otros factores adversos de tipo administrativo, etc.– las posibilidades comerciales se veían mermadas, lo que impedía que su tamaño pudiera aproximarse al de las grandes ciudades. Por tanto, la conclusión que se extrae es que existía un cuello de botella al desarrollo de esas localidades siendo una de las causas principales su déficit de accesibilidad, lógicamente vinculado al transporte de mercancías.

En cuanto a las zonas interiores, especialmente referido a los municipios de la provincia de Cuenca, su relativo estancamiento se debía a la crisis del textil, no existiendo a priori una clara vinculación con la red de transportes, pues su accesibilidad era relativamente media-elevada en el marco del Corredor. Sin embargo, ante esta crisis generalizada, los municipios manchegos ubicados en el eje de Madrid a Albacete, gracias a su elevada accesibilidad relativa

consiguieron centralizar la actividad agraria de su entorno convirtiéndose en la plaza comercial de sus respectivos partidos y, de esta forma, resarcirse medianamente de los efectos negativos de la crisis.

También existen en el Corredor otras zonas interiores que quedaban en los intersticios de los ejes principales de transporte situadas en el oeste y noroeste murcianos sobre todo. Obviamente su accesibilidad tanto en el transporte viajeros como de mercancías era muy baja incidiendo esto en sus posibilidades de desarrollo y llegando a generarse en algunos casos áreas comerciales a nivel comarcal debido a la escasa integración de los mercados regionales fruto de ese déficit de accesibilidad.

En estas conclusiones generales igualmente conviene señalar que el sureste murciano también se vio afectado por la crisis del secundario y por un bloqueo de tipo maltusiano sufriendo un intenso proceso de emigración en sus capitales hacia zonas rurales, donde todavía no existía un bloqueo en el cultivo de las tierras. A mediados de los cuarenta, la dotación de recursos naturales le favoreció gracias a la existencia de minerales cuya explotación contribuyó a un nuevo impulso en su actividad económica. Como se puede observar, en estos vaivenes la incidencia de la red de caminos fue prácticamente nula.

También lo fue en la última zona digna de mención en estas líneas concluyentes. Se trata del área del interior de la montaña de Alicante, y más concretamente de Alcoy, pues ante una accesibilidad paupérrima a causa de la difícil orografía de su entorno, desarrolló un incipiente sector secundario que se aproximó en gran medida a las cifras de las ciudades europeas más dinámicas del momento. Su justificación, evidentemente no pasa por el estado de la red de caminos, y sí por factores culturales relacionados con la mentalidad emprendedora de sus habitantes.

Por tanto, en la evolución del Corredor, zonas y municipios, se detecta que no sólo fueron las variables relacionadas con el estado de la red de caminos y la accesibilidad las que influyeron en su devenir, llegando a aparecer incluso algunos casos en los que éstas no tuvieron prácticamente incidencia validando de esta forma la hipótesis inicial en que se hacía referencia a la necesidad de un conjunto de potenciales que definirían una serie de “ventajas o desventajas comparativas” para la implantación de actividades o de la población en una región o municipio, frente a regiones o municipios alternativos. Así, en los CUADROS 1.135 y 1.136 se resume la situación y evolución de las zonas y sus correspondientes municipios a mediados de siglo, recorriendo esas variables influyentes con las siguientes consideraciones:

- La caracterización de la **jerarquía demográfica**<sup>372</sup>, **dinámica demográfica**, **índice potencial productivo** y **actividad portuaria**<sup>373</sup> se ha realizado directamente en base a los niveles establecidos en los epígrafes previos.
- La variable **red de caminos** aglutina las variables de tipo de camino a mediados del siglo XIX y ganancias de accesibilidad relativas respecto de la media del Corredor. En este caso en función de los niveles correspondientes a cada zona y municipio se ha determinado si éstos han sido favorecidos o perjudicados. Lógicamente en la determinación de este favorecimiento o empeoramiento se ha considerado la variable tipo de camino como la más importante para llevar a cabo esa asignación.

---

<sup>372</sup> En el caso de la jerarquía demográfica municipal para facilitar la comprensión el nivel siete se ha asociado a una jerarquía muy baja; el nivel seis a una jerarquía baja; los niveles cuatro y cinco a jerarquía media; el nivel tres a jerarquía alta, y los niveles uno y dos a jerarquía muy alta.

<sup>373</sup> En el caso de la jerarquía portuaria municipal, el nivel uno corresponde a jerarquía muy alta; el nivel dos a jerarquía alta; el nivel tres a jerarquía media; los niveles cuatro y cinco jerarquía baja y el nivel seis a jerarquía muy baja.



- La variable **dotación de recursos naturales** entendiéndose si la zona o el municipio fue favorecida o desfavorecida por la dotación de recursos naturales, tierras aptas para el cultivo, minerales, etc.
- La variable **condiciones higiénicas** referida a si fue favorecida o no la ciudad por las condiciones climáticas y la estructura urbana en relación a la salud de sus habitantes. Esta variable también es importante debido a la incidencia que tenían las epidemias en las elevadas tasas de mortalidad.
- La variable **influencia del sistema administrativo** se refiere a si el municipio o la zona fue favorecida o desfavorecida respecto de las circunstancias y decisiones administrativas y políticas. Por ejemplo, si el municipio era capital de provincia será favorecido, si su puerto no estaba habilitado para el comercio con el extranjero será desfavorecido, etc.

**CUADRO 1.135: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN ZONAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ZONA</b>            | <b>JERAR. DEMO.</b> | <b>DINÁM. DEMO. 1786-1857</b> | <b>ÍNDICE POT. PROD.</b> | <b>RED DE CAMINOS</b> | <b>REC. NATUR.</b> | <b>COND. HIGIÉNICAS</b> | <b>SISTEMA ADMINISTRAT.</b> |
|------------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------------|
| <b>CORREDOR 1</b>      | MUY ALTA            | ALTA                          | MUY ALTO                 | MUY FAVORECIDO        | FAVORECIDA         | FAVORECIDA              | MUY FAVORECIDA              |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | MUY BAJA            | MUY BAJA                      | BAJO                     | FAVORECIDO            | FAVORECIDA         | INDIFERENTE             | FAVORECIDA                  |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | BAJA                | ALTA                          | MEDIO                    | MUY FAVORECIDO        | FAVORECIDA         | INDIFERENTE             | INDIFERENTE                 |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | MUY BAJA            | BAJA                          | ALTO                     | DESFAVORECIDO         | FAVORECIDA         | FAVORECIDA              | INDIFERENTE                 |
| <b>CORREDOR 2</b>      | BAJA                | MUY ALTA                      | ALTO                     | MUY FAVORECIDO        | INDIFERENTE        | FAVORECIDA              | FAVORECIDA                  |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | MUY ALTA            | MUY ALTA                      | ALTO                     | FAVORECIDO            | MUY FAVORECIDA     | DESFAVORECIDA           | FAVORECIDA                  |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | MUY BAJA            | ALTA                          | BAJO                     | DESFAVORECIDO         | DESFAVORECIDA      | INDIFERENTE             | INDIFERENTE                 |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | BAJA                | ALTA                          | ALTO                     | MUY FAVORECIDO        | FAVORECIDA         | INDIFERENTE             | FAVORECIDA                  |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | MEDIA               | MUY ALTA                      | ALTO                     | MEDIO                 | INDIFERENTE        | INDIFERENTE             | FAVORECIDA                  |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | MUY BAJA            | MUY ALTA                      | MEDIO                    | DESFAVORECIDO         | FAVORECIDA         | DESFAVORECIDA           | DESFAVORECIDA               |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | ALTA                | ALTA                          | MEDIO                    | MEDIO                 | FAVORECIDA         | FAVORECIDA              | FAVORECIDA                  |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | MUY BAJA            | ALTA                          | MEDIO                    | DESFAVORECIDO         | FAVORECIDA         | INDIFERENTE             | FAVORECIDA                  |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | MUY BAJA            | BAJA                          | BAJO                     | MUY DESFAVORECIDO     | FAVORECIDA         | FAVORECIDA              | FAVORECIDA                  |

Fuente: Elaboración propia

**CUADRO 1.136: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| ZONA | MUNICIPIO            | JERA. DEM. | DIN. DEM. 1786-1857 | I. POT. PROD. | RED DE CAMINOS    | ACTIV. PORT. | RECURSOS NATURALES | CONDICIONES HIGIÉNICAS | SISTEMA ADMINISTRATIVO |
|------|----------------------|------------|---------------------|---------------|-------------------|--------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| C-1  | TARANCÓN             | MUY BAJA   | BAJA                | BAJO          | MUY FAVORECIDO    | -            | FAVORECIDA         | FAVORECIDA             | FAVORECIDA             |
|      | CUENCA               | MUY BAJA   | MUY BAJA            | ALTO          | MEDIO             | -            | DESFAVORECIDA      | DESFAVORECIDA          | FAVORECIDA             |
|      | CARBONERAS           | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MUY BAJO      | FAVORECIDO        | -            | DESFAVORECIDA      | INDIFERENTE            | DESFAVORECIDA          |
|      | REQUENA              | MUY BAJA   | BAJA                | MUY ALTO      | FAVORECIDO        | -            | FAVORECIDA         | FAVORECIDA             | FAVORECIDA             |
|      | CHESTE               | MUY BAJA   | BAJA                | BAJO          | FAVORECIDO        | -            | FAVORECIDA         | FAVORECIDA             | DESFAVORECIDA          |
|      | VALENCIA             | MUY ALTA   | BAJA                | MUY ALTO      | MUY FAVORECIDO    | MUY ALTA     | FAVORECIDA         | FAVORECIDA             | MUY FAVORECIDA         |
| AI-1 | LA ALMARCHA          | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MEDIO         | FAVORECIDO        | -            | FAVORECIDA         | DESFAVORECIDA          | DESFAVORECIDA          |
|      | MOTILLA DEL PALANCAR | MUY BAJA   | MUY BAJA            | ALTO          | MUY FAVORECIDO    | -            | DESFAVORECIDA      | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|      | CASAS IBÁÑEZ         | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MUY BAJO      | MUY DESFAVORECIDO | -            | FAVORECIDA         | INDIFERENTE            | FAVORECIDA             |
| SC-1 | SAGUNTO              | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MEDIO         | MUY FAVORECIDO    | MUY BAJA     | INDIFERENTE        | INDIFERENTE            | DESFAVORECIDA          |
|      | CASTELLÓN            | BAJA       | BAJA                | MEDIO         | MUY FAVORECIDO    | MUY BAJA     | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | INDIFERENTE            |
|      | ALCALÁ DE CHIVERT    | MUY BAJA   | ALTA                | MEDIO         | FAVORECIDO        | -            | DESFAVORECIDO      | DESFAVORECIDO          | DESFAVORECIDO          |
|      | VINAROZ              | MUY BAJA   | BAJA                | ALTO          | FAVORECIDO        | BAJA         | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | INDIFERENTE            |
| AI-2 | SEGORBE              | MUY BAJA   | BAJA                | MUY ALTO      | MEDIO             | -            | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|      | ONDA                 | MUY BAJA   | MUY BAJA            | BAJO          | MEDIO             | -            | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | DESFAVORECIDO          |
| C-2  | ARANJUEZ             | MUY BAJA   | MUY ALTA            | MEDIO         | MUY FAVORECIDO    | -            | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | MUY FAVORECIDO         |

| ZONA  | MUNICIPIO      | JERA. DEM. | DIN. DEM. 1786-1857 | I. POT. PROD. | RED DE CAMINOS | ACTIV. PORT.      | RECURSOS NATURALES | CONDICIONES HIGIÉNICAS | SISTEMA ADMINISTRATIVO |
|-------|----------------|------------|---------------------|---------------|----------------|-------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
|       | ALCÁZAR        | MUY BAJA   | BAJA                | ALTO          | MUY FAVORECIDO | -                 | INDIFERENTE        | INDIFERENTE            | FAVORECIDO             |
|       | VILLARROBLED O | MUY BAJA   | MUY BAJA            | ALTO          | MUY FAVORECIDO | -                 | DESFAVORECIDO      | FAVORECIDO             | DESFAVORECIDO          |
|       | LA RODA        | MUY BAJA   | BAJA                | MEDIO         | FAVORECIDO     | -                 | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | INDIFERENTE            |
|       | ALBACETE       | BAJA       | ALTA                | ALTO          | MUY FAVORECIDO | -                 | INDIFERENTE        | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
| SC-2  | HELLÍN         | MUY BAJA   | MUY ALTA            | MUY ALTO      | DESFAVORECIDO  | -                 | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | CIEZA          | MUY BAJA   | BAJA                | MEDIO         | MEDIO          | -                 | DESFAVORECIDO      | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | MURCIA         | MUY ALTA   | BAJA                | MEDIO         | MUY FAVORECIDO | -                 | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
|       | TORRE-PACHECO  | MUY BAJA   |                     | ALTO          | MEDIO          | -                 | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | CARTAGENA      | ALTA       | ALTA                | MUY ALTO      | MUY FAVORECIDO | ALTA              | MUY FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
|       | AI-3           | JUMILLA    | MUY BAJA            | BAJA          | MEDIO          | MUY DESFAVORECIDO | -                  | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
| YECLA |                | MUY BAJA   | BAJA                | BAJO          | MEDIO          | -                 | DESFAVORECIDO      | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
| SC-3  | ALMANSA        | MUY BAJA   | BAJA                | MEDIO         | MUY FAVORECIDO | -                 | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | VILLENA        | MUY BAJA   | BAJA                | MEDIO         | MUY FAVORECIDO | -                 | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | ELDA           | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MEDIO         | MUY FAVORECIDO | -                 | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | DESFAVORECIDO          |
|       | ALICANTE       | MEDI.      | BAJA                | MUY ALTO      | MUY FAVORECIDO | ALTA              | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
| SC-4  | ALCOY          | MEDI.      | ALTA                | ALTO          | DESFAVORECIDO  | -                 | DESFAVORECIDO      | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | ONTENIENTE     | MUY BAJA   | BAJA                | ALTO          | DESFAVORECIDO  | -                 | INDIFERENTE        | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|       | JÁTIVA         | BAJA       | MUY BAJA            | ALTO          | FAVORECIDO     | -                 | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
|       | ALCIRA         | BAJA       | BAJA                | ALTO          | FAVORECIDO     | -                 | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |

| ZONA | MUNICIPIO  | JERA. DEM. | DIN. DEM. 1786-1857 | I. POT. PROD. | RED DE CAMINOS    | ACTIV. PORT. | RECURSOS NATURALES | CONDICIONES HIGIÉNICAS | SISTEMA ADMINISTRATIVO |
|------|------------|------------|---------------------|---------------|-------------------|--------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| SC-5 | CULLERA    | MUY BAJA   | ALTA                | BAJO          | DESFAVORECIDO     | BAJA         | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | DESFAVORECIDO          |
|      | GANDÍA     | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MUY ALTO      | MUY DESFAVORECIDO | MUY BAJA     | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
|      | DENIA      | MUY BAJA   | MUY ALTA            | ALTO          | MUY DESFAVORECIDO | BAJA         | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | DESFORECIDO            |
|      | BENIDORM   | MUY BAJA   | BAJA                | BAJO          | MUY DESFAVORECIDO | MUY BAJA     | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | INDIFERENTE            |
| SC-6 | ELCHE      | BAJA       | MUY BAJA            | ALTO          | MUY FAVORECIDO    | -            | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | INDIFERENTE            |
|      | ORIHUELA   | MEDI.      | MUY BAJA            | MEDIO         | MEDIO             | -            | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | MUY FAVORECIDO         |
|      | TOTANA     | MUY BAJA   | MUY BAJA            | MUY BAJO      | DESFAVORECIDO     | -            | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|      | LORCA      | ALTA       | MUY ALTA            | MEDIO         | DESFAVORECIDO     | -            | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|      | ÁGUILAS    | MUY BAJA   |                     | ALTO          | DESFAVORECIDO     | MEDIA        | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             | INDIFERENTE            |
| AI-4 | TORREVIEJA | MUY BAJA   |                     | ALTO          | MUY DESFAVORECIDO | MEDIA        | MUY FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO          | FAVORECIDO             |
|      | SAN JAVIER | MUY BAJA   |                     | MUY BAJO      | DESFAVORECIDO     | -            | DESFAVORECIDO      | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|      | MAZARRÓN   | MUY BAJA   | BAJA                | MEDIO         | DESFAVORECIDO     | BAJA         | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          | INDIFERENTE            |
| SC-7 | MULA       | MUY BAJA   | BAJA                | MUY BAJO      | MUY DESFAVORECIDO | -            | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             | FAVORECIDO             |
|      | CARAVACA   | BAJA       | BAJA                | MEDIO         | MUY DESFAVORECIDO | -            | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            | FAVORECIDO             |

Fuente: Elaboración propia

La apreciación de los CUADROS 1.135 y 1.136 pone todavía más de manifiesto que para entender la dinámica de zonas y municipios hay que considerar otras variables. Por ello, seguidamente se describen las conclusiones referidas a cada zona y sus municipios constituyentes; conclusiones que servirán de soporte para comprender los efectos de la llegada del ferrocarril al Corredor:

- **CORREDOR 1:**

Se trata de una zona con un nivel de jerarquía y potencial demográfico muy altos a la vez que muy favorecida por la red de caminos. Sin embargo, no existe homogeneidad en estas variables a nivel municipal porque fueron muy distintas las circunstancias que afectaron a sus municipios como se resume a continuación:

Así se observa cómo la zona comprendida entre Tarancón, Cuenca, y Carboneras de Guadazaón, sufrió los efectos de la crisis del sector textil siendo incapaz de responder a este fenómeno en el que la red de caminos le tendía a favorecer relativamente en el marco del Corredor. En el caso de Cuenca, además coexistían unas condiciones desfavorables en cuanto a dotación de recursos naturales debido a la serranía y sus condiciones higiénicas deplorables.

En otra coyuntura se encontraban Cheste y, sobre todo, Requena y Valencia:

- En el caso de Cheste su proximidad al eje Madrid-Valencia favoreció la comercialización de los productos agrícolas provenientes de su fértil huerta, aunque las actividades secundarias y terciarias se desarrollaron muy poco debido a que esas funciones las desempeñaba la cabeza del partido judicial, Chiva, mejor ubicada que Cheste.
- En Requena, pese a la crisis sedera, su ubicación en la unión de las rutas de Madrid hacia Valencia por Cuenca y Motilla del Palancar, le permitieron comercializar no sólo sus productos, sino los de todo su partido judicial del que era cabecera.
- Por su parte Valencia, una de las ciudades más favorecidas por la red de caminos, pudo aprovechar estas ventajas alentando la actividad comercial de su puerto, que además era beneficiado administrativamente por la imposibilidad de comerciar ciertos productos en otros puertos de su entorno. De este modo, Valencia se convirtió en la ciudad referencia de su provincia y parte de Castellón y Alicante paliando en parte los efectos de la crisis sedera.

En conclusión, se podría pensar que en los efectos de la crisis del textil conquense y localidades próximas apenas tuvo incidencia la red de caminos pues su situación no era desfavorable en marco del Corredor. Sin embargo, cuando se observa lo que ocurrió en el resto de municipios del Corredor como Cheste, Requena y la propia Valencia se aprecia que la accesibilidad de estos últimos era superior a la de aquellos –con la excepción de Tarancón donde su dinámica no fue tan baja– y que respondieron mejor a la crisis sedera, lo que hace dudar de que no hubiese ninguna incidencia de la red de caminos en el devenir de Cuenca y Carboneras. Tampoco hay que olvidar la posible influencia que tuvo la baja aptitud de las tierras para el cultivo en Cuenca y Carboneras, lo que no ocurría en los municipios valencianos, factor éste que también pudo contribuir al alivio de la crisis sedera en éstos. Por tanto, habrá que esperar a la llegada del ferrocarril para comprobar si un modo que revolucionará el transporte consigue mejorar la situación en la provincia de Cuenca,

o la crisis es tan profunda que la incidencia del ferrocarril es mínima lo que hará irrelevante a la red de caminos de la primera mitad del siglo XIX.

- **ÁREA INTERIOR 1:**

Fue una zona relativamente favorecida según la red de caminos del Corredor, pues se extendía en su mayor parte a lo largo de la ruta de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar. Sin embargo, esa posición privilegiada no se traducía en un potencial demográfico y económico elevado en términos generales siendo la coyuntura y evolución muy distinta según municipios.

En ese sentido, se observan, en principio, evidentes diferencias en la accesibilidad municipal, sobre todo, entre La Almarcha y Motilla del Palancar, y Casas Ibáñez, prácticamente insertas las primeras en la ruta Madrid-Valencia, y la segunda ubicada entre esta ruta y la Madrid-Albacete, pero distante de ambas y con conexiones hasta ellas muy deficientes. Así mismo, la accesibilidad de Motilla respecto de La Almarcha también era superior debido a que el camino que enlazaba Albacete con Cuenca pasaba por Motilla, con lo que esta localidad quedaba emplazada en un cruce de caminos, muy importantes ambos, aunque sobre todo el este-oeste.

Estas diferencias de accesibilidad parecen tener una influencia bastante directa en la evolución y potencial productivo de los tres municipios, de manera que en Motilla se aprecia el mayor dinamismo relativo, manteniendo al menos su población en el periodo y con un índice potencial productivo alto basado en actividades comerciales.

Por su parte, La Almarcha y Casas Ibáñez sufrieron una regresión demográfica del mismo orden en estos años: En La Almarcha, las condiciones climáticas eran muy adversas y no era cabecera de partido judicial, con lo que carecía de equipamientos básicos, factores todos estos que debieron afectar a la regresión demográfica. Sin embargo, Casas Ibáñez era cabeza de partido judicial y en consecuencia se apreció la ubicación de algunos equipamientos de carácter básico de manera que estas otras variables compensarían en parte su relativo aislamiento y justificarían su regresión similar.

La conclusión de todo esto es que se observa en términos generales una relación directa entre accesibilidad y desarrollo municipal aunque sin subestimar otras variables relacionadas con la habitabilidad y de tipo político-administrativo que explican parte de la dinámica de La Almarcha y Casas Ibáñez.

- **SUBCORREDOR 1:**

Ubicada siguiendo la franja litoral del norte de Valencia y Castellón, esta zona estaba perfectamente articulada internamente a través de un camino de ruedas en buen estado que se convirtió en “carretera” a mediados de siglo permitiendo el paso de diligencias. La ruta permitía conectar con Cataluña y toda la zona sur y centro del Corredor. Sin embargo, las comunicaciones de sus municipios con el interior castellanense era muy deficientes salvo en los casos del camino de Sagunto a Aragón, de ruedas en regular estado, y de Vinaroz a Morella, que alcanzó este estado a mediados de siglo.

Su potencial demográfico era bajo y el índice potencial productivo medio, lo cual encuentra justificación, entre otras cosas, en la disposición de la red de caminos y, en general, en el sistema de transportes: En un marco de mayor competitividad del transporte marítimo frente al terrestre, la ruta caminera litoral no era la más relevante para el transporte de mercancías, función que desempeñaba en este eje el transporte marítimo, por lo que serían mucho más importantes para la zona sus conexiones con el interior de la provincia y Aragón a fin de canalizar los excedentes de esta región y exportar hasta allí los productos de que carecían. Ya se ha comentado que no eran precisamente muy buenas las comunicaciones con toda esta zona, por lo que se adivina una primera causa de limitación al desarrollo de la zona.

Unida a estas circunstancias, el factor administrativo también fue decisivo como limitante del comercio de la zona, pues sus puertos estaban inhabilitados para comerciar determinados productos, función que desempeñaba Valencia. La influencia del puerto de Valencia en la actividad de sus puertos es patente cuando se observa el movimiento de mercancías de aquel y de los puertos de la zona en relación a la distancia entre los puertos. Así, se observa cómo la actividad en Sagunto es muy pequeña en relación a la de Valencia, porque su proximidad a éste hacía que numerosos artículos que llegaban a Sagunto desde Aragón se desviasen al puerto de Valencia. En Castellón, más alejada de Valencia que Sagunto la actividad comercial duplicaba a la de Sagunto, y en Vinaroz, en la frontera con Tarragona, la actividad es seis veces superior a la de la antigua Murviedro.

En conclusión, se observa que el estado de la red de caminos no se ajustaba a las necesidades reales de la zona, que precisaba un mejor estado en los caminos transversales al Subcorredor para facilitar la comercialización de los productos entre los núcleos litorales e interiores, siendo los puertos pieza clave de estos flujos. Esta circunstancia se vio agravada por la imposibilidad de comerciar determinadas mercancías por los puertos de la zona a favor de Valencia, factores todos ellos que incidieron negativamente en el desarrollo de la zona.

- **ÁREA INTERIOR 2:**

Se encontraba ubicada en el interior de Castellón donde las comunicaciones con el litoral eran en términos generales muy deficientes. Su potencial demográfico era bajo ya que entre sus dos localidades, Segorbe y Onda, no llegaban a los quince mil habitantes en 1857. Sin embargo, las dinámicas municipales a lo largo del periodo fueron muy distintas lo que también ocurría con el índice potencial productivo.

La justificación a esta situación viene dada en gran medida por la diferente accesibilidad terrestre de ambos municipios. Así, se aprecia cómo en el caso de Segorbe, ubicado en el importante eje comercial de Aragón y el Alto Palancia hacia el litoral valenciano, la dinámica y el potencial productivo es muy superior al registrado en Onda, cuyo único camino reseñable le comunicaba con Castellón, si bien hasta mediados de siglo no pasaba de un camino de herradura, de manera que su accesibilidad con respecto a Segorbe era mucho menor.

Tampoco se puede pasar por alto la incidencia del factor administrativo que también favoreció a Segorbe, pues era cabeza de partido judicial lo que propiciaba la instalación de equipamientos básicos, mientras que Onda se adscribía al partido cuya cabecera era Villarreal.



Por lo tanto, en este caso, se aprecia un papel muy destacado de la red de caminos que favoreció el desarrollo de una ciudad, Segorbe, y limitó el desarrollo de otra, Onda, actuando como cuello de botella.

- **CORREDOR 2:**

Describe el eje que discurre desde Madrid hasta Albacete. Esta ruta era una de las más favorecidas de la red de caminos, ya que además de su buen estado durante todo el periodo conectaba con los caminos hacia Valencia, Alicante, Murcia y Cartagena. En consonancia con esto, el potencial productivo aumentó durante estos años aunque el potencial demográfico era bajo ya que no alcanzaba los cincuenta mil habitantes en 1857. En términos generales se puede afirmar que la red de caminos incidió muy positivamente en el desarrollo de la zona aunque se observan particularidades municipales:

En Aranjuez, la espectacular dinámica que experimentó se debió a que a partir de 1808 se comenzaron a roturar sus tierras ya que hasta ese momento había sido Sitio Real, desarrollándose su actividad comercial a partir de entonces favorecida por la red de caminos. Es decir, que el factor administrativo fue determinante para estimular el desarrollo socioeconómico.

En Villarrobledo, sí se observa una dinámica mucho más relacionada con la posición privilegiada en la red de caminos, mientras que en Alcázar, a pesar del avance del estado de la red viaria que confluía en la ciudad, el municipio apenas muestra avances en la actividad comercial y administrativa.

Por su parte, en La Roda, se aprecia que su población y potencial productivo son inferiores al resto de ciudades del Corredor. Esta diferencia hay que atribuirla al potencial que había adquirido su vecina Albacete, atrayendo la actividad manufacturera y comercial de su área de influencia en que se incluía La Roda. Ahora habría que responder a los motivos por los cuales Albacete dominaba su entorno: En primer lugar hay que mencionar que el emplazamiento de Albacete era todavía mejor que el de La Roda ya que aquella era la biela del camino de Madrid hacia el litoral y además tenía un enlace directo con Cuenca, del que tampoco disponía La Roda hasta mediados de siglo. A esta situación habría que añadir las obras hidráulicas, que permitieron reducir la tasa de mortalidad en Albacete y la designación de la ciudad como capital de provincia en 1833. Por tanto, una suma de factores que convirtieron a Albacete en la ciudad más importante de la zona con más de quince mil habitantes en 1857.

- **SUBCORREDOR 2:**

Se extiende a lo largo del eje Albacete-Cartagena, siendo interceptado transversalmente por las rutas de Valencia y Alicante hacia Andalucía. Por lo tanto, era una de las zonas favorecidas por la red de caminos. Su potencial demográfico era alto ya que en 1857 superaba los ciento setenta mil habitantes, siendo también su dinámica elevada en el periodo. En cuanto al índice potencial productivo, pasó de ser medio a alto, lo que en conjunto indica un importante dinamismo.

A nivel municipal habría que distinguir entre los municipios rurales y las ciudades pues su evolución se justifica de distinta forma:

Respecto de los núcleos rurales, en el caso de Hellín, el crecimiento masivo de su población se explica gracias a la dotación de recursos naturales –mineral azufre– que unido a la elevada accesibilidad de la localidad favoreció el comercio y estimuló su actividad económica.

En el caso de Cieza, el papel de la red caminos fue también muy destacado pues junto al título de cabecera de partido y el desarrollo de los servicios, permitieron la exportación de sus excedentes con relativa facilidad escapando de la crisis manufacturera que azotaba la zona. En este crecimiento se advierte también la inmigración de las vecinas Murcia y Cartagena para trabajar las tierras no sobreexplotadas de las que todavía disponía Cieza.

En Torre-Pacheco el proceso de inmigración de la capital y Cartagena es todavía más acusado que en Cieza, pero esta localidad no se había especializado en el secundario por lo que no sufrió los efectos de la crisis. Además, desde la década de los cuarenta se vio muy favorecida por la explotación de minerales en su término y la comercialización de estos productos a través del puerto de Cartagena y las rutas comerciales que confluían en Murcia, con lo que la red de caminos también tuvo un papel importante en el proceso.

Por lo que atañe a las grandes ciudades, en el caso de Murcia, pese a ser la segunda ciudad más poblada del Corredor y estar muy bien comunicada con su entorno, incluido el puerto de Cartagena, alcanzó el techo a su crecimiento basado en una agricultura de subsistencia, viéndose agravado por la crisis manufacturera e iniciándose un proceso de emigración hacia otros lugares con más posibilidades. No obstante, desde la década de los cuarenta, los efectos multiplicadores de la minería se dejaron sentir en el desarrollo murciano aunque no todo lo esperable debido a la falta de actitud empresarial murciana.

Por último, en Cartagena, la evolución fue parecida a la murciana salvo desde los años cuarenta donde la actividad minera y la potencialidad de su puerto dinamizaron su actividad socioeconómica haciéndole salir de la crisis de décadas anteriores aunque, en parte, también lastrada por la escasa mentalidad empresarial de sus habitantes.

Es decir, que en el caso de Murcia y Cartagena la red de caminos y el puerto que históricamente habían favorecido su desarrollo, se mostraron insuficientes para estimular la economía de no ser por la dotación natural de recursos en Cartagena explotados desde mediados de siglo.

- **ÁREA INTERIOR 3:**

Se encontraba en el espacio comprendido entre los ejes de Albacete a Alicante, Murcia y Cartagena, y el camino de Alicante a Andalucía. Así mismo, era atravesada por el eje comercial de Valencia a Andalucía, en regular estado. Esto le hacía quedar desfavorecida respecto de la red de caminos del Corredor siendo su potencial demográfico y productivo bajos. A lo largo de los años, su dinámica se mantuvo a un ritmo similar al del Corredor aunque conviene distinguir los motivos de la evolución de sus dos municipios, Yecla y Jumilla:

Yecla se había convertido en la cabecera de su comarca favorecida por la disposición de sus caminos que le dotaban de mayor accesibilidad frente a Jumilla, la otra localidad importante del área, y también gracias al desarrollo de las manufacturas, inexistente en el resto de la zona. Sin embargo, la crisis del secundario de la primera mitad de siglo unida a las terribles epidemias que asolaban

Yecla hicieron que el crecimiento de Yecla fuera inferior al de Jumilla pese a su mejor ubicación relativa. En esos momentos, la comercialización de vinos en Jumilla hacia Valencia iba cobrando importancia con lo que el resultado fue una mayor dinámica en Jumilla frente a Yecla a pesar de que ésta era la cabeza del partido judicial.

Es decir, que la red de caminos configuró las relaciones históricas en la comarca, favoreciendo el desarrollo de Yecla hasta la crisis del sector secundario y las frecuentes y graves enfermedades que padeció la ciudad, lo que invirtió la dinámica en su crecimiento siendo mayor a partir de entonces en Jumilla, con mejores condiciones climáticas, escasa actividad manufacturera y creciente desarrollo de su actividad comercial vinícola.

- **SUBCORREDOR 3:**

Se extendía siguiendo el eje de Albacete a Alicante, de ruedas en buen estado, y además tenía conexiones con las rutas de Valencia a Andalucía, Alicante a Valencia por varios itinerarios y Alicante a Andalucía. Por tanto, era una zona claramente favorecida por la red de caminos a lo largo de todo el periodo. Su potencial demográfico era bajo y ello a pesar de que Alicante se aproximaba a los treinta mil habitantes a mediados de siglo. Sin embargo, el índice potencial productivo experimentó un avance significativo pasando de medio a alto.

Como en otros casos, el análisis municipal revela diferencias notables en la evolución de éstos que interesa plasmar.

En el caso de Almansa, ante el decaimiento de la ganadería, fue su ubicación en la confluencia de los caminos de Albacete hacia Valencia y Alicante, lo que ayudó al desarrollo de los sectores secundario y terciario, y sobrepasar la crisis primaria.

En Villena, la red de caminos también se muestra como pieza clave en su desarrollo, pues ante un secundario casi inexistente, el único refugio era la exportación de los excedentes agrarios, cuyos cultivos eran favorecidos por las aguas del cercano Vinalopó. La elevada accesibilidad de la localidad propició su comercio hacia el puerto de Alicante, Castilla-La Mancha, etc.

En Elda, la dinámica demográfica fue muy baja, lo que no se corresponde con los valores de los municipios de su zona con accesibilidades parecidas. En este caso, la respuesta hay que buscarla en la situación administrativa pues la cabeza de su partido era Monóvar, cuya población duplicaba a la de Elda y se encontraba tan bien ubicada como podía estar Elda, por lo que las funciones administrativas y comerciales se desarrollaban mayoritariamente en Monóvar.

Por último, Alicante también fue muy favorecida por la red de caminos experimentando un avance en su índice potencial productivo pasando de alto a muy alto mientras que su dinámica fue del orden de la media del Corredor. Su evolución en el tejido productivo se debe a la actividad portuaria que fue “in crescendo” con el paso de los años gracias a una red caminos que le hacía captar las mercancías de las ciudades más boyantes de su entorno como Alcoy. Así mismo, la actividad terciaria también se fortaleció tras el nombramiento de la ciudad como capital provincial. En cuanto a su moderada dinámica demográfica, las causas se refieren a las paupérrimas condiciones de habitabilidad intramuros que favorecían la aparición de epidemias con lo que el crecimiento de la población fue inferior con arreglo al que se podía esperar de una ciudad tan vigorosa.

- **SUBCORREDOR 4:**

Se extiende a lo largo del eje de Alicante a Valencia por el interior montañoso de Alicante quedando entre el eje costero y el que se dirige también de Alicante a Valencia por Almansa. Su potencial demográfico no era demasiado elevado durante toda la época siendo similar la población de todos sus municipios. Otro tanto ocurría con el tejido productivo, basado sobre todo en una intensa actividad secundaria aunque también terciaria. No obstante, dentro de la zona se distinguen dos ámbitos:

- El primero constituye el área de la montaña de Alicante y sur de Valencia, en que pese a unas condiciones pésimas de accesibilidad se desarrolla una espectacular actividad industrial en torno a Alcoy, que a mediados de siglo sufre una cierta crisis pero que, en cualquier caso, pone de manifiesto que el espíritu emprendedor de su población fue tal que ni siquiera esa deficiente accesibilidad impidió el crecimiento de su actividad económica. En esa misma zona se incluía Onteniente cuyo desarrollo fue menor puesto que gravitaba sobre Alcoy sufriendo procesos de emigración hacia esta ciudad aunque también desarrolló el sector secundario como proveedora de inputs para el textil alcoyano.
- El segundo quedaría en el valle del Júcar donde se emplazaban Játiva y Alcira. En ambas, la proximidad tanto al eje de Albacete a Valencia como a las ciudades portuarias les favorecieron para comercializar sus productos. Sin embargo, la excesiva dependencia de la sedería en Játiva hizo que ante la crisis de la enfermedad del gusano, sufriera en mayor grado sus efectos negativos frente a Alcira, que había conseguido centralizar la actividad comercial de su comarca diversificando su actividad productiva y, por tanto padeciendo con menor intensidad la crisis sedera.

- **SUBCORREDOR 5:**

Se extendía a lo largo de la fachada costera entre las ciudades de Alicante y Valencia. En cuanto a la red de caminos se encontraba muy desfavorecida pues el eje que los conectaba no pasaba a mediados del siglo XIX de caminos de ruedas en mal estado. Pero lo que era peor, los caminos que le comunicaban con el interior de ambas provincias también eran deficientes no pasando en el mejor de los casos de caminos de ruedas en regular estado. El potencial demográfico de la zona era bajo ya que en conjunto no alcanzaba los treinta mil habitantes en 1857, si bien en esta dinámica influyeron unas pésimas condiciones higiénicas motivadas por la contaminación de las aguas de los marjales a consecuencia del cultivo del arroz. Sin embargo, el índice potencial productivo era alto gracias a una importante actividad comercial. En cualquier caso, las diferencias según municipios son significativas. En el norte, Cullera alcanzó un crecimiento demográfico muy por encima de las medias del Corredor y nacional, motivado por la complementariedad de su puerto y las mejoras en las comunicaciones hacia el interior, como hacia Alcira, donde el camino de inicios de siglo, un senda pie, pasó a caminos de ruedas en regular estado con lo que pudo comercializar a través de su puerto los excedentes de Alcira y su comarca, sobre todo arroz. De todas formas, ese crecimiento se vio lastrado por un puerto que no reunía las condiciones adecuadas para el comercio y tampoco podía comercializar todos los productos que deseaba.

En Gandía, el índice potencial productivo era muy alto pero su dinámica demográfica fue inferior a la media del Corredor y nacional. Lo primero se explica a través de la actividad portuaria que favoreció la formación en la ciudad de una importante plaza comercial y, lo segundo, además de a las precarias condiciones higiénicas, a causa de la crisis sedera de la que Gandía y su área comercial dependía en gran medida.

En la provincia de Alicante, en Denia, su espectacular dinámica demográfica habría que achacarla casi exclusivamente a su actividad portuaria, muy considerable en relación a su puerto y basada en el comercio de la pasa sobre todo, que durante todo el siglo XIX iría en ascenso. De esta forma, Denia se convirtió en el centro de comarca para la comercialización de la pasa, lo que “tiró” del resto de la economía municipal.

Por último, Benidorm sufrió un relativo estancamiento tanto con motivo de sus deficientes y restricciones portuarias como por la deplorable red de caminos de comunicación con el interior, lo que limitaba enormemente su desarrollo. Es decir, se trata de un caso evidente de cuello de botella al desarrollo por déficit de infraestructuras.

En definitiva, se trata de una zona con una notable dinámica pero mermada por unas conexiones con las zonas interiores, que eran las que podían aportar mercancías a sus puertos y dinamizar la economía, muy deficientes. También se vio perjudicada por las carencias en las infraestructuras portuarias y las restricciones administrativas sin olvidar la propagación de enfermedades que también disminuía sus posibilidades de desarrollo.

- **SUBCORREDOR 6:**

Se extendía a lo largo del eje de Alicante a Andalucía con una desviación a la altura de Lorca hacia Águilas. Respecto de la red de caminos a lo largo del periodo quedaba en una posición intermedia ya que la ruta que le articulaba no pasó de ruedas en regular estado, aunque no se puede olvidar que a éste llegaban otras rutas importantes del Corredor como la Albacete-Murcia-Cartagena.

Su potencial demográfico era alto pues rebasaba claramente los cien mil habitantes a mediados del siglo XIX, y su índice potencial productivo medio pues combinaba la actividad agraria con la terciaria a lo largo de todo el periodo. En cualquier caso las diferencias también son acusadas según municipios.

Elche y Orihuela, a pesar del dinamismo de su actividad económica favorecida por su ubicación en el eje comercial de Alicante a Elche, sufrieron el estancamiento demográfico debido a los efectos de la Guerra Civil, terribles epidemias que las asolaron, e incluso un devastador terremoto en Orihuela en 1829. Estos efectos fueron suficientes para frenar la expansión urbana que estaban experimentando, de modo que las infraestructuras de transporte ejercieron en el mejor de los casos un papel de amortiguación de esos efectos. En el caso de Orihuela, la crisis fue todavía más patente porque ni siquiera su función administrativa pudo rescatarle de esa coyuntura.

Por su parte, la evolución de los municipios murcianos Totana, Lorca y Águilas está muy vinculada ya que Lorca había creado en su entorno un gran área comercial que, por la disposición de la red de caminos, insertaba tanto a Totana como a Águilas. De esta forma, cuando Lorca pasaba por un buen momento económico, como hasta inicios del siglo XIX, tanto Totana como Águilas a través de su puerto

gozaban de una buena coyuntura. Sin embargo, ante la crisis de la manufactura y agricultura lorquinas, palpable por la emigración de sus habitantes hacia otras tierras, Totana se vio gravemente afectada ya que Lorca era el principal demandante de sus productos. Sin embargo, Águilas pudo salir airoso de esa coyuntura gracias a la explotación de los minerales existentes en su término.

Por tanto, la red de caminos configuró las relaciones comerciales de todo este área influyendo decisivamente en el devenir de Totana, al vincularla estrechamente con Lorca, núcleo éste, por su parte, acuciado por una crisis en absoluto relacionada con la dotación de infraestructuras. Por último, tampoco en Águilas se muestra relevante el papel de la red de transporte desde los años cuarenta pues su desarrollo se vinculó a la explotación de sus recursos naturales.

- **ÁREA INTERIOR 4:**

Comprende la zona litoral del sur de Alicante y Murcia, englobando los municipios de Torrevieja, San Javier y Mazarrón. Respecto de la red de caminos, se encontraba en una posición muy desfavorecida en el marco del Corredor, ya que la mayoría de los caminos que partían de los municipios eran de herradura o sendas a pie, no siendo relevantes las mejoras a lo largo de esta primera mitad del siglo XIX, aunque su papel fue clave.

Su potencial demográfico era bajo pues entre las tres localidades no sobrepasaban en 1857 los veinte mil habitantes. Sin embargo, en su dinámica las diferencias son bastante notables según municipios, al igual que en el índice potencial productivo, que en conjunto era medio a mediados de siglo. A nivel municipal la importancia de la actividad portuaria fue primordial en Torrevieja y Mazarrón:

- En Torrevieja, la actividad económica cobró un gran impulso gracias a la comercialización de la sal procedente de sus lagunas y los frutos del interior de la provincia, fundamentalmente de Orihuela. Es decir, que aunque su desarrollo fue posible sobre todo a la exportación de la sal que poseía en su término, las comunicaciones con el interior, pese a su estado deficiente, también fueron importantes pues auspiciaron la complementariedad entre el transporte marítimo y el terrestre, que pudo ser mayor si el estado de los caminos hubiese sido mejor.
- En Mazarrón, el papel del puerto también fue muy destacado porque captaba todos los excedentes de la vasta área comercial de Lorca siendo también muy importante su actividad pesquera. Esto fue posible gracias a que la red de caminos interior, pese a ser precaria, permitía el paso de carros con lo que pudo comercializar tanto los excedentes de la comarca lorquina como los suyos provenientes de la pesca y exportarlos no sólo al interior de Murcia sino a otras zonas más alejadas. Sin embargo, ante la crisis de la manufactura y el campo lorquino, el puerto perdía actividad, que pudo restablecer gracias al nacimiento de la minería, cuyos efectos posibilitaron que la crisis no fuese tan acusada como en el interior tal y como demuestra su dinámica demográfica.

Por último, en San Javier, llama la atención que pese a ser una localidad costera, no registrase prácticamente actividad portuaria. Para entender su evolución hay que distinguir dos fases: En una primera fase, hasta 1840, experimentó un gran aumento de su población debido a la emigración procedente de las grandes ciudades murcianas como la propia Murcia y Cartagena. Sin embargo, desde 1840, sufre una

recesión demográfica que encuentra su explicación en la disposición de la red de caminos y en la dotación de recursos naturales. Así, el puerto de Mazarrón era más accesible para Cartagena que el de San Javier, con lo que aquella se convirtió en la proveedora de alimentos de Cartagena limitando la actividad portuaria de San Javier. Por otro lado, su nula dotación de recursos minerales, frente a la existencia de éstos en la vecina Torre-Pacheco, impidió que se beneficiase de los efectos de la nueva actividad con lo que también quedó perjudicada como demuestra su regresión desde 1842.

En cualquier caso, una vez más se aprecia que el desarrollo de las localidades marítimas dependía mucho más de las conexiones terrestres con el interior que con otros municipios costeros, pues el transporte en esta dirección se realizaba en barco mayoritariamente.

- **SUBCORREDOR 7:**

Engloba el oeste murciano, y más concretamente los municipios de Mula y Caravaca. Respecto de la red de caminos del Corredor quedó sustancialmente desfavorecida durante todo el periodo, siendo la mayoría de los caminos que partían de los dos municipios, de herradura y sendas a pie. Por su importancia tan sólo cabría destacar el camino de Valencia y Granada por Caravaca, de ruedas en regular estado.

Por otra parte, su potencial demográfico era bajo, ya que en 1857 no alcanzaba los veinticinco mil habitantes, y la dinámica también menor que las medias del Corredor y España. En consonancia con estas variables, el índice potencial productivo tampoco pasó de bajo durante todo el periodo debido a una actividad mayoritariamente agrícola. De todas formas sí conviene describir la evolución de ambos municipios porque se observan diferencias reseñables.

- Caravaca se encontraba inserta en el eje de Valencia a Andalucía, por tanto, en la única ruta destacada de la zona. De este modo, las conexiones con las ciudades más importantes de la Región como Murcia y Lorca eran muy deficientes y regulares respecto de otros lugares importantes del Corredor, con lo que fue desarrollando en su comarca un área comercial de la cual era cabecera y que permitía comercializar todos sus productos con estas otras ciudades destacadas. Sin embargo, la crisis de las manufacturas, de las que Caravaca dependía, pudo afectar en gran medida a la actividad de la ciudad de no ser por el nacimiento de la minería que permitió mantener un vigoroso sector secundario. Como se deduce, el papel de las infraestructuras en esta última fase fue mínimo.
- En cuanto a Mula, en primer lugar hay que señalar que fue la red de caminos la que influyó decisivamente en su devenir, pues en un marco de deficientes comunicaciones en su entorno, su proximidad a Murcia hizo que quedase en su área de influencia, convirtiéndose en mera proveedora de alimentos de la metrópoli y supeditando su desarrollo a ésta. Así se justifica su elevada dinámica demográfica pero bajo índice potencial productivo de la época, pues ante la crisis de la capital, fue receptora de inmigrantes murcianos que se dedicarían a cultivar tierras en Mula, aumentando la población incluso más que en Caravaca pero con una economía eminentemente agraria.

Una vez señaladas las características y conclusiones más relevantes del estudio realizado tanto a nivel de zonas como de municipios, para acabar con esta fase, en el MAPA 1.44 se han sintetizado estos aspectos en forma de ejes principales de desarrollo, comerciales, áreas de influencia de los distintos municipios, etc. obteniendo así el modelo territorial del Corredor a mediados del siglo XIX que ayudará a establecer, por comparación con los correspondientes modelos territoriales de fases posteriores, las transformaciones sucedidas conforme fue evolucionando la red de transportes y especialmente el ferrocarril.

En esta figura aparecen como centros de dominancia más importantes del Corredor, en un primer nivel, Madrid, cuya área de influencia se extendería hasta Aranjuez y Tarancón, en un segundo, Valencia, que engloba prácticamente toda su provincia (Requena, Játiva como centros más importantes) e incluso parte de Castellón, incluida su capital, y norte de Alicante (Denia) y en tercero, Alicante, en cuya área de influencia quedaban insertas Alcoy, Onteniente y Benidorm, y Cartagena, que se extendía más allá de Mazarrón y hasta San Javier y Torre-Pacheco.

Conviene asimismo destacar la concentración de municipios con un cierto grado de desarrollo y comercial en el sureste del Corredor pues además de Alicante y Cartagena aparecen Elche, Orihuela, Murcia y Lorca. En estos dos últimos casos, y especialmente en el de Murcia, puede llamar la atención que se encuentren en un cuarto nivel según los centros de dominancia a pesar de su número de habitantes. Esto tiene que ver, como se recordará, con el escaso volumen de población urbana pues la mayoría de sus habitantes residían en diseminados.

Otros centros destacados fueron Vinaroz, en el extremo noreste del Corredor y fuera del área de influencia de Valencia, y Albacete, en el interior peninsular. En el caso de Cuenca, a pesar de que no se trataba de un municipio con una reseñable actividad terciaria, el hecho de su capitalidad le hacía extender su área de influencia hasta Carboneras y el entorno de Tarancón. En cualquier caso, en este interior castellano, excepción hecha de Madrid, no existía ningún núcleo hegemónico tendiendo a cierta suficiencia en la mayoría de ellos.

Son estas ciudades más relevantes del Corredor con sus respectivas áreas de influencia las que marcaban los grandes ejes de transporte y comerciales del Corredor.

Como rutas de primer orden destacaban:

- El eje de Madrid hacia Valencia por el camino de las Cabrillas (por Motilla del Palancar).
- El eje de Madrid hacia Albacete y desde ésta hasta:
  - o Valencia y su puerto.
  - o Alicante y su puerto.
  - o Murcia y Cartagena con su puerto.

Como rutas de segundo orden aparecen:

- El eje que se dirigía desde Alicante hasta Andalucía por Murcia y Lorca, no en vano en este eje confluyen además de Alicante, otras ciudades destacadas del Corredor como Elche, Orihuela, la propia Murcia y Lorca.
- El eje de Valencia a Andalucía por Yecla y Caravaca.



Como rutas de tercer orden aparecen:

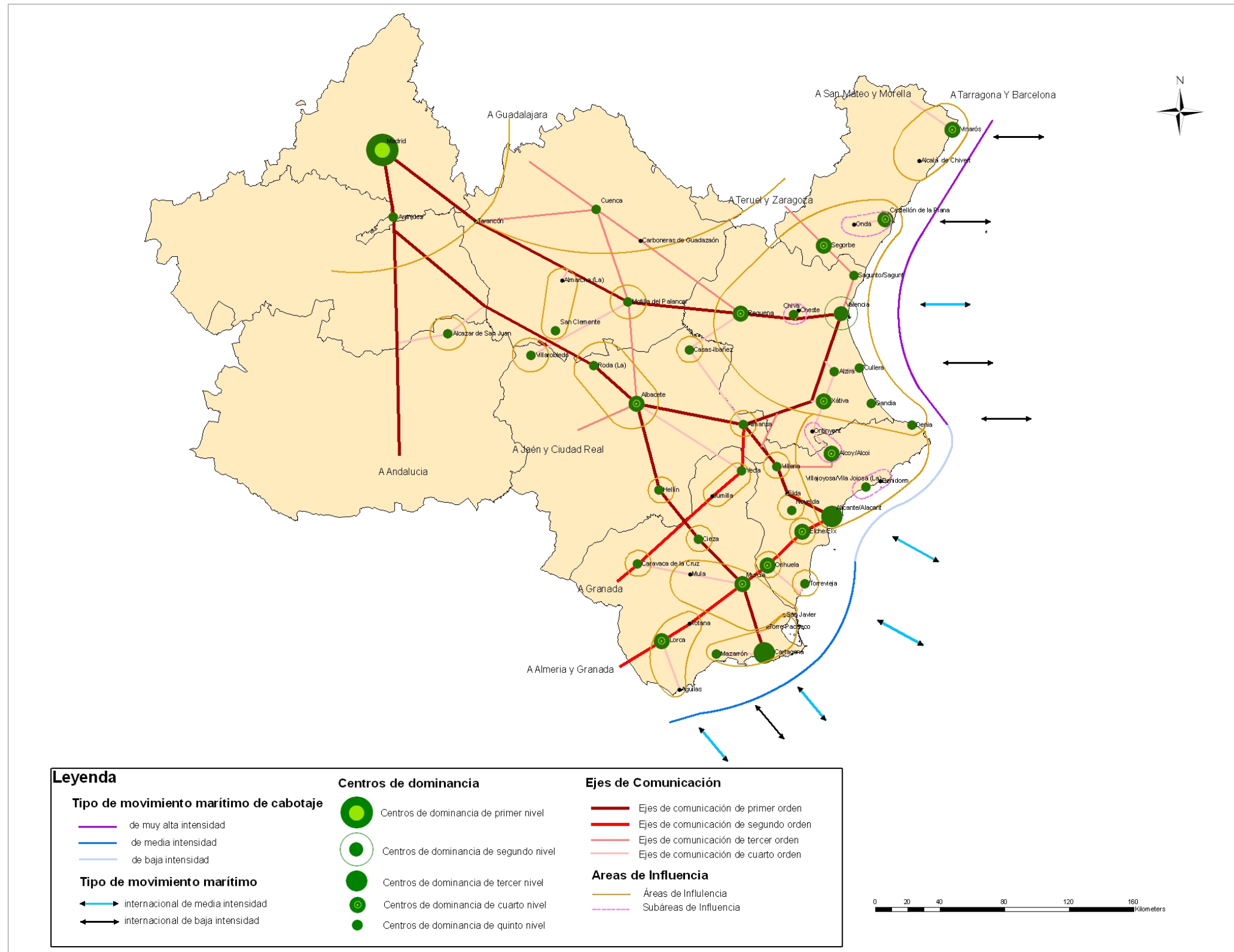
- El eje de Aranjuez a Cuenca y desde ésta a Requena, donde ya confluían este camino y el principal de Madrid a Valencia.
- El camino de la propia Cuenca hasta Albacete por Motilla del Palancar.
- La ruta de Valencia a Aragón por Sagunto y Segorbe.
- El itinerario de Alcoy a Villena, pues desde allí convergía con el eje de Albacete a Alicante.
- Por último, el camino de Albacete a Ciudad Real, fuera ya de los límites estrictos del Corredor.

Como rutas de cuarto orden se distinguían:

- Los caminos de Alcázar hacia los ejes principales de Madrid a Levante y Andalucía.
- El camino de Villarrobledo a Motilla del Palancar.
- Los caminos de Casas Ibáñez a Requena y Almansa.
- El camino de Vinaroz a Morella.
- El camino de Onda a Castellón.
- La ruta de Alcoy a Alcira y Cullera por Onteniente y Játiva.
- El camino de Yecla a Albacete.
- La ruta de Murcia a Mula y Caravaca.
- El camino Orihuela a Torrevieja.
- El itinerario de Lorca a Águilas.
- El camino de Mazarrón a Cartagena.

En estos ejes principales de transporte llama la atención la práctica inexistencia de rutas litorales destacadas que ni siquiera figuran en un cuarto nivel salvo la mencionada de Valencia a Sagunto y la de Mazarrón a Cartagena.

La explicación ya se ha dado anteriormente por cuanto el transporte de cabotaje era más competitivo que el carreteril de manera que en el entorno de Valencia y su área de influencia hasta Castellón aparecían relaciones de cabotaje muy intensas mientras que en la provincia de Alicante y Murcia éstas eran intensas notándose una cierta discontinuidad en estas relaciones comerciales en el norte de Alicante que remarcan los límites de áreas de influencia de las respectivas provincias. Naturalmente el comercio de cabotaje no se circunscribía a las provincias del Corredor sino que era extensible a las vecinas Cataluña y Andalucía. Por último, hay que mencionar el comercio marítimo con el extranjero que, aunque sensiblemente menor que el de cabotaje, en los principales puertos, Valencia, Alicante, Torrevieja, Cartagena y Águilas alcanzaba un volumen importante de mercancías.



MAPA 1.44: MODELO TERRITORIAL DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.  
Fuente: Elaboración propia

## BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.

- Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*. Instituto Juan Sebastián Elcano. Madrid, 1979.
- Aracil, R. y García, M.: *Proces Industrial de Alcoi*, Publicaciones del Banco de Alicante, 1974.
- Bahamonde, A. y Toro, J.: *Burguesía, especulación, y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, Siglo XXI Editores de España, Madrid, 1978.
- Bernat y Martí, J. S. y Badenes, M. A.: *Crecimiento de la población valenciana (1609-1857)*. Edicions Alfons el Magnànim. DPV. Generalitat Valenciana, 1994.
- Borrás, J. M. *Historia de Vinarós*. Associació Amics de Vinarós. Vinaroz, Ed. Facsímil 2002.
- Carreras, A. et al: *Estadísticas históricas de España: siglos XIX y XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1989.
- Carreras, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*, Ed. Alberto Martín, 1900.
- Chacón, F.: *Historia de la Región de Murcia*, tomo VIII, Ediciones Mediterráneo, S.A. 1980.
- Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1998.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio: *Arco Mediterráneo Español: Eje Europeo de Desarrollo*, Valencia, 1993.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. Valencia, 2002.
- Coves, J. V.: *El ferrocarril en Elche: (1845-1990)*. Ayuntamiento de Elche, 1993.
- De Vera, J. R.: *La formación de la red de carreteras de la provincia de Alicante. 1833-1982*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, DPA. Alicante, 1991
- Departamento de Análisis Económico de la Universidad de Valencia: *Curso de Historia Económica*, 2ª edición. Tirant lo blanch, Valencia, 1999.
- Ed. Planeta, Nueva Enciclopedia Larousse: "Atlas de España 2", Barcelona, 1996.
- Ediciones en movimiento, *Diccionario Geográfico de España*. Madrid, 1956.
- Fernández, A.: *Historia del Mundo Contemporáneo*. Vicens Vives, Barcelona, 1998.
- Gallego, J. A.: *Alcázar de San Juan: ferrocarril y desarrollo, 1850-1936*, Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación de Ciudad Real, Ciudad Real, 2001.
- García, J. L.; Sánchez, J. y Tuñón, M.: *Historia de España-Ramón Menéndez Pidal: Los comienzos del siglo XX, la población, la economía, la sociedad (1898-1931)*. Espasa-Calpe, Madrid, 1996.
- Giner, J.: *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Caja de Ahorros Provincial de Alicante, 1983.
- Instituto Nacional de Estadística, "Censo de población de 1787, Floridablanca". Madrid, 1987.

- Instituto Nacional de Estadística, *Censo de población de 1857*.
- Instituto Nacional de Estadística. *Censo de población de 2001*.
- Juliá, S.; Ringrose, D. y Segura, C.: *Madrid, historia de una capital*, Alianza Editorial, Fundación Caja de Madrid, Madrid, 1994.
- Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Instituto Geográfico Nacional, Madrid, 1982.
- Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1984
- Merino, A.: *Geografía Histórica de la provincia de Murcia*. Academia Alfonso X el Sabio. Madrid, 1915.
- Ministerio de Fomento: *Informe anual sobre los transportes y los servicios postales*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2004.
- Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica: *Atlas Nacional de España, 2ª Edición*, Madrid, 1998.
- Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica: *Atlas Nacional de España, 2ª Edición*, Madrid, 1998.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente: *Puertos Españoles en la Historia*. Madrid, 1994.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente: *Informe anual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones 1986*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1987.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente: *Los transportes y las comunicaciones, informe anual 1993*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente: *Memoria del ejercicio 1982*. Madrid, 1983.
- Miñano, S.: *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*. Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta, 1826.
- Muñoz, M.; Sanz, J. y Vidal, J.: *Siglo y medio del ferrocarril en España*. Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1999.
- Nadal, J.: *La población española (Siglos XVI a XX)*. Ariel, Barcelona, 1984.
- Palafox, J.: *Curso de Historia Económica*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999.
- Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la Región murciana*. Consejería de Cultura y Educación, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 1984.
- Prats, J.; Castelló, J. E.; García, M<sup>a</sup>. C.; Loste, M<sup>a</sup>. A.; Izuzquiza, I. y Fernández, R.: *Geografía e Historia de España*. Anaya, Madrid, 1997.
- Ramos, A.: *Evolución urbana de Alicante*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Diputación Provincial de Alicante, 1984.
- Ribes, V.: *La industrializació de la zona de Xàtiva en el context valencià*. Ayuntamiento de Játiva, Colección Gramalla (Delegación de Cultura). Alcira, 1995.
- Ringrose, D. *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza Editorial, Madrid, 1985.
- Ringrose, D.: *Los transportes y el estancamiento económico de España*. Tecnos, Madrid, 1972.

- Roig, S.: *Breve Historia de Vinaroz*. Associació Cultural Amics de Vinaros. Vinaroz. 2001.
- Salom, Julia: *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana*. Ediciones Alfonso el Magnánimo. Institución Valenciana de Estudios e Investigación. Valencia, 1992.
- Salom, Julio y Martínez, F.: *Historia Contemporánea de la Comunidad Valenciana*. Fundación Universitaria San Pablo CEU. Valencia, 1990.
- Sánchez, I.: *Castilla-La Mancha en la época contemporánea 1808-1939*, Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1986.
- Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia. Valencia, 1988.
- Serrano, A: "Efectos territoriales y urbanísticos de los ferrocarriles: Aportaciones metodológicas" en Seminario sobre Ferrocarril, Urbanismo y Territorio", Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1998.
- Subirá, G.: *Evolución histórica del puerto de Alicante*. Caja de Ahorros Provincial de Alicante, 1984.
- Tonda, E. M<sup>a</sup>: *La ciudad de la transición. Población, economía y propiedad en Alicante durante el siglo XIX*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, DPA. Alicante, 1995.
- Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Alianza, Madrid, 1994.
- Troitiño, M. A.: *Cuenca, evolución y crisis de una vieja ciudad castellana*. Universidad Complutense. Madrid, 1984.
- Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II: Madrid, 1992.
- Vicens, J.: *Historia Económica de España*, Vicens Vives, Barcelona, 1985.
- Vidal, J.: *Transportes y mercado en el País Valenciano*, Ediciones Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1992.
- Vilar, J. B. y Egea, P. M.: *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia, Universidad de Murcia, 1989.
- Wais, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 3<sup>a</sup> Edición, Fundación de Ferrocarriles Españoles", Madrid, 1987.

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**  
(volumen II)

Presentada por:  
Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:  
D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

## volumen I

|   |    |
|---|----|
| 0. MOTIVACIÓN E HIPÓTESIS BÁSICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....  | 2  |
| 1. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRABAJO.....  | 7  |
| 2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS HISTÓRICO: PERIODOS ESTUDIADOS, JUSTIFICACIÓN DE ZONAS Y MUNICIPIOS SELECCIONADOS.....  | 11 |
| 3. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL CORREDOR DESDE SU NACIMIENTO HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI.....     | 21 |
| 3.1. BREVE CARACTERIZACIÓN DEL MARCO FÍSICO EN EL ESPACIO DEL CORREDOR.....   | 21 |
| 3.2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EL CORREDOR DURANTE LA ERA PREFERROVIARIA.....   | 25 |
| 3.3. LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y EN EL CORREDOR: 1844-1855.....   | 25 |
| 3.4. LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR MADRID -CASTILLA LA MANCHA -MURCIA -COMUNIDAD VALENCIANA..... | 25 |
| 3.4.1. LOS PRIMEROS INTENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL CORREDOR.....  | 25 |
| 3.4.2. LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855.....   | 26 |
| 3.4.3. EL GRAN IMPULSO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL CORREDOR (1875-1918).....                           | 29 |
| 3.4.4. LA FINALIZACIÓN DE LA RED EN LA PRIMERA MITAD DE SIGLO XX.....   | 32 |
| 3.4.5. DEL DESARROLLISMO INICIADO EN LOS AÑOS SESENTA HASTA EL INICIO DEL SIGLO XXI.....                                | 34 |
| 4. LA ERA PREFERROVIARIA EN EL CORREDOR: MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-                                |    |

# MURCIA: FINALES DEL SIGLO XVIII A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....38

## 4.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....38

## 4.2. MARCO INTERNACIONAL.....39

## 4.3. MARCO ESPAÑOL.....41

### 4.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....41

### 4.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....42

### 4.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....43

#### 4.3.3.1. PROPIEDAD AGRARIA Y DESAMORTIZACIÓN.....43

#### 4.3.3.2. EL DÉBIL CRECIMIENTO INDUSTRIAL.....45

### 4.3.4. LAS COMUNICACIONES.....45

## 4.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS .....49

### 4.4.1. DEMOGRAFÍA.....49

### 4.4.2. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....50

### 4.4.3. EQUIPAMIENTOS.....50

### 4.4.4. RED DE TRANSPORTES.....50

## 4.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....51

### 4.5.1. EL CASO DE MADRID.....51

### 4.5.2. DEMOGRAFÍA.....52

#### 4.5.2.1 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.....54

#### 4.5.2.2 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.....60

#### 4.5.2.3 DINÁMICA A LARGO PLAZO (1786-1857) Y A MEDIO PLAZO (1842-1857).....66

### 4.5.3. SISTEMA PRODUCTIVO. ....71

#### 4.5.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO EN 1786.....71

#### 4.5.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XI.....86

### 4.5.4. SISTEMA DE TRANSPORTES.....94

#### 4.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A INICIOS DEL SIGLO XIX.....95

##### 4.5.4.1.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a inicios del siglo XIX.....96

##### 4.5.4.1.2. Características de la oferta del transporte mercancías a inicios del siglo XIX.....97



|   |            |
|---|------------|
| 4.5.4.1.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a inicios del siglo XIX.....  | 100        |
| 4.5.4.2. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....   | 106        |
| 4.5.4.2.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a mediados del siglo XIX.....  | 106        |
| 4.5.4.2.2. Características de la oferta del transporte de mercancías a mediados del siglo XIX.....  | 107        |
| 4.5.4.2.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a mediados del siglo XIX.....   | 110        |
| 4.5.4.3. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....  | 116        |
| 4.5.4.3.1. Niveles por accesibilidad según coste de viajeros.....   | 116        |
| 4.5.4.3.2. Niveles por accesibilidad según tiempo de viajeros. ....   | 122        |
| 4.5.4.3.3. Niveles por accesibilidad según coste de mercancías.....   | 127        |
| 4.5.4.3.4. Niveles por accesibilidad según tiempo de mercancías.....  | 133        |
| <b>4.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>   | <b>140</b> |
| <b>4.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN.....</b> | <b>142</b> |
| 4.7.1. CORREDOR 1.....  | 142        |
| 4.7.2. ÁREA INTERIOR 1.....   | 158        |
| 4.7.3. SUBCORREDOR 1.....   | 164        |
| 4.7.4. ÁREA INTERIOR 2.....   | 174        |
| 4.7.5. CORREDOR 2.....  | 180        |
| 4.7.6. SUBCORREDOR 2.....   | 191        |
| 4.7.7. ÁREA INTERIOR 3.....   | 205        |
| 4.7.8. SUBCORREDOR 3.....   | 211        |
| 4.7.9. SUBCORREDOR 4.....   | 221        |
| 4.7.10. SUBCORREDOR 5.....  | 229        |
| 4.7.11. SUBCORREDOR 6.....  | 237        |
| 4.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....  | 247        |
| 4.7.13. SUBCORREDOR 7.....  | 254        |
| <b>5. CONCLUSIONES A LA ERA PREFERROVIARIA.....</b>   | <b>260</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b>   | <b>280</b> |

## **volumen II**

### **6. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL CORREDOR MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD**

# **VALENCIANA - MURCIA Y SU IMPACTO HASTA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA .....1**

## **6.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....1**

## **6.2. MARCO INTERNACIONAL.....2**

## **6.3. MARCO ESPAÑOL.....5**

### **6.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....5**

### **6.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....6**

### **6.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....7**

#### **6.3.3.1. AGRICULTURA Y GANADERÍA.....7**

#### **6.3.3.2 EL SECTOR INDUSTRIAL.....9**

### **6.3.4. LAS COMUNICACIONES.....10**

#### **6.3.4.1. EL FERROCARRIL.....10**

#### **6.3.4.2. LA RED DE CARRETERAS Y CAMINOS.....15**

#### **6.3.4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO.....17**

## **6.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR.....19**

### **6.4.1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....19**

### **6.4.2. EQUIPAMIENTOS.....20**

### **6.4.3. RED DE COMUNICACIONES.....20**

## **6.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....21**

### **6.5.1. EL CASO DE MADRID.....21**

### **6.5.2. DEMOGRAFIA.....22**

#### **6.5.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.....24**

#### **6.5.2.2. DINÁMICA A MUY LARGO PLAZO (1857-1930) Y A LARGO PLAZO (1887-1930) .....31**

### **6.5.3.SISTEMA PRODUCTIVO LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....37**

### **6.5.4.SISTEMA DE TRANSPORTES .....43**

#### **6.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....45**

##### **6.5.4.1.1.Movimiento de viajeros en el primer tercio del siglo XX.....48**

##### **6.5.4.1.2.Movimiento de mercancías en el primer tercio del siglo XX.....51**

##### **6.5.4.1.3.Análisis por municipios según el estado de los caminos de su entorno en el primer tercio del siglo XX .....54**

|   |            |
|---|------------|
| 6.5.4.2. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....  | 59         |
| 6.5.4.3. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS EN EL CORREDOR POR FERROCARRIL .....  | 73         |
| 6.5.4.4.EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EL CORREDOR .....   | 74         |
| <b>6.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>   | <b>79</b>  |
| <b>6.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONENTEN .....</b> | <b>81</b>  |
| 6.7.1. CORREDOR 1.....  | 82         |
| 6.7.2. AREA INTERIOR 1.....   | 98         |
| 6.7.3. SUBCORREDOR 1.....   | 104        |
| 6.7.4. AREA INTERIOR 2.....   | 115        |
| 6.7.5. CORREDOR 2.....  | 120        |
| 6.7.6. SUBCORREDOR 2.....   | 131        |
| 6.7.7. AREA INTERIOR 3.....   | 144        |
| 6.7.8. SUBCORREDOR 3.....   | 149        |
| 6.7.9. SUBCORREDOR 4.....   | 159        |
| 6.7.10. SUBCORREDOR 5.....  | 168        |
| 6.7.11. SUBCORREDOR 6.....  | 177        |
| 6.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....  | 189        |
| 6.7.13. SUBCORREDOR-7.....  | 196        |
| <b>6.8. CONCLUSIONES EN LA FASE DE LLEGADA DEL FERROCARRIL HASTA LA GUERRA CIVIL.....</b>   | <b>202</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....</b>   | <b>228</b> |

### volumen III

|  |          |
|--|----------|
| <b>7. DE LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA HASTA LA COYUNTURA SOCIOECONÓMICA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....</b> | <b>1</b> |
| 7.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....   | 1        |
| 7.2. MARCO INTERNACIONAL.....  | 2        |
| 7.3. MARCO ESPAÑOL.....  | 14       |

|  |            |
|--|------------|
| 7.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....   | 14         |
| 7.3.2. EL MODELO TERRITORIAL ESPAÑOL DE INICIOS DEL SIGLO XXI.....   | 15         |
| 7.3.3. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....  | 18         |
| 7.3.4. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....  | 21         |
| 7.3.5. LAS COMUNICACIONES.....   | 24         |
| 7.3.6. EL SISTEMA PORTUARIO.....   | 27         |
| 7.3.7. AEROPUERTOS.....  | 29         |
| <br>   |            |
| <b>7.4. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....</b>   | <b>31</b>  |
| <br>   |            |
| 7.4.1. EL CASO DE MADRID.....  | 31         |
| 7.4.2. DEMOGRAFÍA DEL CORREDOR.....  | 32         |
| 7.4.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1960.....   | 34         |
| 7.4.2.2. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 2004.....   | 42         |
| 7.4.2.3. DINÁMICA A LARGO (1960-2004) Y A MEDIO PLAZO (1991-2004) Y SALDOS MIGRATORIOS A MEDIO PLAZO.....  | 51         |
| 7.4.2.3.1. Análisis por zonas.....   | 51         |
| 7.4.2.3.2. Análisis municipal.....   | 57         |
| 7.4.2.4. DENSIDAD DEMOGRÁFICA.....   | 66         |
| 7.4.2.5. SÍNTESIS DE JERARQUÍA DEMOGRÁFICA.....  | 71         |
| 7.4.3. SISTEMA PRODUCTIVO.....   | 76         |
| 7.4.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO A INICIOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.....   | 76         |
| 7.4.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.....   | 81         |
| 7.4.4. SISTEMA DE COMUNICACIONES.....  | 95         |
| 7.4.4.1. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 1960.....  | 100        |
| 7.4.4.2. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 2000.....  | 102        |
| 7.4.4.3. ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD.....  | 106        |
| 7.4.5. AEROPUERTOS.....  | 121        |
| 7.4.6. PUERTOS.....  | 124        |
| <br>   |            |
| <b>7.5. PRINCIPALES EJES DE ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA EN EL ESPACIO INTRA Y EXTRARREGIONAL DEL CORREDOR.....</b>  | <b>127</b> |
| <br>   |            |
| <b>7.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>  | <b>144</b> |
| <br>   |            |
| <b>7.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONENTEN.....</b> | <b>147</b> |
| <br>   |            |
| 7.7.1. CORREDOR 1.....   | 170        |
| 7.7.2. AREA INTERIOR 1.....  | 192        |
| 7.7.3. SUBCORREDOR 1.....  | 201        |
| 7.7.4. AREA INTERIOR 2.....  | 214        |

|  |     |
|--|-----|
| 7.7.5. CORREDOR 2.....   | 222 |
| 7.7.6. SUBCORREDOR 2.....  | 237 |
| 7.7.7. AREA INTERIOR 3.....  | 253 |
| 7.7.8. SUBCORREDOR 3.....  | 261 |
| 7.7.9. SUBCORREDOR 4.....  | 275 |
| 7.7.10. SUBCORREDOR 5.....   | 287 |
| 7.7.11. SUBCORREDOR 6.....   | 299 |
| 7.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....   | 313 |
| 7.7.13. SUBCORREDOR-7.....   | 322 |
| <br>   |     |
| 7.8. CONCLUSIONES EN LA FASE COMPRENDIDA DESDE<br>MEDIADOS DEL SIGLO XX HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO<br>XXI..... | 329 |
| <br>   |     |
| BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....   | 360 |

## volumen IV

|   |    |
|---|----|
| 8. INTRODUCCIÓN: OBJETIVOS DE LA ÚLTIMA FASE Y<br>METODOLOGÍA.....  | 1  |
| <br>  |    |
| 9. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA<br>RED CARRETERAS EN 2021 EN EL CORREDOR MADRID-<br>LEVANTE.....         | 5  |
| 9.1. LA FUTURA RED DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR<br>MADRID-LEVANTE.....  | 5  |
| 9.2. LA FUTURA RED VIARIA EN EL CORREDOR MADRID-<br>LEVANTE.....  | 8  |
| <br>  |    |
| 10. EFECTOS DE LA ALTA VELOCIDAD SEGÚN LAS<br>EXPERIENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES.....                                | 10 |
| 10.1. INTRODUCCIÓN.....   | 10 |
| 10.2. ESPAÑA.....   | 11 |
| 10.3. FRANCIA.....  | 32 |
| 10.4. JAPÓN.....  | 41 |
| 10.5. ALEMANIA .....  | 44 |
| <br>  |    |
| 11. OTRAS VARIABLES RELACIONADAS CON EL IMPACTO<br>DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD EN EL<br>CORREDOR MADRID-LEVANTE ..... | 46 |

|  |     |
|--|-----|
| 12. SÍNTESIS DE FACTORES RELEVANTES EN LA INCIDENCIA DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....  | 61  |
| 13. LA VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE Y EN RELACIÓN A LAS REGIONES PRÓXIMAS CON LA LLEGADA DEL AVE .....   | 73  |
| 14. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....  | 106 |
| 14.1. EL MODELO TERRITORIAL EUROPEO Y ESPAÑOL EN 2011.....   | 106 |
| 14.2 IMPACTO DETALLADO DE LA ALTA VELOCIDAD EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....   | 109 |
| 15. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....   | 234 |
| 15.1. EL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO PREVISIBLE DE LA ALTA VELOCIDAD.....   | 234 |
| 15.2. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....   | 269 |
| 16. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN RELACIÓN A LOS PRINCIPALES OBJETIVOS SEÑALADOS POR LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO ..... | 275 |
| 17. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN SUGERIDAS A RAÍZ DEL TRABAJO REALIZADO Y LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DEL AVE EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....   | 290 |

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b> | <b>294</b> |
|-------------------------------------|------------|

## **6. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL CORREDOR MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - MURCIA Y SU IMPACTO HASTA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.**

### **6.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.**

En la fase anterior concerniente a la etapa preferroviaria se ha analizado la coyuntura de las zonas y municipios del Corredor Madrid-Levante y su evolución desde finales del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX, vísperas de la llegada del ferrocarril. De esta forma se ha podido comprender el porqué de su dinamismo, estancamiento o regresión, causas que no siempre han estado relacionadas con la red de transportes y la accesibilidad relativa, sino que en muchos casos han sido otros factores como la dotación de recursos naturales, las condiciones higiénicas de la ciudad, decisiones administrativas y políticas sobre la ciudad, el espíritu emprendedor de los ciudadanos, etc. las responsables de su evolución.

Este análisis pormenorizado del capítulo anterior será el que nos permita entender el impacto socioeconómico del ferrocarril desde su llegada a las ciudades del Corredor hasta la Guerra Civil española en el primer tercio del siglo XX. Es decir, se trata de relacionar la dinámica tendencial del Corredor, zonas y municipios en las décadas siguientes de no haber aparecido el ferrocarril respecto de la dinámica real de estos ámbitos territoriales con los nuevos servicios de ferrocarril. Bajo esta idea fundamental, la metodología empleada será muy parecida a la desarrollada en la etapa anterior de acuerdo con el siguiente esquema:

1. Marco internacional, en que se describe de forma sucinta cuál era la coyuntura socioeconómica en los países vecinos destacando el estado de la red de comunicaciones.
2. Marco nacional, en que se describe cuál era la situación en España respecto de la Europa más avanzada en términos políticos, demográficos, económicos, y por supuesto respecto de la red de transportes.
3. Fuentes utilizadas y depuración de datos para realizar el análisis del Corredor.
4. Análisis general del Corredor, zonas y municipios en base a las variables antes señaladas, comparándolas con la dinámica tendencial de no haber aparecido el ferrocarril y con los ámbitos nacional e internacional.
5. Análisis detallado de las zonas y los municipios que las componen: Dinámica y comparación con la dinámica esperada en caso de la no aparición del ferrocarril y las dinámicas del Corredor y España según las siguientes variables:
  - a) Demografía.
  - b) Estructura sectorial de empleo.
  - c) Actividad comercial.
  - d) Equipamientos.



e) Comunicaciones.

6. Conclusiones sobre el impacto del ferrocarril desde su llegada a mediados del siglo XIX hasta la Guerra Civil española (primer tercio del siglo XX).

## **6.2. MARCO INTERNACIONAL.**

El periodo comprendido entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX tuvo dos grandes etapas claramente diferenciadas. La primera etapa, hasta la Primera Guerra Mundial (1914-1918), y la segunda, desde ésta hasta el crack del 29 y sus efectos en los años sucesivos.

El primer periodo, entre 1850 y 1913, se caracterizó por un elevado crecimiento del comercio mundial motivado por la fuerte expansión económica iniciada a comienzos de la década de los años cuarenta y que se extendió hasta la Primera Guerra Mundial a excepción del periodo intermedio (1870-1896) de profunda crisis, la denominada Gran Depresión<sup>1</sup>.

Este auge económico de Europa, reforzado por su crecimiento demográfico (190 millones de habitantes en 1800, 430 millones en 1914), exigía la explotación de todas las fuentes de materias primas y la creación de un mercado mundial, único capaz de absorber todos los productos de su industria. La segunda mitad de siglo vio una nueva expansión colonial; los antiguos imperios asiáticos se abrieron al comercio europeo (China en 1842, Japón en 1854); las potencias europeas se repartieron África y Oceanía. Los capitales superabundantes de Europa equiparon al resto del mundo (vías férreas, carreteras, explotación de minas, plantaciones, etc.) en la medida en que lo exigía el comercio europeo. Cuarenta millones de emigrantes se establecieron fuera de Europa<sup>2</sup>.

En ese despegue económico tuvo vital importancia el progreso tecnológico, con el desarrollo de la navegación a vapor, pero, sobre todo, con la construcción de las redes ferroviarias, que eliminaron uno de los obstáculos fundamentales para el desarrollo económico: la inexistencia de un sistema adecuado de transportes. La reducción del coste de traslado de bienes y personas favoreció el desarrollo del comercio y la articulación de mercados interiores. Paralelamente, la expansión del liberalismo económico y la adopción de políticas favorables al libre comercio permitió la destrucción de privilegios y monopolios comerciales, últimos vestigios del Antiguo Régimen<sup>3</sup>.

No obstante, en el último cuarto de siglo comenzaron a surgir problemas de gran amplitud y con destacadas repercusiones sociales y políticas. Al abordar el análisis de su desencadenamiento y de sus consecuencias es imprescindible destacar dos aspectos<sup>4</sup>:

- Por una lado, el avance en la generalización de los intercambios resultado de la expansión de las nuevas formas de transporte: el ferrocarril y la navegación a vapor; la extensión de los kilómetros de vía férrea y la comunicación de áreas hasta entonces aisladas de los puertos marítimos, junto a la mejora en la navegación, logró poner en contacto a más regiones y trasladar las mercancías

---

<sup>1</sup> Palafox, J.: *Curso de Historia Económica*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999 pág. 179 y García, M. y Gatell, C.: *Actual, Historia del mundo contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1999 pág. 70.

<sup>2</sup> *Nueva Enciclopedia Larousse*, vol. 8 pág. 3.739.

<sup>3</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 180.

<sup>4</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 223 y 224.

más rápidamente, al tiempo que se reducía considerablemente el coste de transporte.

- Por otro lado, es necesario subrayar la trascendencia del aumento de la producción mundial tanto de bienes agrícolas como industriales.

El abaratamiento de los costes tanto en términos exclusivamente de transporte como del tiempo necesario para efectuar el traslado, aproximó a productores y consumidores separados geográficamente. Las implicaciones de todo ello, fueron el aumento de la competencia y de la interdependencia de las economías de los distintos países. La población creció, lo cual obligaba, para mantener el nivel de producto por habitante a elevar la producción. Su expansión, sin embargo, fue muy superior al crecimiento demográfico<sup>5</sup>. Ello condujo a un exceso de producción y, ante el exceso de oferta, los precios de estos bienes bajaron<sup>6</sup>.

Las principales consecuencias para el sector agrícola fueron la ruptura de los vínculos característicos de los sistemas agrícolas tradicionales y la difusión de criterios capitalistas de gestión, los cuales obligaban a una mayor especialización según la ventaja comparativa de cada país<sup>7</sup>.

Las repercusiones inmediatas de la pérdida de competitividad de una parte de las explotaciones fueron el incremento del paro agrícola, la expulsión de la población ocupada de la agricultura y el aumento de la emigración<sup>8</sup>. Así, las ciudades crecieron enormemente pues si en 1850 eran 42 las ciudades europeas que sobrepasaban los cien mil habitantes, en 1900 eran ya 135<sup>9</sup>. Este crecimiento de las ciudades indujo profundos cambios en el comportamiento demográfico como fue la aceleración de la transición demográfica<sup>10</sup>.

A comienzos del siglo XX el mundo entró en una nueva etapa de crecimiento económico. Los avances técnicos y productivos fueron un hecho incuestionable y por eso algunos autores hablan de una Segunda Revolución Industrial. Así, el sistema industrial alcanzó su plena madurez en las últimas décadas del siglo XIX y la era del hierro y el carbón dejó paso a la del acero, la electricidad, el petróleo y la química<sup>11</sup>. El sector metalúrgico alcanzó la plenitud gracias a la expansión de la industria del acero. Las aportaciones de Bessemer, Siemens y Thomas tuvieron como consecuencia el abaratamiento y el aumento de la producción de una manera espectacular en las tres últimas décadas de siglo<sup>12</sup>. La electricidad primero sirvió para el alumbrado pero poco después para el teléfono, el telégrafo, la radio, el cine, el ferrocarril y la industria. Los avances en la química permitieron fabricar

---

<sup>5</sup> Entre las causas de este aumento sobresalen la extensión de la superficie cultivada, en especial en las áreas de nuevo doblamiento (Estados Unidos, Canadá, Australia, etc,...) pero también Europa y la mejora en los métodos de cultivo según Palafox, J. op. cit. pág. 224.

<sup>6</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 224 y 225.

<sup>7</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 225.

<sup>8</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 227.

<sup>9</sup> García, M. y Gatell, C. op. cit. pág. 12.

<sup>10</sup> La transición demográfica es un fenómeno consistente en la reducción de la tasa de fertilidad de la mujer, posterior a la consecución de un descenso de la tasa de mortalidad, debido al mayor control sobre las enfermedades, los avances en la higiene y la mejora en la alimentación de sectores amplios de la población según Palafox, J. op. cit. pág. 228.

<sup>11</sup> García, M. y Gatell, C. op. cit. pág. 70.

<sup>12</sup> García, M. y Gatell, C. op. cit. pág. 80.

nuevos fertilizantes que permitieron aumentar los rendimientos, sobre todo del trigo<sup>13</sup>. El petróleo, a partir de la aparición del motor de explosión, rápidamente adquirió su orientación definitiva revolucionando otra vez el sistema de transporte<sup>14</sup>.

Los efectos de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) marcaron un nuevo hito en la historia mundial: 10 millones de muertos, incalculables estragos y un caos ideológico en el que se pusieron en duda todos los valores espirituales. Disminuyó la importancia de Europa. El mundo se cerró a sus emigrantes. En esos momentos, EEUU y Japón se habían convertido en grandes potencias económicas, enriquecidas gracias a la guerra, y se apropiaron de los capitales europeos invertidos en sus territorios<sup>15</sup>.

El periodo entre la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y el inicio de la Segunda (1939-1945) estuvo dominado por una notable inestabilidad en el panorama económico internacional. En esta etapa, junto a la revolución soviética de 1917, sobresale por su importancia la depresión internacional iniciada con el hundimiento de la bolsa de Nueva York en 1929, la más profunda de la historia –entre enero de 1930 y enero de 1933 el descenso en valor del comercio mundial fue de un 60%<sup>16</sup>– y con la que se alcanza el primer tercio de la historia mundial.

Centrando el análisis en el sistema de comunicaciones a lo largo de todo este periodo, ya se comentó que el motor de la economía europea desde 1830 hasta 1900 fue el ferrocarril. De los casi sesenta mil kilómetros existentes a inicios de la década de los sesenta se pasó a más de ciento cincuenta mil en 1880 y más doscientos cincuenta mil a inicios del nuevo siglo. Después de 1902 la construcción ferroviaria perdió el impulso cíclico. Las cifras anuales se fueron moderando. Con todo, de 1902 a 1913 todavía se construyeron más de 43 mil kilómetros. La guerra europea provocó muchas destrucciones ferroviarias pues se convirtieron en objetivos privilegiados de los ataques enemigos que así trataban de debilitar la capacidad ofensiva de sus adversarios. Inmediatamente acabada la guerra, el esfuerzo reconstructor se orientó preferentemente a los ferrocarriles y buena parte de las siguientes extensiones estaban relacionadas con los nuevos estados de la Europa central y oriental<sup>17</sup>.

En cuanto a la red de caminos, el desarrollo de las infraestructuras de finales del siglo XIX sirvió para extender el uso del automóvil, particularmente en las zonas rurales. La expansión de la red de carreteras y el avance en la calidad de las mismas tuvo lugar en muchos países con la llegada del vehículo de motor de explosión<sup>18</sup>. Grandes superficies fueron requeridas y, además, el uso de macadam se extendió en Gran Bretaña y la emulsión asfáltica en Francia y Alemania. Nuevas y baratas técnicas de construcción fueron introducidas en la posguerra reconstruyendo y modernizando los programas de los años veinte<sup>19</sup>.

El hábito de los vehículos de motor condujo a un declive gradual de los carruajes. El transporte motorizado se hizo cargo primero en las ciudades; la competencia a largas distancias con los ferrocarriles para pasajeros y mercancías no ocurrió hasta después de 1918.

---

<sup>13</sup> García, M. y Gatell, C. op. cit. pág. 81.

<sup>14</sup> García, M. y Gatell, C. op. cit. pág. 78.

<sup>15</sup> *Nueva Enciclopedia Larousse*, vol. 8 pág. 3739.

<sup>16</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 260.

<sup>17</sup> Carreras, A. op. cit. pp. 43-45.

<sup>18</sup> Delamare-Deboutteville, 1883; Daimler, 1887; Serpollet, 1889; Peugeot, Armand Peugeot, 1891 según *Nueva Enciclopedia Larousse*, vol. 2 pág. 857.

<sup>19</sup> Ville, S. P.: *Transport and the development of the European Economy, 1750-1918*. The Macmillan Press LTD, Londres, 1990 pág. 196.

Fue en las pequeñas distancias, gracias a la flexibilidad del transporte por carretera frente a la rigidez del ferrocarril, donde el vehículo privado pudo competir con los ferrocarriles<sup>20</sup>.

### **6.3. MARCO ESPAÑOL.**

#### **6.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.**

A mediados del siglo XIX España continuaba envuelta en una situación de inestabilidad política con sucesivas alternancias en el poder.

En 1856, el general O'Donnell puso fin al “Bienio Progresista” sustituyendo al general Espartero en el gobierno. Después de cinco años en que mantuvo la estabilidad política, los moderados volvieron al poder. Ante estos hechos los progresistas se marginaron del mecanismo electoral y regresaron a la vía de la conspiración y el pronunciamiento<sup>21</sup>.

La crisis aumentaba hasta que en 1868 comenzó una revolución auspiciada por progresistas, unionistas y demócratas que culminó con la promulgación en 1869 de una nueva Constitución denominada “La Gloriosa” y el exilio de la Reina Isabel II a Francia<sup>22</sup>.

Sin embargo, la no aceptación de la proclamación de rey a Amadeo de Saboya, quien dimitió en 1873 y la insurrección cantonalista desestabilizaron la reciente República y pronto se pensó en la Restauración de la monarquía borbónica<sup>23</sup>.

Cánovas del Castillo fue el artífice de la Restauración borbónica proclamando rey a Alfonso XII en 1874. Durante su reinado (1875-1885) se dio un periodo de pacificación del país gracias a los principios expuestos en la Constitución de 1876 basados en la soberanía de las “Cortes con el Rey”. Tras la muerte de Alfonso XII, su esposa María Cristina fue la regente del futuro Alfonso XIII. La alternancia en el poder entre liberales y conservadores garantizó la continuidad política durante los últimos años de siglo aunque se vio salpicada por conflictos de índole político-social como la aparición de las reivindicaciones obreras por influencia del movimiento obrero internacional, el auge de los nacionalismos y el desastre de Cuba que dio lugar a la “crisis del 98”<sup>24</sup>.

En 1902, inició su reinado Alfonso XIII. Fue una época en que aparecieron múltiples reivindicaciones bien por parte de anarquistas, obreros y nacionalistas, bien por parte de la burguesía y del ejército. Todo ello desembocó en la profunda crisis de 1917<sup>25</sup>: numerosas huelgas y protestas surgidas por la negativa del gobierno a reformar la Constitución, el desastre militar de Marruecos, etc. Como respuesta a esta situación, algunos sectores de ejército decidieron hacerse con el poder<sup>26</sup>.

---

<sup>20</sup> Ville, S. P. op. cit. pág. 204.

<sup>21</sup> Prats, J.; Castelló, J. E.; García, M<sup>a</sup>. C.; Loste, M<sup>a</sup> A.; Izuzquiza, I. y Fernández, R.: *Geografía e Historia de España*. Anaya, Madrid, 1997 pp. 267 y 268.

<sup>22</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 268.

<sup>23</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 270.

<sup>24</sup> Prats, J. et al. op. cit. pp. 271-274.

<sup>25</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 275.

<sup>26</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 309.

Así, el fin a la conflictividad tuvo lugar en 1923 a través del levantamiento militar dirigido por el general Primo de Rivera. No obstante, pese a la mejora de la coyuntura económica no se resolvieron los problemas sociales, sobre todo, porque dejaron de respetarse las bases sobre las que se sostenía la Constitución de 1876. La tensión fue tal, que en 1931, grupos de republicanos y socialistas acordaron tomar el poder que fue refrendado en las elecciones de ese mismo año. Se proclamó entonces la II República<sup>27</sup>.

El nuevo régimen instaurado se vio claramente desfavorecido por la crisis internacional que golpeaba las economías de los países más desarrollados<sup>28</sup>.

Por tanto, pese a sus importantes reformas, no se obtuvo el resultado esperado, de manera que los partidos opositores comenzaron a tomar posiciones hasta que en 1936 las fuerzas llamadas “nacionales” protagonizaron un golpe militar que daría lugar a la Guerra Civil Española<sup>29</sup>.

### **6.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.**

La población española pasó en este periodo de los quince millones de habitantes a más de veintitrés, con una tasa de crecimiento medio anual de 0,72%, similar a la experimentada en Europa Occidental (0,75%) y algo inferior a la correspondiente a la primera mitad del siglo XIX (0,83%), vista en el capítulo anterior. Sin embargo, respecto del país líder hasta comienzos del siglo XX, Gran Bretaña o los países nórdicos el crecimiento seguía siendo inferior, lo que demuestra que la dinámica relativa no varió desde comienzos del siglo XIX. (CUADRO 2.1).

No obstante, dentro de este periodo se distingue en una primera fase un crecimiento más bajo incluso que en la propia Europa Occidental y una recuperación posterior desde 1890 hasta 1930 que hizo que el ritmo de crecimiento de la población española incluso superase la tasa media de Europa Occidental. Precisamente estas variaciones en la dinámicas de los subperiodos analizados indican que la transición demográfica en España tuvo lugar más tarde que en los países más avanzados y sólo bien entrado el siglo XIX, y de forma completa en el primer tercio del XX, se culminó el proceso<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 311.

<sup>28</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 314.

<sup>29</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 319.

<sup>30</sup> Nadal, J.: *La población española (Siglos XVI a XX)*. Ariel, Barcelona, 1984 pág. 143 y Palafox, J. op. cit. pág. 159.

**CUADRO 2.1: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE ESPAÑA Y EUROPA OCCIDENTAL, 1850-1930.**

| PAÍS                            | 1850 <sup>31</sup> | 1890 <sup>32</sup> | 1930 <sup>33</sup> | TASA CREC. MED. ANUAL 1850-1890 | TASA CREC. MED. ANUAL 1890-1930 | TASA CREC. MED. ANUAL 1850-1930 |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| BÉLGICA                         | 4,3                | 6,1                | 8,1                | 1,05                            | 0,82                            | 1,10                            |
| DINAMARCA                       | 1,4                | 2,2                | 3,5                | 1,43                            | 1,48                            | 1,88                            |
| FINLANDIA                       | 1,6                | 2,4                | 3,5                | 1,25                            | 1,15                            | 1,48                            |
| FRANCIA                         | 35,8               | 37,9               | 41,2               | 0,16                            | 0,19                            | 0,19                            |
| GRAN BRETAÑA                    | 20,8               | 33                 | 44,7               | 1,89                            | 0,72                            | 1,44                            |
| IRLANDA                         | 6,5                | 4,7                | 4,2                | -0,89                           | -0,22                           | -0,44                           |
| ITALIA                          | 24,4               | 28,5               | 41,2               | 0,54                            | 0,91                            | 0,86                            |
| NORUEGA                         | 1,4                | 2                  | 2,8                | 1,07                            | 1,00                            | 1,25                            |
| PAÍSES BAJOS                    | 3,1                | 4,5                | 7,9                | 1,16                            | 1,84                            | 1,94                            |
| PORTUGAL                        | 3,5                | 5                  | 6,8                | 1,07                            | 0,90                            | 1,18                            |
| SUECIA                          | 3,5                | 4,8                | 6,1                | 0,93                            | 0,68                            | 0,93                            |
| <b>ESPAÑA</b>                   | <b>15</b>          | <b>17,5</b>        | <b>23,6</b>        | <b>0,45</b>                     | <b>0,81</b>                     | <b>0,72</b>                     |
| <b>EUROPA OCC.<sup>34</sup></b> | <b>121,3</b>       | <b>148,6</b>       | <b>193,6</b>       | <b>0,56</b>                     | <b>0,76</b>                     | <b>0,75</b>                     |

Fuente: Mitchell, B. R.: *International historical statistics: Europe 1750-1988*, Stockton Press, 3ª Edición, Nueva York, 1992, pp. 3-8.

### 6.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.

#### 6.3.3.1. AGRICULTURA Y GANADERÍA.

El sector primario, cuyo principal componente fue la agricultura, ocupó una fracción alta y constante de la población ocupada española (unos dos tercios) de principio a fin del siglo XIX. Es claro que la existencia de un sector agrícola tan grande constituyó un freno al desarrollo de la economía española<sup>35</sup>. En primer lugar, el bajo nivel de productividad agraria mantuvo la dieta alimenticia del español medio en torno al nivel de subsistencia, con poca mejora sustancial hasta bien entrado el siglo XX (la sustitución gradual del centeno y los cereales pobres por el trigo, y la introducción de la patata y el maíz parecen haber sido las mejoras más destacadas; por otra parte, hay razones para pensar que el consumo de carne por habitante decreció). Así, a finales del siglo XIX e inicios del XX los rendimientos agrícolas en España en productos tan básicos como el trigo, el centeno, la cebada y la patata estaban muy por debajo de las correspondientes a Francia, Gran Bretaña o Alemania<sup>36</sup>.

<sup>31</sup> Gran Bretaña e Irlanda, 1851.

<sup>32</sup> Francia, 1886; Gran Bretaña e Irlanda, 1891; Italia, 1881; Países Bajos, 1889 y España, 1887.

<sup>33</sup> Francia, Gran Bretaña, Irlanda e Italia, 1931.

<sup>34</sup> No se ha incluido Alemania para poder comparar las cifras con las correspondientes a la era ferroviaria.

<sup>35</sup> Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid, 1994 pág. 7.

<sup>36</sup> Tortella, G. op. cit. pág. 7 según Orlando, 1969.

El estancado sector agrícola también falló como mercado para la industria y fuente de capital para la modernización económica. La alta mortalidad y relativamente baja natalidad fueron la causa de que en España el campo exportara una baja proporción de mano de obra<sup>37</sup>.

No obstante, se adivinaron notables avances en algunas regiones españolas: El cultivo del arroz se extendió desde 1861 por la costa mediterránea, sobre todo en Valencia, con un total de 30.000 ha y 300.000 hl, pudiendo exportar una parte de la producción<sup>38</sup>. En Valencia, la sericultura (seda) siguió la misma tónica aunque, a partir de 1870, las moreras comenzarán a ser sustituidas por naranjos. La producción de caña de azúcar en Málaga, Granada y Almería fue importante hasta que, a finales de siglo, se introdujo la remolacha azucarera<sup>39</sup>.

En cualquier caso los principales artículos de exportación fueron los cereales y el vino. El trigo fue el producto más importante de la agricultura española pero la explotación de las tierras marginales hizo que los rendimientos fueran muy bajos. La época de la gran expansión de la vid se produjo entre 1880 y 1895 alcanzando una producción de 30 millones de hectolitros. La devastación de la viña francesa por la epidemia de filoxera, hizo que España se convirtiera en el primer suministrador de vino, alcoholes y aguardientes. A partir de la década de 1890 se produjo un cambio de tendencia con la llegada de la filoxera a la Península<sup>40</sup>.

La ganadería tuvo un periodo expansivo aproximadamente hasta 1865 y, desde esa fecha hasta finales de siglo, un progresivo hundimiento. En 1861, España era el tercer país europeo en producción lanar, caprina y porcina y el cuarto en caballar, mular y asnal. En 1910, por el contrario, ocupaba los últimos lugares en todas las especies, excepto en la ovina<sup>41</sup>.

Hubo que esperar al primer tercio del siglo XX para que se produjese una notable expansión de la actividad agrícola tanto en superficie cultivada como en rendimientos. Exceptuando el empujón que le dio a la agricultura la Primera Guerra Mundial, que llevó aparejada un alza de precios de los productos del campo, existieron tres causas de índole permanente que pueden vincularse a lo que llamaríamos revolución técnica de comienzos del siglo XX: la mejora de la maquinaria agrícola, el empleo del abono y la adopción de técnicas de regadío, si bien faltó decisión en las zonas de predominio cerealístico para cambiar en pocos años el panorama de la economía global española<sup>42</sup>.

Esto no significa que no hubiese progresos en el campo cerealístico, tanto en extensión cultivada como en rendimientos por hectárea. Por ejemplo, el trigo pasó de algo más de tres millones de hectáreas cultivadas en 1905 a más de cuatro millones entre 1931 y 1935. Por lo que se refiere al viñedo, se rehízo muy lentamente del azote de la filoxera, y aunque conoció un cierto período de prosperidad a remolque de la Primera Guerra Mundial, vivió muy por debajo de sus posibilidades. Por el contrario, el cultivo del olivar se mostró mucho más resistente a la coyuntura y más ágil en sus posibilidades económicas. De hecho la superficie plantada aumentó ininterrumpidamente de 1900 a 1935 (1.300.000ha a 2.110.000)<sup>43</sup>.

A pesar de estos resultados los cultivos tradicionales, en esta época fueron desplazados de los primeros lugares de la producción agrícola por los diamantes del regadío (naranja,

---

<sup>37</sup> Tortella, G. op. cit. pág. 7.

<sup>38</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 280.

<sup>39</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 280.

<sup>40</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 281.

<sup>41</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 281.

<sup>42</sup> Vicens, J.: *Historia Económica de España*, Vicens Vives, Barcelona, 1985, pp. 681-2.

<sup>43</sup> Vicens, J. op. cit. pp. 682-3.

remolacha azucarera, limón, etc.) sobre todo en Aragón, Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía oriental<sup>44</sup>.

### 6.3.3.2. EL SECTOR INDUSTRIAL.

La industrialización en España se inició con un fuerte retraso en relación a los países de Europa occidental, debido a toda una serie de razones complejas, entre ellas la lentitud con que fueron introduciéndose los cambios políticos y sociales en la vieja sociedad estamental del Antiguo Régimen que permitieran la emergencia de la burguesía liberal. Las guerras carlistas y la inestabilidad política general del siglo XIX, la escasez de espíritu de empresa, el atraso técnico y el desequilibrio en la distribución de riqueza y renta fueron también condicionantes de la desigual y lenta revolución industrial española<sup>45</sup>. Y ello a pesar de que se culminó la desamortización de la tierra; se construyó una red ferroviaria; se introdujeron mejoras en el sistema educativo; fueron reformados los sistemas monetario, bancario y fiscal; se desarrollaron algunas industrias manufactureras y se modernizaron parcialmente otras<sup>46</sup>.

Por el interés de este estudio cabe destacar que el impacto de la construcción de la red ferroviaria sobre la industria siderúrgica española no tuvo grandes efectos. La causa se deriva de la Ley de Ferrocarriles de 1855 en referencia a la exención del pago de los aranceles de aduanas por el material importado con destino a las compañías ferroviarias. En conjunto, los diputados que sancionaron la ley parecían estar de acuerdo en que la industria siderúrgica española era incapaz de suministrar los productos necesarios para construir los ferrocarriles a precios y calidades semejantes a los ofrecidos por las industrias británicas, francesas o belgas. La urgencia con que los progresistas querían construir las líneas relegó el objetivo de fomento de la economía, por cuanto se negó la posibilidad de que la demanda ferroviaria española estimulase a las industrias autóctonas para crecer y desarrollarse en base a los pedidos de las nuevas construcciones<sup>47</sup>.

Ya en el primer tercio del siglo XX se produjo una relevante transformación en la estructura productiva y un aumento apreciable del sector industrial<sup>48</sup>.

Las razones que explican esta transformación fueron múltiples. Pero entre ellas sobresale la difusión en España de las consecuencias del cambio tecnológico en la obtención de la energía y el incremento de la oferta de dos nuevas fuentes de este input fundamental en los procesos de producción: la electricidad y el petróleo. Su difusión en la estructura productiva del sector industrial permitió superar uno de los principales obstáculos al crecimiento durante todo el siglo anterior: la carencia de carbón de calidad y de saltos de agua utilizables para la producción de energía. Ello hizo posible el impulso de un proceso de crecimiento sostenido en aquellas zonas como Cataluña y el País Vasco en donde la transformación previa, y por lo tanto la acumulación de capital, (físico y humano), había

---

<sup>44</sup> Vicens, J. op. cit. pp. 687-8.

<sup>45</sup> *Nueva Enciclopedia Larousse*, vol. 7 pág. 3.512.

<sup>46</sup> Tortella, G. op. cit. pág. 66 y Palafox, J. op. cit. pág. 168.

<sup>47</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Anaya, Madrid, 1998 Vol. I, pp. 110 y 111.

<sup>48</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 301



alcanzado un mayor nivel, facilitando, por otro lado, la propagación del tejido industrial en otras zonas de España<sup>49</sup>.

No obstante, la trayectoria expansiva estuvo acompañada del surgimiento o la consolidación de desequilibrios territoriales relevantes. En 1930 sólo en tres zonas (Cataluña, País Vasco y Madrid), en donde residía una quinta parte de la población, el producto por habitante se situaba muy por encima de la media, rozando el noventa por ciento en el caso de Cataluña. El resto de las regiones, excepto al área configurada por Aragón, Navarra, y La Rioja, estaban situadas bastante por debajo de la media. Así, el cuarenta por ciento de los habitantes, la mitad de ellos en Andalucía, residía en zonas en donde el producto medio era un veinte por ciento inferior al valor medio<sup>50</sup>.

### **6.3.4. LAS COMUNICACIONES.**

#### **6.3.4.1. EL FERROCARRIL.**

En la segunda mitad del siglo XIX se produjo una revolución en el sistema de transportes español con la llegada del ferrocarril. Una vez que la red ferroviaria estuvo conectada a escala peninsular, hecho que sucedió hacia 1870, la especialización productiva regional comenzó a dejarse sentir en una amplia gama de producciones pues facilitó el transporte de cereales, vino, productos hortofrutícolas, ganaderos y minerales tanto en el mercado interno como en el comercio internacional<sup>51</sup>.

El trigo, producto básico para la subsistencia en la España del siglo XIX, experimentó transformaciones en su superficie cultivada y en sus rendimientos, por las reformas institucionales de mediados de siglo<sup>52</sup> y por el sistema ferroviario, que contribuyó a que el mercado español se integrase, como muestra la convergencia de los precios del trigo en las distintas regiones. Del mismo modo el ferrocarril permitió la especialización del sector ganadero y la distribución a largas distancias de sus productos<sup>53</sup>.

La disponibilidad de un medio de transporte terrestre más regular, rápido y barato que los sistemas tradicionales también favoreció a los viticultores. La correlación hallada entre las series de exportaciones de vino y del transporte de ese producto por ferrocarril revela la importancia que tuvo este medio de transporte para impulsar la producción de vinos<sup>54</sup>. La red ferroviaria también fue capital para la explotación de la riqueza minera de la península Ibérica en la segunda mitad del siglo XIX. En la minería metálica (hierro, plomo) los ferrocarriles de vía estrecha y los de vía normal fueron básicos en la explotación y extracción de la producción hacia los puertos, donde eran embarcados hacia los mercados extranjeros<sup>55</sup>. En el caso del sector textil lanero y algodónero, ubicado casi totalmente en Cataluña durante la segunda mitad del siglo XIX, la adquisición de materia prima, como lana, desde lejanas

---

<sup>49</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 301 y 302.

<sup>50</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 304.

<sup>51</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 137 y Palafox, J. op. cit. pág. 164.

<sup>52</sup> La política proteccionista establecida en 1820 y mantenida en 1849.

<sup>53</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 137.

<sup>54</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 139.

<sup>55</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 139.

regiones productoras, como Extremadura o Castilla, de forma regular y a precios relativamente bajos, debido a la caída de las tarifas de transporte, supuso una incuestionable ventaja para la concentración y desarrollo de la industria lanera. Asimismo, el ferrocarril permitió a la industria lanera catalana conquistar los mercados de la España interior<sup>56</sup>.

El ferrocarril también influyó positivamente sobre otras industrias desarrolladas a comienzos del siglo XX, tales como el cemento, el papel, la industria química y la agroalimentaria, pues la red ferroviaria les permitió abastecerse de inputs y ampliar el radio de comercialización de su producción<sup>57</sup>.

A lo largo del periodo comprendido entre las dos grandes guerras mundiales, el ferrocarril siguió siendo estratégico para la actividad económica y para la sociedad española ya que era el único medio con capacidad para movilizar grandes volúmenes de transporte y carecía de alternativa pues la carretera y el automóvil todavía no se habían desarrollado suficientemente en España. Por ello, los problemas que afectaron al sector ferroviario fueron de gran trascendencia. Durante esos años no se llegó a transformar el sistema de concesiones y la nueva política pública se limitó a subvencionarlas para que pudieran renovar sus equipos obsoletos, generando una demanda notable para los sectores industriales<sup>58</sup>.

La negativa de los gobiernos a incrementar las tarifas por encima del 15% obligó a las compañías a incrementar su producción y a solicitar mayores subvenciones públicas, porque la reducción de los costes no parecía fácil, dada la política nacionalista, que por un lado subvencionaba a las compañías, pero por otro les obligaba a adquirir los inputs en España a precios superiores a los vigentes en el mercado internacional<sup>59</sup>.

Mientras la producción de servicios ferroviarios fue creciente y se mantuvieron las subvenciones públicas, la aplicación del Estatuto Ferroviario benefició a las concesionarias. Pero la caída de la Dictadura de Primo de Rivera, la crisis económica de los años treinta y el cambio de política ferroviaria, restrictiva en el gasto, abocaron a las compañías ferroviarias a una crisis profunda e irreversible. Crisis que se agudizaría con la Guerra Civil debido a los daños causados por las acciones bélicas y por la intensa explotación que se hizo de las instalaciones y de los equipos<sup>60</sup>. La FIGURA 2.1 recoge las líneas de las principales compañías ferroviarias en 1923.

---

<sup>56</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 139.

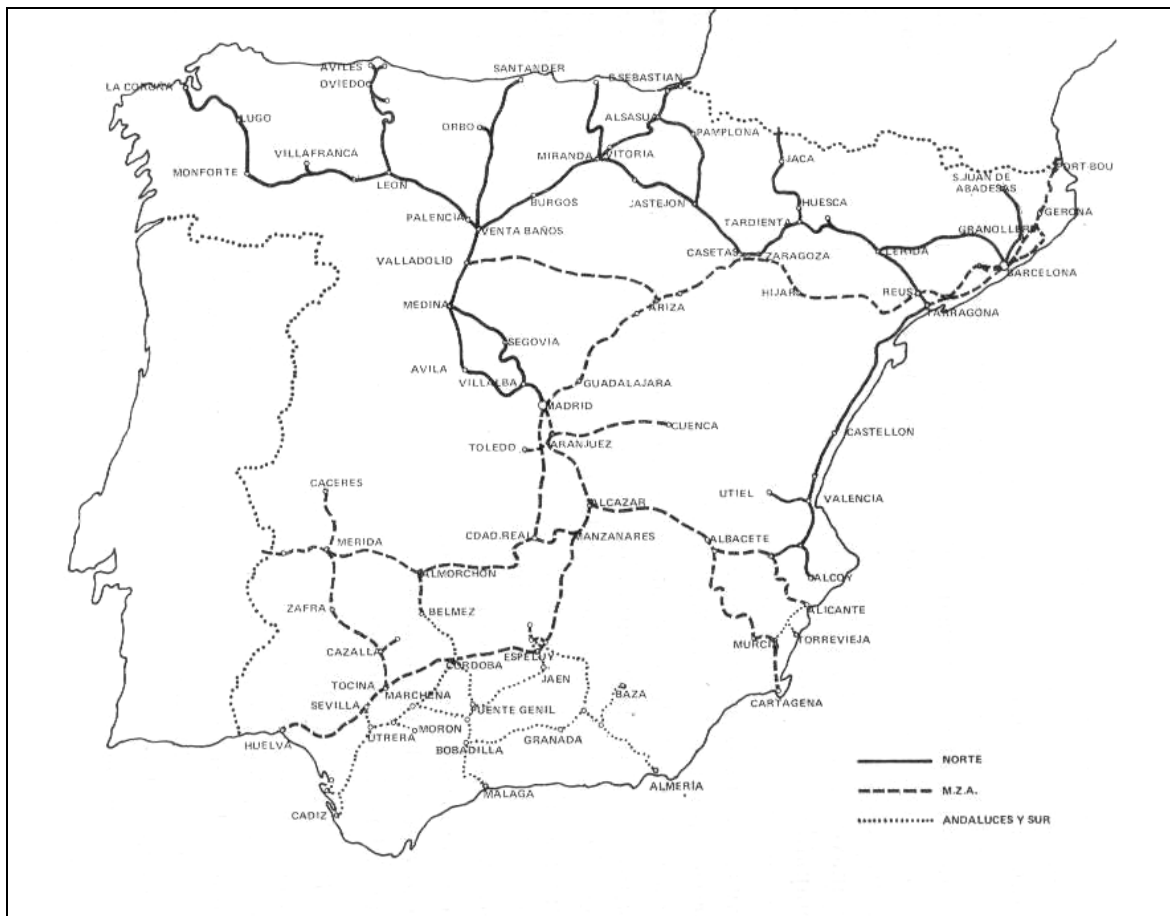
<sup>57</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 137 y Palafox, J. op. cit. pág. 140.

<sup>58</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 137 y Palafox, J. op. cit. pág. 317.

<sup>59</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 137 y Palafox, J. op. cit. pág. 317.

<sup>60</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 137 y Palafox, J. op. cit. pág. 317.

FIGURA 2.1: PRINCIPALES LÍNEAS FERROVIARIAS EN ESPAÑA EN 1923



Fuente: Artola, M.: *Los ferrocarriles en España*, Madrid, 1978, pág. 181.

Para explicitar el impacto del ferrocarril en el sistema de transportes y economía española, los CUADROS 2.2 y 2.3 siguientes recogen la evolución de movimiento de mercancías y viajeros:

**CUADRO 2.2: EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL ENTRE 1867 Y 1929.**

| AÑO  | MILES DE TONELADAS (EN PEQUEÑA VELOCIDAD) |
|------|---|
| 1867 | 2.831                                     |
| 1891 | 11.896                                    |
| 1929 | 35.969                                    |

Fuente: Artola, M.: *Los ferrocarriles en España*, Banco de España, Madrid, 1978 tomo II, pág. 370 según Memorias de Obras Públicas, Cambó, A. en sus *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Madrid, 1918 y Peña, A. en *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*.

**CUADRO 2.3: EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO TOTAL DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE 1861 Y 1930.**

| <b>AÑO</b> | <b>MILES DE VIAJEROS</b> |
|------------|--------------------------|
| 1861       | 7.513                    |
| 1891       | 22.447                   |
| 1930       | 64.567                   |

Fuente: Artola, M.: *Los ferrocarriles en España*, Banco de España, Madrid, 1978 tomo II, pág. 370 según Memorias de Obras Públicas, Cambó, A. en sus *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Madrid, 1918 y Peña, A. en *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*.

Como se observa el tráfico de mercancías casi se multiplicó por trece en este periodo. Para tener una idea de lo importante que fue ese aumento en el tráfico de mercancías en España, podemos compararlo con los valores de Gran Bretaña. Así, en 1867 la relación tonelada/kilómetro (tonelada transportada por kilómetro de vía abierto al tráfico) en Gran Bretaña era de 6.684, mientras que en España era 553, más de diez veces superior. En 1929 estas relaciones eran de 10.094 y 3.001 respectivamente, tan sólo del orden de tres veces superior<sup>61</sup>.

En el caso del transporte de viajeros, el aumento fue también muy importante pero no tanto como en el caso de las mercancías pues entre 1861 y 1930 se multiplicó por algo más de ocho veces<sup>62</sup>. Para entender el importante papel que jugó del ferrocarril en la sociedad española baste establecer la siguiente relación: Como quiera que la población era aproximadamente de 22,5 millones de habitantes en 1924 resulta que, como promedio, cada español utilizó el tren tres veces al año. Recordando que en 1861 esta relación era de dos habitantes por viaje de ferrocarril, podemos afirmar que se ha multiplicado por seis esa relación entre 1861 y 1924<sup>63</sup>.

En cualquier caso, España no era el país de su entorno mejor dotado en materia ferroviaria en términos de kilómetros de ferrocarriles en relación a la extensión del país o al número de habitantes como demuestra el CUADRO 2.4 donde ocupa los últimos lugares.

---

<sup>61</sup> Artola, M. op. cit. pág. 365.

<sup>62</sup> Artola, M. op. cit. pág. 370.

<sup>63</sup> Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 pp. 342 y 343.

**CUADRO 2.4: DOTACIÓN DE VÍAS FERROVIARIAS EN LOS PAÍSES EUROPEOS EN RELACIÓN A LA SUPERFICIE Y A LA POBLACIÓN EN 1913.**

| <b>PAÍS</b>     | <b>KM<br/>FFCC/EXTENSIÓN<br/>(X 1.000)</b> | <b>KM<br/>FFCC/POBLACIÓN<br/>(X 10.000)</b> |
|-----------------|--|---|
| BÉLGICA         | 29,9                                       | 11,9  |
| GRAN BRETAÑA    | 12,9                                       | 8,3   |
| ALEMANIA        | 11,8                                       | 9,5   |
| SUIZA           | 11,7                                       | 13,7  |
| DINAMARCA       | 9,8  | 14,6  |
| HOLANDA         | 9,8  | 5,6   |
| FRANCIA         | 9,5  | 13  |
| AUSTRIA-HUNGRÍA | 6,8  | 9   |
| ITALIA          | 6,1  | 5,1   |
| SUECIA          | 3,2  | 26,5  |
| ESPAÑA          | 3,1  | 8,2   |
| RUSIA           | 1,2  | 4,8   |
| NORUEGA         | 1  | 13,2  |

Fuente: Carreras, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*, 1900 pág. 46 según Krantz (1992)

**CUADRO 2.5: DOTACIÓN DE VÍAS FERROVIARIAS EN LOS PAÍSES EUROPEOS EN RELACIÓN AL NÚMERO DE HABITANTES EN 1913.**

| <b>PAÍS</b>     | <b>KM / 10.000 HAB.</b> |
|-----------------|-------------------------|
| SUECIA          | 26,5                    |
| DINAMARCA       | 14,6                    |
| SUIZA           | 13,7                    |
| NORUEGA         | 13,2                    |
| FRANCIA         | 13                      |
| BÉLGICA         | 11,9                    |
| ALEMANIA        | 9,5                     |
| AUSTRIA-HUNGRÍA | 9                       |
| GRAN BRETAÑA    | 8,3                     |
| ESPAÑA          | 8,2                     |
| HOLANDA         | 5,6                     |
| ITALIA          | 5,1                     |
| RUSIA           | 4,8                     |

Fuente: Carreras, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*, 1900 pág. 47 según Krantz (1992)

#### 6.3.4.2. LA RED DE CARRETERAS Y CAMINOS

En cuanto a la red de caminos, sobre todo a partir de 1840, se llevó a cabo un sustancial programa de construcción de carreteras que probablemente contribuyó a abaratar el coste y el tiempo de transporte, aunque no lo bastante como para colocar a España al nivel de otros países europeos más ricos y de más accesible orografía. Al terminar el siglo España contaba con unos 36.000km de carreteras, de los que unos 16.000 eran de primer o segundo orden. También hubo un cierto progreso en cuanto a los medios de transporte que viajaban por esas carreteras. Hubo una sustitución del transporte a lomos de caballería por los carruajes cuyo diseño también fue evolucionando<sup>64</sup>.

A inicios del siglo XX tuvo lugar otra innovación de gran trascendencia en un país atrasado y con dificultades orográficas muy considerables para la movilidad de mercancías y personas: el automóvil. Con el mismo, se expandió un medio de transporte que representa la revolución de las comunicaciones de la primera mitad del siglo XX<sup>65</sup>.

Su generalización no fue tan rápida como en Europa pues en 1901 su precio era sólo asequible a unos pocos<sup>66</sup>.

Así a mediados de la década de los veinte, el número de habitantes por vehículo se encontraba en torno a los 260, mientras que en los países más avanzados este ratio era notablemente inferior como indica el CUADRO 2.6:

**CUADRO 2.6: HABITANTES POR VEHÍCULO A INICIOS DE LA DÉCADA DE LOS VEINTE.**

| PAÍS           | HABITANTES POR VEHÍCULO EN 1920-1 |
|----------------|-----------------------------------|
| ESTADOS UNIDOS | 11                                |
| CANADÁ         | 21                                |
| GRAN BRETAÑA   | 118                               |
| FRANCIA        | 164                               |
| ESPAÑA         | 262 <sup>67</sup>                 |

Fuente: Ville, S. P.: *Transport and the development of the European Economy, 1750-1918*. The Macmillan Press LTD, Londres, 1990, pág. 192.

Ya en 1926 se acometió el circuito de firmes especiales que, como recoge la FIGURA 2.2, mantiene la estructura radial del sistema de comunicaciones –de Madrid a Salamanca,

<sup>64</sup> Tortella, G. op. cit. pág. 102.

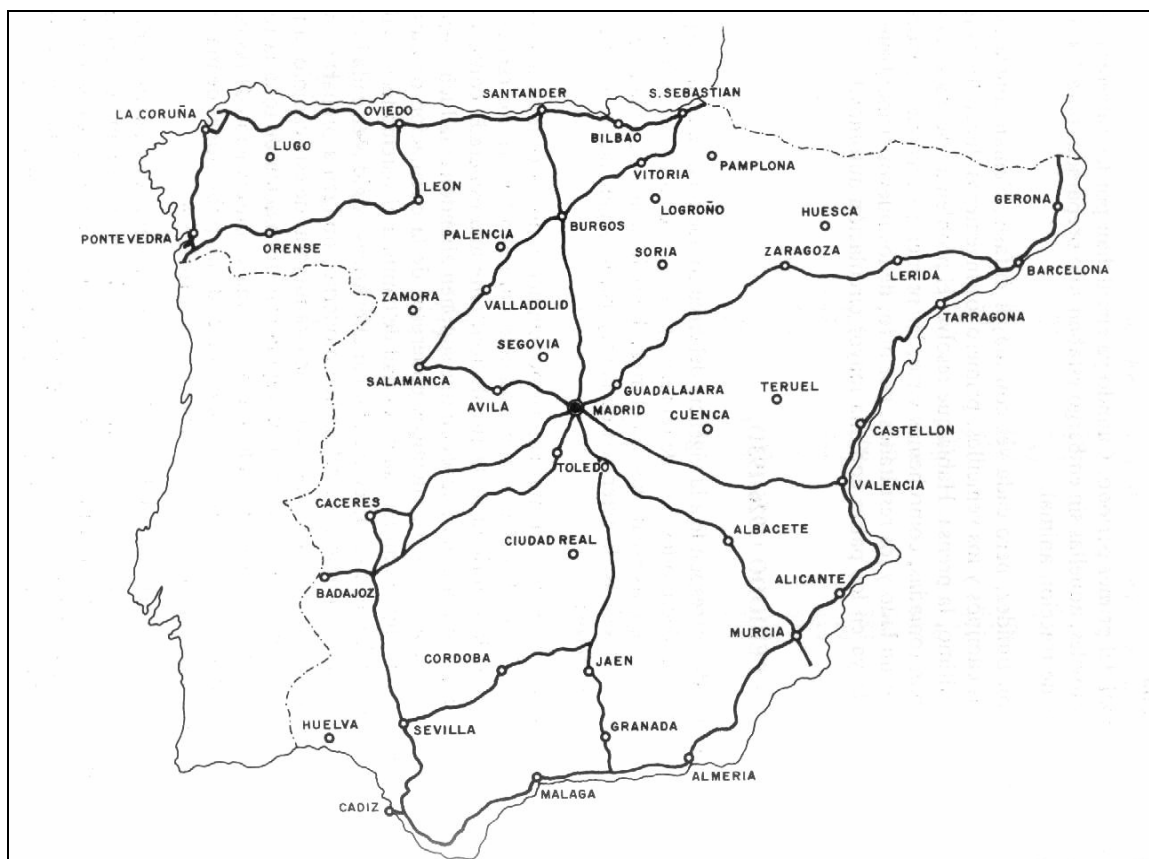
<sup>65</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 303.

<sup>66</sup> Menéndez-Pidal, G.: *España en sus caminos*, Caja de Madrid, Madrid, 1992, pág. 324.

<sup>67</sup> El dato para España corresponde a 1925 el número de vehículos de España se ha tomado de la estimación de Uriol Salcedo, (op. cit. pág. 226), 85.000 vehículos. Para la población en 1925 se ha tomado la media aritmética de los valores poblacionales en España según los censos de 1920 y 1930 (INE).

Burgos, Santander, Zaragoza, Barcelona, Valencia, Murcia, Granada, Sevilla, Cáceres...— aunque incluye los itinerarios costeros, tanto el Cantábrico como el Mediterráneo<sup>68</sup>.

FIGURA 2.2: CIRCUITO DE FIRMES ESPECIALES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX



Fuente: Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992, pág. 240.

En cualquier caso, la importancia que adquiriría el transporte por carretera frente al transporte por ferrocarril era evidente como pone de manifiesto un artículo de V. Marino de la Revista de Obras Públicas: “El servicio de carreteras nacionales tiene hoy tanta importancia como el de ferrocarriles, y presenta la dificultad, en nuestros días, de haber progresado enormemente el material móvil de carreteras y exigir condiciones técnicas que nadie pudo prever al construir las, en el siglo XIX, para la circulación de carros y coches con la velocidad máxima de 10km/h”. “A principios del siglo XX empezaron a circular por las carreteras de España los primeros automóviles, pero no se tomaron en serio: eran pocos, y su velocidad no llegaba a 30km/h con los motores corrientes”. “En la segunda década del siglo XX empezaron a circular por nuestras carreteras potentes motores de 40 caballos con autos de turismo que alcanzar velocidades de 60km/h. Y así llegamos a nuestros días, en que modestos autos de

<sup>68</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pp. 239 y 240.

7.000 pesetas de coste, circulan por las buenas carreteras a 60km/h de velocidad media y a 75km/h la máxima, ofreciendo tanta garantía al tráfico normal como la locomotora más perfecta<sup>69</sup>.

De hecho, a partir de 1924, se inicia una regresión en los transportes de viajeros por ferrocarril, primero lentamente y luego con mayor rapidez achacada en buena parte al despegue del transporte por carretera en vehículos automóviles; se había acabado el monopolio que el ferrocarril ostentaba, desde su nacimiento, hasta estas fechas precisamente<sup>70</sup>.

Cabría así mismo preguntarse por qué se llevó a cabo este acondicionamiento de las carreteras españolas, lo que también puede ayudar a aclarar la cita de Freston en 1930: “El Gobierno español ha comprobado que estamos en la era de los viajes por carretera y que por tanto para atraer a los visitantes extranjeros, haciendo la competencia a otros países, debe ofrecérseles buenas carreteras para sus vehículos. Y mientras Francia ha dejado que su espléndido conjunto de carreteras napoleónicas se encuentre en deficiente estado de conservación... España ha reconocido que su sistema caminero no era bueno y ha puesto en marcha un programa completo para su puesta al día”<sup>71</sup>.

#### 6.3.4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO

En cuanto al transporte marítimo, con la Restauración se entra decididamente en una nueva fase de la marina española. Los puertos mejoran sensiblemente gracias a la labor de las Juntas de Obras. En pocos años las Juntas remozaron y ampliaron los puertos, haciéndolos aptos para el tráfico de vapores. Estos buques dominaron cada vez más el negocio del transporte marítimo aunque en dura competencia con los veleros<sup>72</sup>.

De hecho, así como las ventajas del ferrocarril sobre el transporte por carretera fueron evidentes durante la segunda mitad del XIX, no quedaba claro que así lo fuera respecto del cabotaje. De ahí que los empresarios ferroviarios evitaran construir líneas paralelas a las costas<sup>73</sup>.

El crecimiento del transporte por ferrocarril entre 1870 y mediados de los noventa contrasta con el menor crecimiento del cabotaje, lo que demuestra que había una demanda que podía ser abastecida por aquél y no por el cabotaje. Este transporte se estancó cuando aún no estaban completadas las grandes líneas ferroviarias y creció a un ritmo más rápido desde los años 1890, cuando entraron en funcionamiento las líneas costeras de vía estrecha. Esta evolución hace pensar que estos ferrocarriles costeros lo que hacían era aportar tráfico al cabotaje. Cuando había la posibilidad de comunicar dos puntos por cabotaje el ferrocarril no podía competir con el comercio costero<sup>74</sup>.

Para coordinar el transporte por ferrocarril y por cabotaje, se promulgó el RD de 20 de octubre de 1917 que fijó unas tarifas máximas para la navegación de cabotaje, muy cercanas a

---

<sup>69</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 260 según V. Marino: *Las carreteras modernas*. Revista de Obras Públicas, 1932, pág. 523.

<sup>70</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 343.

<sup>71</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 247 según Ch. L. Freston: *The road of Spain*, Londres, 1930, pp. 13-14.

<sup>72</sup> Vicens, J. op. cit. pág. 625.

<sup>73</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. pág. 16.

<sup>74</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. pág. 17.



las tarifas ferroviarias, y estableció la obligatoriedad de emplear el transporte combinado de cabotaje y ferrocarril para muchas mercancías<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. pág. 18.

## **6.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR.**

En primer lugar hay que señalar que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, los datos censales adquieren una fiabilidad mucho mayor que en la etapa preferroviaria, por lo que no serán precisas correcciones del tipo de las utilizadas en la fase anterior. Para analizar esa evolución demográfica hasta la Guerra Civil Española, de las zonas y municipios del Corredor se han utilizado:

- Los valores del Censo de 1857, que sirven ya recogidos en la etapa preferroviaria y que sirven de partida para al análisis.
- Los valores de la población en 1887, recogidos en el “Censo de la Población de España” de 1887, publicado por el Instituto Geográfico Estadístico en 1889.
- Los valores censales de los años 1900, 1910, 1920 y 1930 recogidos en el INE.
- Otros: Al profundizar en la historia de los distintos municipios también se han recogido en algunos casos datos de su población correspondientes a años intermedios en el conjunto del periodo que pueden ser interesantes para comprender la dinámica a la que estaban sometidos los municipios.

### **6.4.1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA**

Para analizar la actividad productiva en este periodo se ha hecho uso de:

- Como punto de partida, el índice potencial productivo de las zonas y municipios a mediados del siglo XIX de acuerdo con los valores del Diccionario de Madoz.
- Las aportaciones del Diccionario Geográfico, Estadístico de Pablo Riera y Sans de 1881-1887<sup>76</sup>.
- Los datos recogidos en la Enciclopedia Espasa de 1925<sup>77</sup>.

Al igual que en la fase anterior con estas fuentes se han recogido las actividades primarias, secundarias y terciarias pero, a diferencia de aquella, en este epígrafe no se incorporará el movimiento de mercancías en los distintos puertos del Corredor, si no que se ha preferido analizarlo en el apartado del sistema de transportes junto con la demanda de transporte de mercancías por ferrocarril para observar la complementariedad entre ambos modos y facilitar la definición, en su caso, de los nuevos ejes de transporte y desarrollo.

---

<sup>76</sup> La obra completa aparece con el título: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar.*

<sup>77</sup> El título de la obra completa es *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental.*

## 6.4.2. EQUIPAMIENTOS

Las mismas fuentes empleadas para determinar la actividad productiva se han utilizado para determinar los equipamientos; se han recogido los sanitarios, educativos y otros de interés como pueden ser teatros, plazas de toros, Sociedades Económicas de Amigos del País, Palacios Episcopales y, en general, cualquiera de carácter relevante a escala municipal.

## 6.4.3. RED DE COMUNICACIONES

En esta fase ya hay que distinguir entre la red de caminos y la red ferroviaria para llevar a cabo el análisis de accesibilidad en sus distintas variantes: viajeros-mercancías, distancia, coste y tiempo.

Para la confección de la red de caminos de 1930 se ha hecho uso de:

- La propia red de caminos elaborada a mediados del siglo XIX.
- El Diccionario de Pablo Riera de 1881-1887 y sus descripciones acerca de los caminos y el estado en que se encontraban en las inmediaciones de los municipios del Corredor.
- El Mapa de carreteras de la Enciclopedia Espasa de 1925.
- El circuito de Firms Especiales del Corredor extraído de *Historia de los caminos de España*, volumen II, de Uriol Salcedo pág. 240.

En cuanto a la red ferroviaria, se ha tomado directamente el mapa de 1930 elaborado en el tercer epígrafe de este estudio.

Asimismo se han tomado los datos del transporte de viajeros y mercancías entre las distintas estaciones de ferrocarril lo que servirá para tener una idea de la integración de los mercados en el Corredor, las relaciones que existen entre los distintos municipios y zonas, el tipo de productos deficitarios y excedentarios, etc. Estos datos proceden de distintas fuentes:

- *Memoria sobre el Estado de los Ferrocarriles en el año de 1888*, del Boletín de Obras Públicas de 1890.
- *Anuario de Ferrocarriles Españoles* del año 1921 de Ernesto de La Torre, publicado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Por último, se ha recogido el movimiento de mercancías de los puertos habilitados del Corredor relacionándolo con el transporte de mercancías por ferrocarril para definir los principales ejes de transporte y, en su caso, desarrollo. Estos datos se han recogido de:

- *El mercado interior y los principales puertos: 1857-1920* de Esperanza Frax, publicado por el Servicio de Estudios del Banco de España.
- *Estadística del Comercio Exterior de España*, de 1931, del Ministerio de Hacienda, año 1934.

## **6.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.**

Al igual que se llevó a cabo en la era preferroviaria un análisis pormenorizado de la dinámica socioeconómica de las zonas y municipios constituyentes del Corredor y la incidencia de los modos de transporte en éste, a continuación se va a desarrollar ese estudio haciendo hincapié en la función del ferrocarril.

En este análisis, como ya ocurriera en la fase anterior y por los mismos motivos, no se va a incluir Madrid en el tratamiento estadístico al mismo nivel que el resto de zonas de y municipios, pero sí se va a realizar un breve diagnóstico de la coyuntura económica, social, administrativa, etc. de la capital a lo largo del periodo que permitirá insertarla en el marco del Corredor como ciudad y zona al mismo tiempo con incidencia regional y como punto de partida de las líneas de ferroviarias más importantes del Corredor. Así, antes de dar paso al examen de las zonas y municipios propiamente constituyentes del Corredor se va a llevar a cabo este análisis de Madrid.

### **6.5.1. EL CASO DE MADRID.**

La población de Madrid experimentó un espectacular crecimiento desde mediados del siglo XIX hasta los años treinta del siglo XX pasando de menos de trescientos mil habitantes en 1857 a casi medio millón –472.228– en 1887, según el Censo de ese año y cerca de un millón cuatrocientos mil en 1930 –1.383.951–. Así, la dinámica demográfica en el conjunto del periodo muestra una muy elevada tasa media de crecimiento anual –5,37%– siendo la comprendida entre 1887 y 1930 de 4,48%.

En cuanto al tejido productivo, se puede afirmar que la segunda mitad de siglo fue continuista respecto de la coyuntura en la era preferroviaria, pues en la actividad industrial cabe destacar la parvedad de las realizaciones fabriles hasta el mismo final del siglo XIX, consecuencia, entre otras, de la falta de tradición, las carencias de materias primas y la precoz competencia en el sector textil de las empresas de Cataluña. Del mismo modo, se constata la “hipertrofia” del sector terciario acomodado a las funciones que impone la capitalidad del Estado y heredada de décadas anteriores<sup>78</sup>.

Sin embargo, desde comienzos del siglo XX Madrid se convierte en “la capital del capital” de España y en capital de las decisiones empresariales nacionales en lo cual históricamente habían influido tanto su localización central en la península, la capitalidad de la nación desde el siglo XVI y la estructura centralizada y radial de transportes y comunicaciones que se reforzaría durante estos años como se verá en el párrafo siguiente. Así, en el curso del primer tercio del siglo XX las funciones urbanas tradicionales dan paso a otras nuevas en un Madrid que pasa “de corte a metrópolis”, añadiendo a su creciente importancia como centro de comunicaciones, comercial y financiero, un papel como capital intelectual,

---

<sup>78</sup> Nadal, J. y Carreras, A.: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, 1990, pág. 234, según Alonso, J. R.: *De corte a metrópoli*, Madrid, 1985, y otros.

cultural y política<sup>79</sup>. Como ejemplo, durante estos años, el terciario ocupa a dos tercios largos de la población ocupada. Respecto de la actividad industrial, superadas viejas limitaciones infraestructurales –suelo, agua, transportes–, con nuevas posibilidades de suministros energéticos –hidroelectricidad–, y ampliada también la capacidad de recursos tecnológicos y financieros, la industria de Madrid se expande y densifica a lo largo de todo el primer tercio del siglo XX<sup>80</sup>.

En cuanto al sistema de comunicaciones, el patrón de la red radial caminera de mediados de siglo se repetirá en las décadas siguientes a través de la red ferroviaria, la telegráfica y la propia de carreteras<sup>81</sup>. Así, conforme se fue imponiendo la estructura radial, Madrid se convierte en nudo de nudos de modo que la supeditación de las necesidades de transporte a las prioridades político-estratégico-administrativas de las comunicaciones, no redundará sino en ventajas a corto, medio y largo plazo. Muy particularmente, y en el marco de la industrialización española, Madrid será el gran beneficiario del tendido ferroviario. Su emplazamiento es ciertamente privilegiado en el centro de la red, posición que se ve “realzada por la ausencia casi total de medios de transporte alternativos, en especial en los trayectos largos”. Las líneas principales o “de primer orden”, al enlazar el centro con todas las capitales de provincia, con el litoral y con los principales pasos fronterizos, favorecieron especialmente a Madrid, “al quedar la capital conectada con las principales áreas productivas, con los principales mercados de la península y con las fronteras”<sup>82</sup>.

En resumen, durante estos casi ochenta años se produce un notorio incremento de la población madrileña, que rebasa ampliamente el millón de personas, la consagración de Madrid como metrópolis de servicios favorecida por su condición de capital de Estado, localización y red de comunicaciones, que abundan en un centralismo del que Madrid era piedra angular.

## 6.5.2 DEMOGRAFÍA

La población total del Corredor –excluido Madrid– en estos más de ochenta años pasó de más de setecientos cincuenta mil habitantes en 1857 a más de un millón cuatrocientas mil personas, lo que supuso, por tanto, casi duplicar los efectivos en esta etapa. En consecuencia, la dinámica de crecimiento fue mucho mayor a la correspondiente a la era preferroviaria, (1,11% frente a 0,68% anual), y como puede observarse, también muy superior a la correspondiente a España (0,73%). No obstante, en los dos subperiodos en que se ha dividido esta fase se aprecian crecimientos muy distintos por cuanto hasta 1887 la dinámica fue similar a la de la etapa anterior (0,68%), aunque claramente superior a la española (0,45%), mientras que desde ese año hasta 1930 la dinámica crece en el Corredor hasta el 1,17% anual frente al 0,81% nacional aproximándose a las tasas de crecimiento de los países europeos punteros (CUADRO 2.7).

---

<sup>79</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 226 y Juliá, S.; Ringrose, D. y Segura, C.: *Madrid, historia de una capital*, Alianza Editorial, Fundación Caja de Madrid, Madrid, 1994, pág. 261.

<sup>80</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 228 y Juliá, S.; Ringrose, D. y Segura, C. op. cit. pág. 339.

<sup>81</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 223.

<sup>82</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 224 según Gómez, A.: *Ferrocarril, abastecimientos y mercado nacional: Madrid, 1875-1931*, pp. 352 y 353.

En el análisis por zonas, se observa que las más dinámicas correspondieron a los subcorredores C-1, C-2, AI-3, SC-3, donde cabe destacar sobre todo la dinámica del C-1, cuyo crecimiento en la etapa anterior había sido sustancialmente menor. En cualquier caso, y como se acaba de ver, la zona de Madrid alcanzó una dinámica muy superior a todas ellas con una tasa media de crecimiento anual por encima del 5%. Con crecimientos más moderados se encuentran el AI-1 (que, no obstante, de ser recesivo a dinámico), SC-1, SC-2 mientras que el AI-2, SC-4, SC-5, SC-6, AI-4 y SC-7 mantienen sus tasas de crecimiento y algunos casos decrece su ritmo de crecimiento con respecto al de la etapa preferroviaria (AI-2, SC-4, SC-5 y SC-6).

**CUADRO 2.7: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL CORREDOR Y SUS ZONAS DESDE 1857 HASTA 1930.**

| ZONAS             | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                   | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| <b>CORREDOR 1</b> | 167.522           | 206.500           | 366.916           | 0,36                            | 0,78        | 1,81        | 1,63        |
| ÁREA INTERIOR 1   | 5.660             | 6.709             | 8.880             | -0,15                           | 0,62        | 0,75        | 0,78        |
| SUBCORREDOR 1     | 42.339            | 47.261            | 70.796            | 0,74                            | 0,39        | 1,16        | 0,92        |
| ÁREA INTERIOR 2   | 13.276            | 13.113            | 14.075            | 0,35                            | -0,04       | 0,17        | 0,08        |
| <b>CORREDOR 2</b> | 49.248            | 55.908            | 109.283           | 0,99                            | 0,45        | 2,22        | 1,67        |
| SUBCORREDOR 2     | 176.756           | 215.371           | 310.602           | 0,87                            | 0,73        | 1,03        | 1,04        |
| ÁREA INTERIOR 3   | 22.280            | 32.040            | 46.866            | 0,61                            | 1,46        | 1,08        | 1,51        |
| SUBCORREDOR 3     | 52.886            | 68.249            | 118.784           | 0,56                            | 0,97        | 1,72        | 1,71        |
| SUBCORREDOR 4     | 65.745            | 73.844            | 87.400            | 0,78                            | 0,41        | 0,43        | 0,45        |
| SUBCORREDOR 5     | 29.031            | 35.191            | 43.520            | 0,94                            | 0,71        | 0,55        | 0,68        |
| SUBCORREDOR 6     | 110.812           | 127.596           | 166.236           | 0,79                            | 0,50        | 0,70        | 0,69        |
| ÁREA INTERIOR 4   | 18.241            | 28.371            | 27.999            | 0,53                            | 1,85        | -0,03       | 0,73        |
| SUBCORREDOR 7     | 23.960            | 25.818            | 34.340            | 0,45                            | 0,26        | 0,77        | 0,59        |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>     | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

Fuentes: Censo de 1857, 1887 y 1930, INE.

Como en la era preferroviaria se ha realizado un análisis discriminante para la población total de 1930 así como de la dinámica demográfica a medio (1857-1887) y largo plazo (1857-1930) tanto a nivel de zonas como de municipios. De nuevo, para la definición de niveles resultantes del análisis de la dinámica por zonas se han tomado los correspondientes a la tipificación por municipios porque el número de zonas –trece– es demasiado bajo mientras que el número de municipios –cuarenta y nueve– proporciona niveles más apropiados (ANEXOS 2.1 al 2.4).

#### 6.5.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.

Llegados al primer tercio del siglo XX, la distribución de la población en el Corredor muestra a nivel de zonas, de nuevo una concentración en el C-1, SC-2 y SC-6, además de la zona de Madrid con casi un millón y medio de personas; mantiene su posición intermedia el SC-3 pero pierde peso demográfico el SC-4 a costa del SC-2. Respecto de las zonas con poco peso demográfico relativo en el Corredor, se observa cómo en el último nivel se han agrupado todas aquellas que en 1857 ocupaban los dos últimos niveles, por lo que se podría decir que ha habido una cierta convergencia entre ellas (CUADROS 2.8, 2.9, 2.10 y 2.11 y MAPAS 2.1 y 2.2).

A nivel municipal, aun siendo algo menos acusada que a mediados del siglo XIX, se mantiene la polarización en las provincias litorales, notándose un crecimiento demográfico de numerosos núcleos rurales, además de otros de tamaño intermedio y otros de carácter netamente urbano, lo que confiere al Corredor una estructura más policéntrica.

En términos generales, Madrid afianza su posición de gran capital con casi un millón cuatrocientos mil habitantes, le sigue Valencia, que rebasa los trescientos veinte mil, y Murcia, con más de ciento cincuenta mil. Por lo tanto, la jerarquía de ciudades en los niveles más altos de mantiene casi ochenta años después.

A continuación, se encuentra Cartagena, con más de cien mil habitantes, mientras que Lorca pierde un nivel, que comparte con Alicante, con poblaciones del orden de los setenta mil habitantes.

Como ciudades pequeñas se encuentran Orihuela, Elche, Alcoy, Castellón, que más o menos mantiene su posición relativa, y Albacete que pasa de ser municipio intermedio a ciudad pequeña. Ya como municipios urbanos aparecen Alcázar de San Juan, Hellín, Jumilla, Yecla, Sagunto, y Caravaca, de manera que casi todos ellos muestran un crecimiento muy significativo.

En los dos últimos niveles, correspondientes a municipios intermedios y rurales figuran la gran mayoría de los municipios que en 1857 se englobaban en la categoría de municipios rurales con las excepciones señaladas. Concretamente en el penúltimo nivel se encuentran los municipios restantes del C-2, Cuenca, y la mayoría de núcleos de las provincias litorales; en el último nivel se encuentran sobre todo los municipios correspondientes a las zonas interiores tanto las litorales como las interiores.

**CUADRO 2.8: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 1930.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                                 | <b>ZONAS</b>                         | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--|--------------------------------------|-----------------------|
| GRANDES ÁREAS REGIONALES (MÁS DE 1.300.000 hab.) | MADRID                               |                       |
| ÁREAS REGIONALES (300.000 a 370.000 hab.)        | C-1; SC-2                            | 1                     |
| ÁREAS MUY GRANDES (150.000 a 300.000 hab.)       | SC-6                                 | 2                     |
| ÁREAS GRANDES (100.000 a 150.000 hab.)           | SC-3; C-2                            | 3                     |
| ÁREAS MEDIANAS (60.000 a 100.000 hab.)           | SC-1; SC-4                           | 4                     |
| ÁREAS PEQUEÑAS (menos de 60.000 hab.)            | AI-3; SC-5; SC-7<br>AI-2; AI-4; AI-1 | 5                     |
| TOTAL  | 14                                   |                       |

Fuente: Elaboración propia

Su ordenación por población en 1930 sería la siguiente:

**CUADRO 2.9: POBLACIÓN SEGÚN ZONAS EN 1930.**

| <b>ZONAS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> |
|-----------------|------------------|
| MADRID          | 1.383.951        |
| CORREDOR 1      | 366.916          |
| SUBCORREDOR 2   | 310.602          |
| SUBCORREDOR 6   | 166.236          |
| SUBCORREDOR 3   | 118.784          |
| CORREDOR 2      | 109.283          |
| SUBCORREDOR 4   | 87.400           |
| SUBCORREDOR 1   | 70.796           |
| AREA INTERIOR 3 | 46.866           |
| SUBCORREDOR 5   | 43.520           |



| <b>ZONAS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> |
|-----------------|------------------|
| SUBCORREDOR 7   | 34.340           |
| ÁREA INTERIOR 4 | 27.999           |
| ÁREA INTERIOR 2 | 14.075           |
| ÁREA INTERIOR 1 | 8.880            |

Fuente: Censo de 1930, INE

**CUADRO 2.10: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 1930.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                            | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALS (más de 1.300.000 hab.)    | 1                           | -                     |
| CAPITALES MEDIANAS (318.000 a 322.000 hab.) | 1                           | 1                     |
| CAPITALES PEQUEÑAS (156.000 a 318.000 hab.) | 1                           | 2                     |
| GRANDES CIUDADES (100.000 a 156.000 hab.)   | 1                           | 3                     |
| CIUDADES MEDIANAS (58.000 a 100.000 hab.)   | 2                           | 4                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS (34.000 a 58.000 hab.)    | 5                           | 5                     |
| MUN. URBANOS (20.000 a 34.000 hab.)         | 7                           | 6                     |
| MUN. INTERMEDIOS (10.000 a 20.000 hab.)     | 18                          | 7                     |
| MUN. RURALES (menos de 10.000 hab.)         | 14                          | 8                     |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>50</b>                   | <b>-</b>              |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 1857, 1887 y 1930, INE

La ordenación de los municipios según su población y tipología sería la siguiente:

**CUADRO 2.11: TIPOLOGÍA Y POBLACIÓN MUNICIPAL EN 1930.**

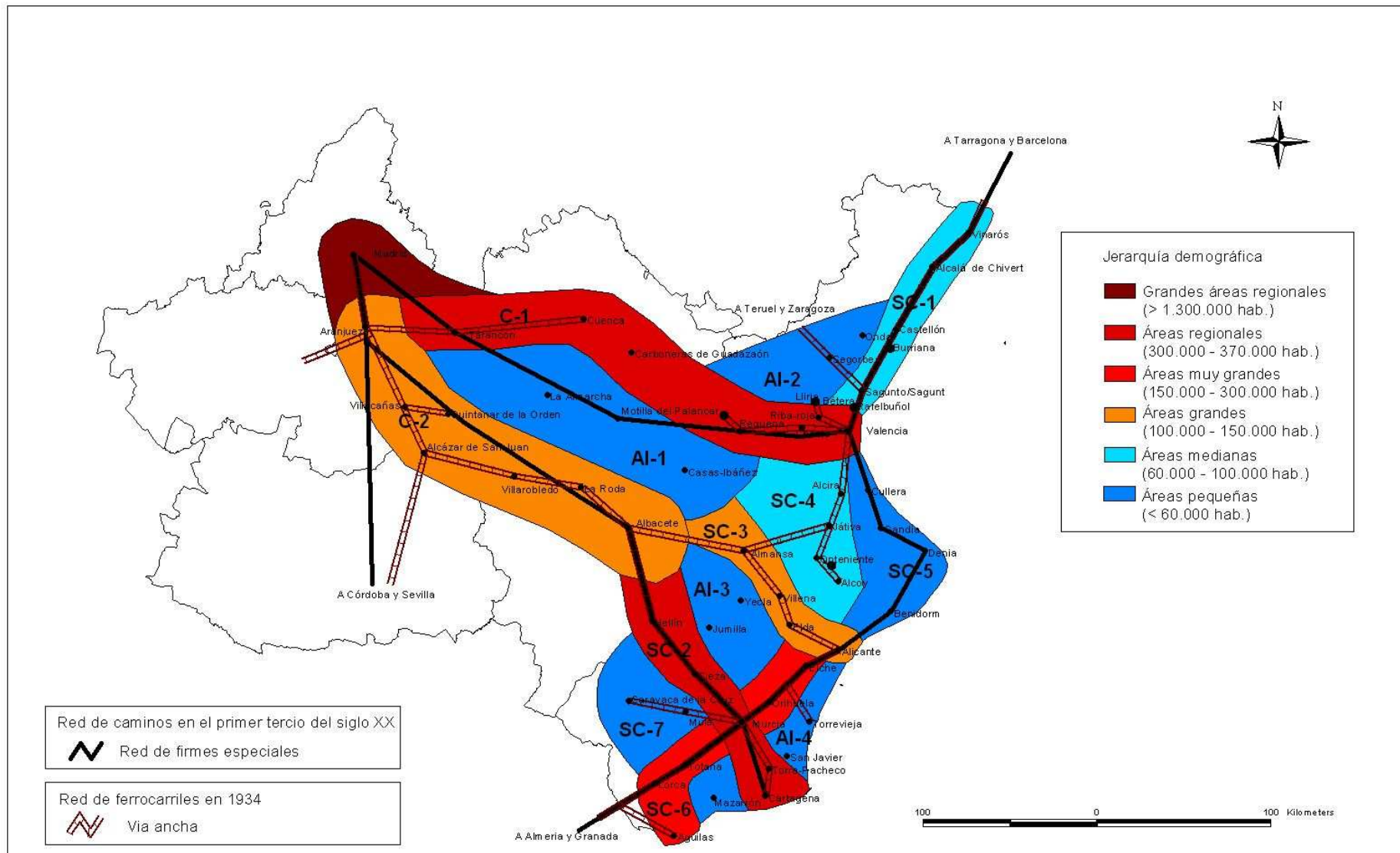
| <b>TIPOLOGÍA</b>   | <b>MUNICIPIOS</b>   | <b>POBLACION</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--------------------|---------------------|------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES  | MADRID              | 1.383.951        | -                     |
| CAPITALES MEDIANAS | VALENCIA            | 320.195          | 1                     |
| CAPITALES PEQUEÑAS | MURCIA              | 158.724          | 2                     |
| GRANDES CIUDADES   | CARTAGENA           | 102.518          | 3                     |
| CIUDADES MEDIANAS  | ALICANTE            | 73.071           | 4                     |
|                    | LORCA               | 60.300           | 4                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS  | ALBACETE            | 41.885           | 5                     |
|                    | ALCOY               | 38.739           | 5                     |
|                    | ORIHUELA            | 38.570           | 5                     |
|                    | ELCHE               | 38.013           | 5                     |
|                    | CASTELLON           | 36.781           | 5                     |
| MUN. URBANOS       | YECLA               | 26.410           | 6                     |
|                    | ALCÁZAR DE SAN JUAN | 24.205           | 6                     |
|                    | HELLÍN              | 22.537           | 6                     |
|                    | CARAVACA            | 21.306           | 6                     |
|                    | ALCIRA              | 21.232           | 6                     |
|                    | JUMILLA             | 20.456           | 6                     |
|                    | SAGUNTO             | 20.235           | 6                     |
| MUN. INTERMEDIOS   | CIEZA               | 17.889           | 7                     |
|                    | REQUENA             | 17.650           | 7                     |
|                    | VILLENA             | 17.638           | 7                     |
|                    | VILLARROBLEDO       | 17.461           | 7                     |
|                    | AGUILAS             | 15.745           | 7                     |
|                    | CUENCA              | 15.599           | 7                     |
|                    | ARANJUEZ            | 15.245           | 7                     |
|                    | JÁTIVA              | 15.087           | 7                     |
|                    | ALMANSA             | 14.630           | 7                     |
|                    | GANDÍA              | 14.009           | 7                     |
|                    | TOTANA              | 13.608           | 7                     |
|                    | MAZARRÓN            | 13.604           | 7                     |
|                    | ELDA                | 13.445           | 7                     |
|                    | CULLERA             | 13.335           | 7                     |
|                    | DENIA               | 13.063           | 7                     |
|                    | MULA                | 13.034           | 7                     |
| ONTENIENTE         | 12.342              | 7                |                       |
| LA RODA            | 10.487              | 7                |                       |
| MUN. RURALES       | TORRE-PACHECO       | 8.934            | 8                     |
|                    | TORREVIEJA          | 8.754            | 8                     |
|                    | VINAROS             | 8.281            | 8                     |
|                    | ONDA                | 7.472            | 8                     |
|                    | TARANCÓN            | 6.919            | 8                     |
|                    | SEGORBE             | 6.603            | 8                     |
|                    | SAN JAVIER          | 5.641            | 8                     |
| ALCALÁ DE CHIVERT  | 5.499               | 8                |                       |

*“La llegada del ferrocarril al Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia y su impacto hasta la Guerra Civil Española”.*

|  |                         |       |   |
|--|-------------------------|-------|---|
|  | CHESTE                  | 5.101 | 8 |
|  | CASAS IBÁÑEZ            | 3.990 | 8 |
|  | MOTILLA DEL<br>PALANCAR | 3.678 | 8 |
|  | BENIDORM                | 3.113 | 8 |
|  | CARBONERAS              | 1.452 | 8 |
|  | LA ALMARCHA             | 1.212 | 8 |

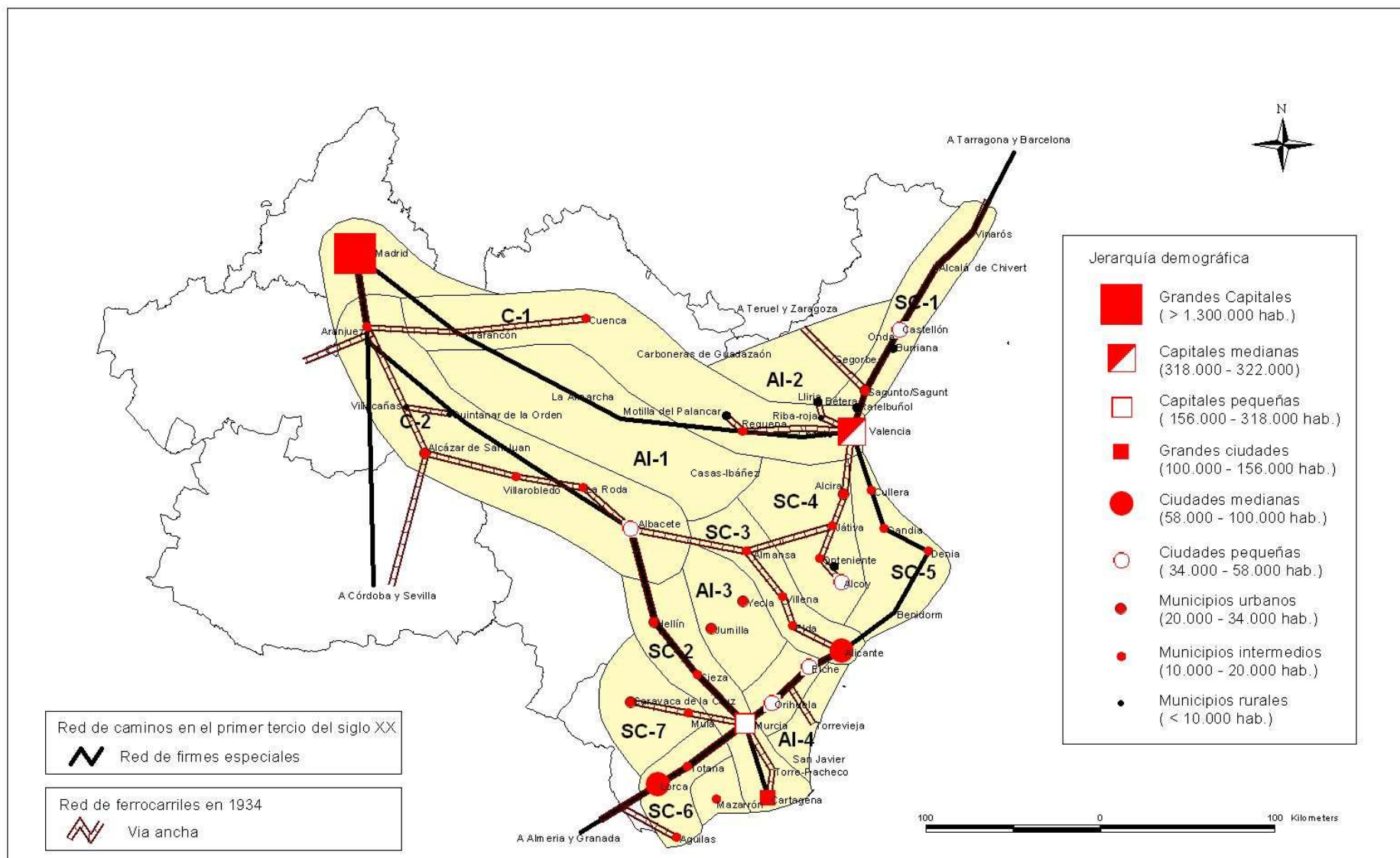
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 1930, INE

**MAPA 2.1: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 1930, INE

**MAPA 2.2: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 1930, INE

#### 6.5.2.2. DINÁMICA A MUY LARGO PLAZO (1857-1930) Y A LARGO PLAZO (1887-1930).

Respecto de la dinámica demográfica, como se recoge en los CUADROS 2.12 y 2.13 y MAPAS 2.3 y 2.4, a nivel de zonas se observa en primer lugar que ya no aparece ninguna con propensión estable a muy largo plazo pero con tendencia a la regresión en el largo plazo<sup>83</sup>. Así, con carácter estable en el muy largo plazo pero con tintes estables o dinámicos en el largo plazo en esta etapa tan sólo figuran el AI-2 y el AI-4 respectivamente.

De este modo, casi la totalidad del resto de zonas presenta unas tasas de crecimiento tanto a largo como a muy largo plazo consideradas como dinámicas, abandonando algunas zonas como la AI-3, SC-1, SC-4 y SC-6 dinámicas regresivas o estables a medio y largo plazo características de la era preferroviaria. Tan sólo aparecen como zonas muy dinámicas el C-2, con un crecimiento a largo plazo superior al 2% anual, y Madrid, cuyo crecimiento del orden del 5% anual la convierten en la zona más dinámica del Corredor con mucha diferencia.

No obstante, es a nivel municipal donde se aprecian mayores diferencias espaciales. Así, en primer lugar y como ocurría a nivel agregado con las zonas, no aparece ningún municipio en el nivel estable a muy largo plazo y regresivo a largo plazo, lo que supone un avance significativo en general y más concretamente para los que se encontraban en esa situación en la etapa anterior como la mayoría del interior manchego; en su mayor parte han pasado a ser dinámicos en los dos periodos de tiempo considerados en esta etapa. Por el contrario, otros municipios que gozaban de un mayor dinamismo demográfico en la etapa preferroviaria, como algunos de los ubicados en la fachada litoral, casos de Vinaroz, Alcalá de Chivert, Benidorm, Torreveja, Cullera, Denia o Mazarrón, y otros interiores como Segorbe, Lorca o Alcira muestran en esta fase una ralentización en sus ritmos de crecimiento prácticamente manteniendo sus efectivos a lo largo de todo el periodo.

También como sucedía en la dinámica de zonas, con tasas de crecimiento consideradas como dinámicas a largo y muy largo plazo se encuentran la mayoría de municipios con las excepciones señaladas a las que habría que añadir, Valencia y Villarrobledo, dinámicos a muy largo plazo, muy dinámicos a largo plazo, y mostrando una dinámica de crecimiento mayor respecto de la etapa anterior.

Por último, y como muy dinámicos en sendos espacios temporales estudiados, se encuentran los núcleos de Madrid, con una tasa muy superior al resto, Albacete, Alicante, Sagunto, Alcázar de San Juan y Elda, habiendo experimentado un especial crecimiento los tres últimos.

En definitiva, en términos generales se observa en el Corredor un aumento significativo de la dinámica demográfica en esta fase con respecto a la etapa preferroviaria.

---

<sup>83</sup> Tal y como ocurría con el AI-1 y el SC-7 en la era preferroviaria.

**CUADRO 2.12: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1857-1930 Y 1887-1930.**

| TIPOLOGÍA                                    |  | ZONAS (NIVEL ASOCIADO <sup>84</sup> )  |
|--|--|--|
| TASA CRECIMIENTO MUY LARGO PLAZO (1857-1930) | TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1887-1930) |  |
| ESTABLES<br>(-0,4% a +0,4%)                  | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 | AI-2(5)  |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                | AI-4(4)  |
|  | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    |  |
| DINÁMICOS<br>(+0,4% a +1,9%)                 | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 |  |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                | C-1(2); AI-1(3); SC-1(3); SC-2(3); AI-3(2); SC-3(2); SC-4(4); SC-5(4); SC-6(3); SC-7(4); |
|  | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    | C-2 (1)  |
| MUY DINÁMICOS<br>(+1,9% a +5,5%)             | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    | MADRID   |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 1857, 1887 y 1930, INE

<sup>84</sup> Se ha recogido entre paréntesis el nivel asociado por dinámica demográfica para cada zona y municipio según la normalización ponderada recogida en los ANEXOS 3 y 4 respectivamente. El hecho de que no se correspondan estos niveles directamente con la clasificación del CUADRO 2.13 se debe a que en la asignación de niveles se ha ponderado con peso 2 a la dinámica a largo plazo y con peso 1 a la dinámica a medio plazo. Esta asignación de niveles permitirá más adelante una caracterización de zonas y de municipios mucho más sencilla para su análisis.

**CUADRO 2.13: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1857-1930 Y 1887-1930.**

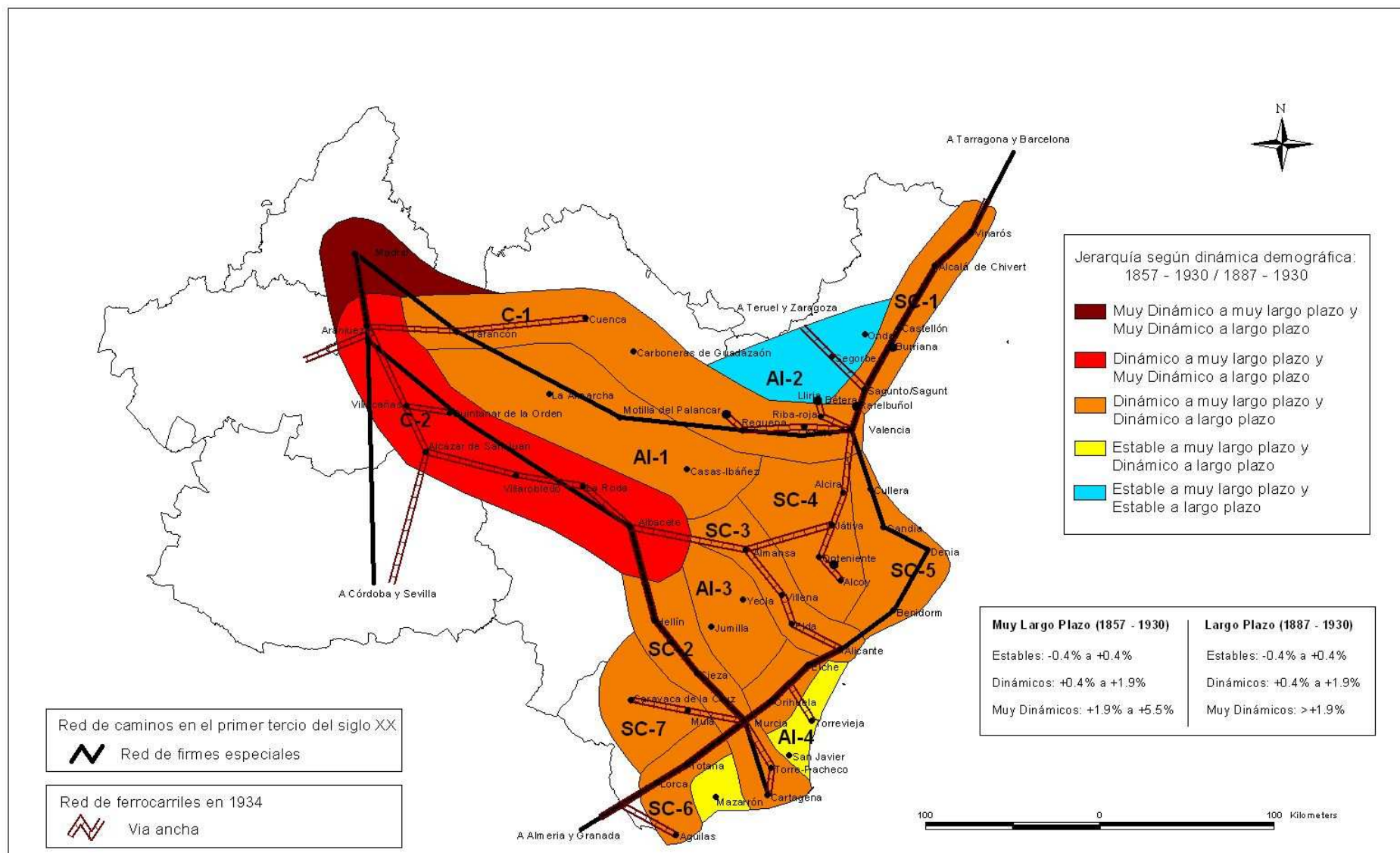
| TIPOLOGÍA                                    |  | MUNICIPIOS (NIVEL ASOCIADO)   |
|--|--|---|
| TASA CRECIMIENTO MUY LARGO PLAZO (1857-1930) | TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1887-1930) |   |
| ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                     | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 | Vinaroz(6), Segorbe(6), Cheste(5), Alcalá de Chivert(5), Torrepacheco(5), Onteniente(5), Játiva(5), Benidorm(5), Lorca(5), Torrevieja(5)  |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                | Cullera(5), Alcira(4), Denia(4), Mazarrón(4)  |
|  | MUY DINÁMICOS (> +1,9%)                  |   |
| DINÁMICOS (+0,4 a +1,9%)                     | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 |   |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                | Mula(5), Tarancón(4), Motilla del Palancar(5), Carboneras(4), Requena(4), La Almarcha(4), Casas Ibáñez(4), Castellón(4), Onda(4), Aranjuez(4), La Roda(4), Cieza(4), Murcia(4), Cartagena(4), Yecla(4), Almansa(4), Villena(4), Alcoy(4), Gandía(4), Elche(4), Orihuela(4), Totana(4), Águilas(4), San Javier(4), Caravaca(4), Cuenca(3), Hellín(3), Jumilla(3) |
|  | MUY DINÁMICOS (> +1,9%)                  | Valencia(3), Villarrobledo(3)   |



| <b>TIPOLOGÍA</b>                                    |   | <b>MUNICIPIOS (NIVEL ASOCIADO)</b>  |
|---|---|---|
| <b>TASA CRECIMIENTO MUY LARGO PLAZO (1857-1930)</b> | <b>TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1887-1930)</b> |   |
| <b>MUY DINÁMICOS</b><br>(+1,9% a +5,5%)             | <b>MUY DINÁMICOS &gt;</b><br>+1,9%              | Albacete(3), Alicante(3), Sagunto(1), Alcázar de San Juan(1), Elda(1), Madrid |

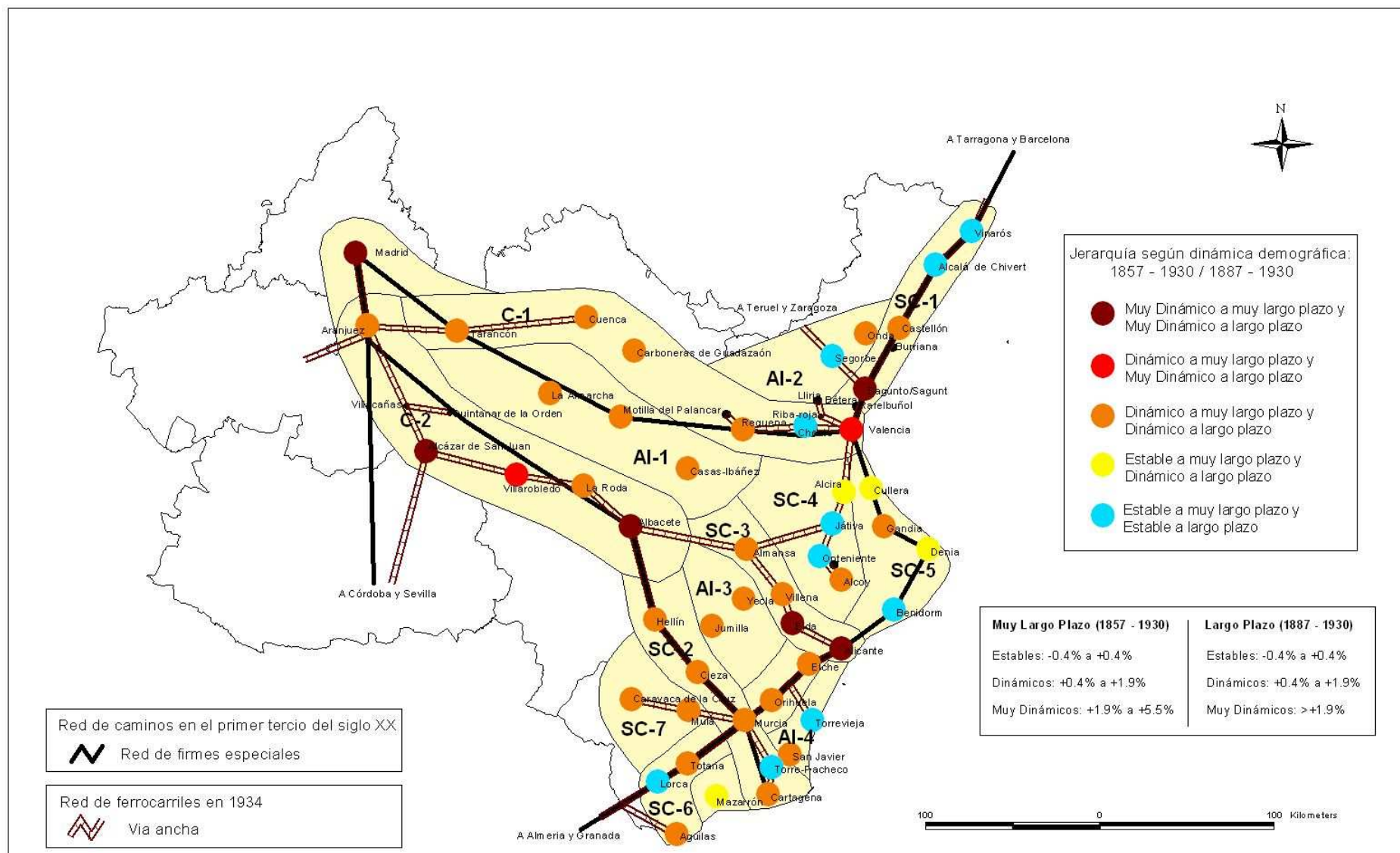
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 1857, 1887 y 1930, INE

**MAPA 2.3: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1857-1930 / 1887-1930.**



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de población de 1857, 1887 y 1930, INE

**MAPA 2.4: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1857-1930 / 1887-1930.**



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de población de 1857, 1887 y 1930, INE

### **6.5.3. SISTEMA PRODUCTIVO LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**

Para la determinación del índice potencial productivo en las zonas y municipios del Corredor en 1930 en primer lugar se partirá del índice potencial productivo correspondiente a mediados del siglo XIX, recogido en la fase anterior. A partir de estos resultados, y de acuerdo con las aportaciones de actividades económicas y equipamientos de los años ochenta del siglo XIX y la década de los veinte del siglo se podrá estimar el índice potencial productivo en el primer tercio del siglo XX y su evolución a lo largo del periodo. Así, como en la etapa anterior, se ha rellenado una tabla en la que figura el potencial de medidos del siglo XIX y la evolución en la actividad de los distintos sectores productivos a lo largo del periodo según las anotaciones de distintas fuentes consultadas. De esta forma, incrementos en la actividad primaria reducirían el índice potencial productivo, mientras que aumentos en la actividad secundaria, y sobre todo, terciaria lo aumentaría, de acuerdo con el valor añadido y productividad asociado a cada actividad económica. Obviamente, situaciones inversas generarían efectos contrarios sobre el índice potencial productivo.

Una vez se haya establecido el índice potencial productivo a nivel municipal, por agregación de municipios se podrá estimar, aproximadamente, el correspondiente a cada zona teniendo en cuenta el peso demográfico de cada uno de esos municipios en su correspondiente zona.

Los resultados se recogen en los CUADROS 2.14 y 2.15 y MAPAS 2.5 y 2.6. En ellos se aprecia a nivel de zonas además del mantenimiento de Madrid y el C-1 como áreas de índice potencial productivo muy alto, el avance del C-2, SC-2 y SC-3, es decir, las zonas que se extienden a lo largo de los principales ejes ferroviarios radiales desde Madrid, se han convertido en las que mayores potenciales de desarrollo han generado. Con potenciales altos se mantienen el AI-2 y el SC-4, también favorecidas por la llegada del ferrocarril aunque sin ubicarse en rutas tan destacadas. Con potenciales medios aparecen el SC-1, SC-6, AI-4, AI-3 y SC-5, de los cuales, los tres primeros repiten potencial a pesar de que el SC-1 y el SC-6 se encontraban en ejes ferroviarios importantes, el AI-3 aumenta su potencial de bajo a medio, y el SC-5 pasa de alto a medio pese a su ubicación en el muy mejorado eje del litoral. Por último, con potenciales bajos permanecen el AI-1 y el SC-7, en cierta consonancia con su baja accesibilidad relativa como se verá más adelante.

Descendiendo al análisis municipal, pues este diagnóstico de zonas además de insuficiente puede resultar engañoso, se observa que los núcleos con un mayor índice potencial productivo corresponden en su mayor parte a los grandes municipios fruto de su elevada especialización en el sector terciario sobre todo. Son los casos de Madrid, Valencia, Cartagena y Alicante, que ya contaban con este índice de potencial, pero también de otros municipios ubicados en las principales rutas ferroviarias desde Madrid y que ascienden de potencial como Alcázar de San Juan, Villarrobledo o Albacete. También aparecen con potenciales muy altos las ciudades que paulatinamente se van especializando en la industria como Alcoy, Elche o Elda, y que en el caso de Alcoy, no necesariamente ubicadas en los itinerarios de “primer orden”. Seguidamente, con potenciales altos destacan otras ciudades importantes del Corredor insertas también en ejes destacados como Murcia, Sagunto, Castellón, Villena, Segorbe, Játiva, Alcira, Gandía, Denia Orihuela. De nuevo en este caso figuran otras más desfavorecidas respecto de la red de transporte y vinculadas a la actividad industrial como Onteniente u Onda. Ya con potenciales medios aparecen otras ciudades también situadas en ejes de transporte mucho menos favorecidos como Jumilla, Yecla, Águilas, Mazarrón, Caravaca o Motilla del Palancar, pero a la vez

otras situadas en nodos de elevada accesibilidad como Aranjuez, La Roda o Almansa. Con potenciales menores figuran además de los más núcleos desfavorecidos desde el punto de vista de la red de comunicaciones como Carboneras, La Almarcha, San Javier o Mula otras con elevada accesibilidad como Vinaroz, Lorca, Totana o Cullera.

**CUADRO 2.14: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL A FINALES DEL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**

|        | MUNICIPIO            | ÍND. POTENCIAL PRODUCT. MEDIADOS SIGLO XIX | EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD |               |               | ÍND. POTENCIAL PRODUCT. 1 <sup>er</sup> TERCIO SIGLO XX |
|--------|----------------------|--|---------------------------|---------------|---------------|---|
|        |                      |  | PRIMARIO                  | SECUNDARIO    | TERCIARIO     |   |
| MADRID | MADRID               | MUY ALTO                                   | MENOR                     | IGUAL O MAYOR | MAYOR         | MUY ALTO  |
| C-1    | TARANCÓN             | BAJO                                       | IGUAL O MAYOR             | IGUAL         | MAYOR         | BAJO  |
|        | CUENCA               | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | ALTO  |
|        | CARBONERAS           | MUY BAJO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MUY BAJO  |
|        | REQUENA              | MUY ALTO                                   | MAYOR                     | IGUAL         | MAYOR         | ALTO  |
|        | CHESTE               | BAJO                                       | IGUAL O MAYOR             | IGUAL         | MAYOR         | BAJO  |
|        | VALENCIA             | MUY ALTO                                   | IGUAL O MAYOR             | IGUAL O MAYOR | MAYOR         | MUY ALTO  |
| AI-1   | LA ALMARCHA          | MEDIO                                      | IGUAL                     | IGUAL         | MENOR         | BAJO  |
|        | MOTILLA DEL PALANCAR | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL O MENOR | IGUAL O MAYOR | MEDIO   |
|        | CASAS IBÁÑEZ         | MUY BAJO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | BAJO  |
| SC-1   | SAGUNTO              | MEDIO                                      | IGUAL O MAYOR             | MUCHO MAYOR   | IGUAL         | ALTO  |
|        | CASTELLÓN            | MEDIO                                      | IGUAL O MENOR             | MAYOR         | MAYOR         | ALTO  |
|        | ALCALÁ DE CHIVERT    | MEDIO                                      | IGUAL O MAYOR             | IGUAL         | IGUAL         | BAJO  |
|        | VINAROS              | ALTO                                       | IGUAL O MAYOR             | MENOR         | MENOR         | BAJO  |
| AI-2   | SEGORBE              | MUY ALTO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MENOR | ALTO  |
|        | ONDA                 | BAJO                                       | MAYOR                     | MAYOR         | MAYOR         | ALTO  |
| C-2    | ARANJUEZ             | MEDIO                                      | MAYOR                     | IGUAL         | MAYOR         | MEDIO   |
|        | ALCÁZAR              | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL         | MUCHO MAYOR   | MUY ALTO  |
|        | VILLARROBLEDO        | ALTO                                       | IGUAL                     | MAYOR         | IGUAL O MAYOR | MUY ALTO  |
|        | LA RODA              | MEDIO                                      | IGUAL O MAYOR             | IGUAL O MAYOR | IGUAL O MAYOR | MEDIO   |
|        | ALBACETE             | ALTO                                       | MENOR                     | MAYOR         | MAYOR         | MUY ALTO  |
| SC-2   | HELLÍN               | MUY ALTO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | MUY ALTO  |
|        | CIEZA                | MEDIO                                      | IGUAL                     | MAYOR         | MAYOR         | ALTO  |
|        | MURCIA               | MEDIO                                      | IGUAL                     | MAYOR         | MAYOR         | ALTO  |
|        | TORRE-PACHECO        | ALTO                                       | IGUAL                     | MENOR         | MENOR         | MEDIO   |
|        | CARTAGENA            | MUY ALTO                                   | IGUAL O MAYOR             | MENOR O IGUAL | IGUAL         | MUY ALTO  |
| AI-3   | JUMILLA              | MEDIO                                      | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | MEDIO   |

|      | MUNICIPIO  | ÍND. POTENCIAL PRODUCT. MEDIADOS SIGLO XIX | EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD |               |               | ÍND. POTENCIAL PRODUCT. 1 <sup>er</sup> TERCIO SIGLO XX |
|------|------------|--|---------------------------|---------------|---------------|---|
|      |            |  | PRIMARIO                  | SECUNDARIO    | TERCIARIO     |   |
|      | YECLA      | BAJO                                       | IGUAL                     | MAYOR         | MAYOR         | MEDIO   |
| SC-3 | ALMANSA    | MEDIO                                      | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | MEDIO   |
|      | VILLENA    | MEDIO                                      | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | ALTO  |
|      | ELDA       | MEDIO                                      | MENOR                     | MUCHO MAYOR   | MAYOR         | MUY ALTO  |
|      | ALICANTE   | MUY ALTO                                   | MENOR                     | IGUAL O MAYOR | MAYOR         | MUY ALTO  |
| SC-4 | ALCOY      | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | MUY ALTO  |
|      | ONTENIENTE | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | ALTO  |
|      | JÁTIVA     | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL O MAYOR | ALTO  |
|      | ALCIRA     | ALTO                                       | MAYOR                     | IGUAL O MENOR | MAYOR         | ALTO  |
| SC-5 | CULLERA    | BAJO                                       | IGUAL O MAYOR             | IGUAL O MAYOR | IGUAL         | BAJO  |
|      | GANDÍA     | ALTO                                       | MAYOR                     | IGUAL O MENOR | MAYOR         | ALTO  |
|      | DENIA      | ALTO                                       | MENOR                     | IGUAL O MAYOR | IGUAL         | ALTO  |
|      | BENIDORM   | BAJO                                       | IGUAL O MENOR             | IGUAL         | IGUAL O MENOR | MUY BAJO  |
| SC-6 | ELCHE      | ALTO                                       | IGUAL                     | MUCHO MAYOR   | MAYOR         | MUY ALTO  |
|      | ORIHUELA   | MEDIO                                      | IGUAL O MAYOR             | IGUAL O MENOR | MAYOR         | ALTO  |
|      | TOTANA     | MUY BAJO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | BAJO  |
|      | LORCA      | BAJO                                       | IGUAL                     | MENOR         | MAYOR         | BAJO  |
|      | ÁGUILAS    | ALTO                                       | IGUAL                     | MENOR         | IGUAL         | MEDIO   |
| AI-4 | TORREVIEJA | ALTO                                       | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | MUY ALTO  |
|      | SAN JAVIER | MUY BAJO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MUY BAJO  |
|      | MAZARRÓN   | MEDIO                                      | IGUAL                     | IGUAL         | IGUAL         | MEDIO   |
| SC-7 | MULA       | MUY BAJO                                   | IGUAL                     | IGUAL         | MAYOR         | BAJO  |
|      | CARAVACA   | MEDIO                                      | IGUAL                     | IGUAL O MENOR | MAYOR         | MEDIO   |

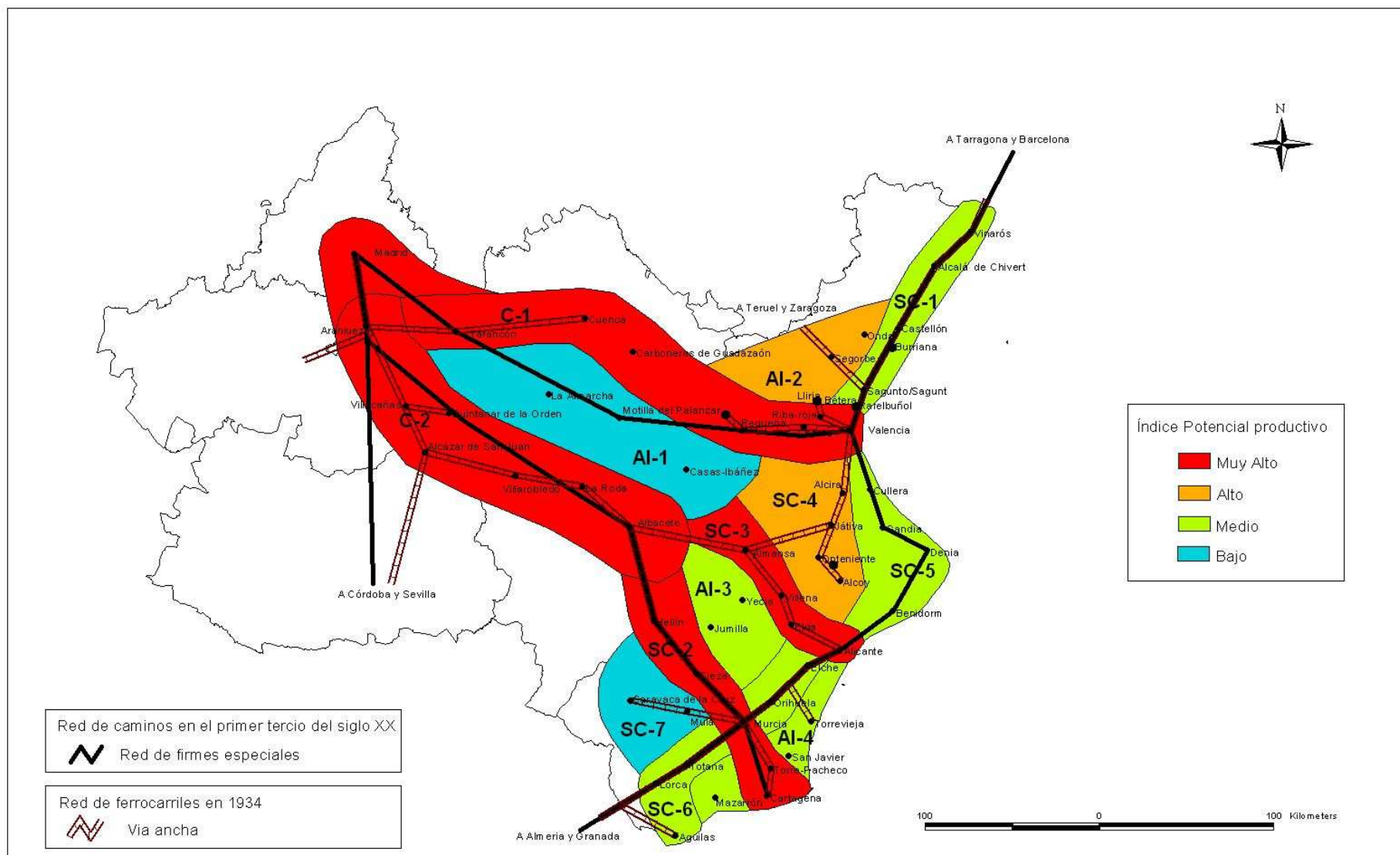
Fuente: Elaboración propia a partir de Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; y Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

**CUADRO 2.15: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS A FINALES DEL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**

| <b>ZONAS</b>    | <b>IND. POT. PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX</b> | <b>IND. POT. PRODUCTIVO 1<sup>er</sup> TERCIO SIGLO XX EN RELACIÓN AL IND. POT. PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX</b> | <b>ÍND. POTENCIAL PRODUCT. 1<sup>er</sup> TERCIO SIGLO XX</b> |
|-----------------|--|---|---|
| MADRID          | MUY ALTO   | MAYOR   | MUY ALTO  |
| CORREDOR 1      | MUY ALTO   | MAYOR   | MUY ALTO  |
| ÁREA INTERIOR 1 | BAJO   | IGUAL O MENOR   | BAJO  |
| SUBCORREDOR 1   | MEDIO  | IGUAL   | MEDIO   |
| ÁREA INTERIOR 2 | ALTO   | IGUAL   | ALTO  |
| CORREDOR 2      | ALTO   | MAYOR   | MUY ALTO  |
| SUBCORREDOR 2   | ALTO   | IGUAL   | MUY ALTO  |
| ÁREA INTERIOR 3 | BAJO   | MAYOR   | MEDIO   |
| SUBCORREDOR 3   | ALTO   | MAYOR   | MUY ALTO  |
| SUBCORREDOR 4   | ALTO   | IGUAL O MAYOR   | ALTO  |
| SUBCORREDOR 5   | ALTO   | MENOR   | MEDIO   |
| SUBCORREDOR 6   | MEDIO  | IGUAL O MAYOR   | MEDIO   |
| ÁREA INTERIOR 4 | MEDIO  | IGUAL O MAYOR   | MEDIO   |
| SUBCORREDOR 7   | BAJO   | IGUAL O MAYOR   | BAJO  |

Fuente: Elaboración propia a partir de Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982; Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; y Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

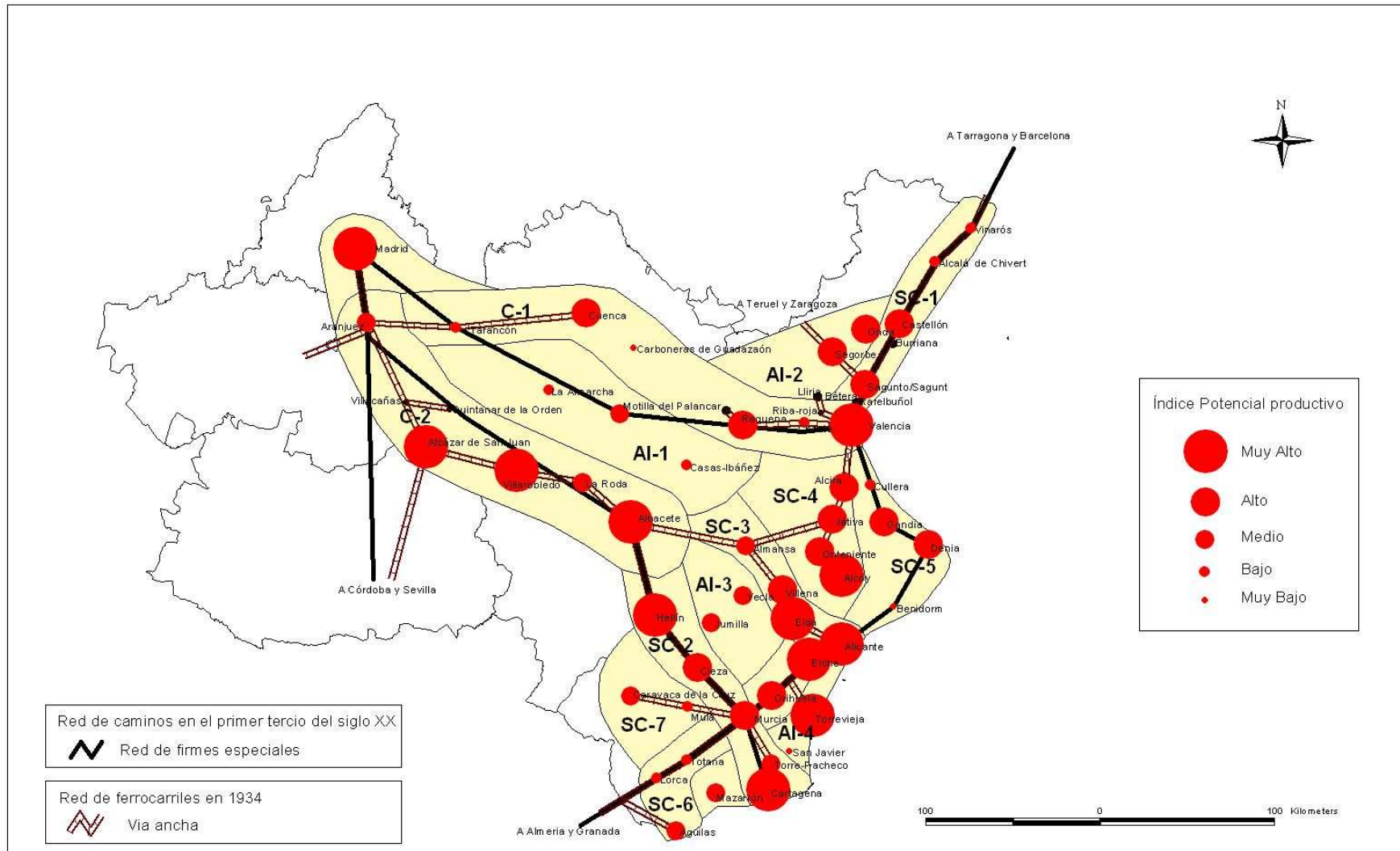
**MAPA 2.5: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**



**Fuente:** Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; y Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.



**MAPA 2.6: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**



Fuente: Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; y Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

#### **6.5.4. SISTEMA DE TRANSPORTES.**

En este epígrafe se estudiará la evolución del sistema de comunicaciones en el Corredor en el periodo considerado. Si bien en la fase anterior la evolución del sistema de comunicaciones se basaba en la red de caminos y en la importancia del tráfico marítimo<sup>85</sup>, en esta etapa se añadirá a este análisis la evolución de la red de ferrocarriles así como su demanda tanto de viajeros como de mercancías y su posible complementariedad con el movimiento de mercancías en los puertos.

En primer lugar, se va llevar a cabo el análisis de la red de caminos y ferrocarriles a lo largo del periodo en términos de distancia, tiempo y costes tanto para viajeros como para mercancías.

A continuación se analizará la evolución de la demanda de viajeros y mercancías por ferrocarril y, por último, se tratarán de ligar los flujos ferroviarios de mercancías con la actividad portuaria.

Para realizar los cálculos de accesibilidad de la red de caminos y ferrocarriles en este periodo hay que tener en cuenta las siguientes observaciones:

- Ya se ha visto a grandes rasgos que la red ferroviaria fue determinante en el sistema de comunicaciones permitiendo el avance en la integración de los mercados en el Corredor sustituyendo al transporte por carretera en aquellas relaciones donde existía<sup>86</sup>, aunque con alguna salvedad. Así, en las distancias cortas el carro seguía siendo competitivo pues el tiempo invertido por el ferrocarril para estas distancias era muy superior respecto del correspondiente a la carretera<sup>87</sup>. Prueba de ello es el recorrido medio por tonelada para las compañías Norte y M.Z.A que en 1930 era de 157km<sup>88</sup>, distancia media, pues, bastante grande.
- Para el transporte de viajeros, el ferrocarril era más competitivo tanto en tiempo como en coste respecto de la carretera en cualquier tipo de distancia<sup>89</sup>. De hecho en los estudios económicos que debían acompañar a las solicitudes de concesión de nuevas líneas, se suponía que el tráfico atraído iba a ser del cien por cien del existente en la línea, y el tráfico generado por el nuevo modo se suponía de dos a cuatro veces el atraído<sup>90</sup>. Así, como se recordará, el número de viajes en ferrocarril por persona en 1924 se había multiplicado por seis respecto de 1861. Por otro lado la competitividad del ferrocarril para cualquier distancia se pone de manifiesto con la media de la distancia recorrida por viaje, 58km<sup>91</sup>, claramente inferior a la del transporte de mercancías.

Por lo tanto, para las distancias largas se supondrá que el transporte de mercancías se realizaba por ferrocarril y para las distancias cortas en carro o camión (este último, al final del periodo), mientras que para el transporte de viajeros la totalidad

---

<sup>85</sup> El movimiento de mercancías marítimo se incluyó en el apartado del potencial productivo para facilitar la comprensión de la evolución económica de los municipios.

<sup>86</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 150.

<sup>87</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 348.

<sup>88</sup> S.n., *El problema de los ferrocarriles españoles: antecedentes, datos, soluciones*, 1933 pág. 66.

<sup>89</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pp. 157 y 158.

<sup>90</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 157.

<sup>91</sup> S.n., *El problema de los ferrocarriles españoles: antecedentes, datos, soluciones*, 1933, pág. 63.

de los viajes, lógicamente en aquellas relaciones en que existía ferrocarril, se supondrá que se realizaban en tren.

Hechas estas consideraciones previas en que se ha puesto de manifiesto la competitividad de cada modo en relación al ámbito territorial, para llevar a cabo los cálculos de accesibilidad municipal y por zonas y superar sus carencias, conviene distinguir entre el transporte intermunicipal a larga distancia (en el marco del conjunto del Corredor), media distancia (en el entorno de las propias zonas) y corta distancia (comarca):

— Transporte a larga distancia:

Se determinará la accesibilidad municipal relativa respecto de las capitales de provincia del Corredor, en distancias mínimas (kilómetros, coste y tiempo), combinando los trazados ferroviarios con los carreteros dando preferencia en los trazados coincidentes al ferrocarril frente a la carretera pues salvo al final del periodo fue mucho más competitivo que la carretera tanto en términos de coste como de tiempo con las salvedades expuestas anteriormente.

Así, en los principales ejes de transporte (red radial desde Madrid, itinerario costero, etc.) será el ferrocarril el modo escogido mientras que la carretera se destinará fundamentalmente para conectar los núcleos que no disponen del servicio ferroviario con la nueva red de transporte.

Una vez calculada la accesibilidad relativa para cada municipio del Corredor, se podrá obtener la accesibilidad integral municipal como sumatorio de éstas. Para el cálculo de la accesibilidad integral por zonas, simplemente se sumarán las accesibilidades integrales de todos los municipios que conformen la zona como se hizo en la fase preferroviaria.

Con todos estos valores ya se podrá establecer la diferencia de accesibilidad integral para municipios y zonas con respecto a los valores de la fase preferroviaria a mediados del siglo XIX.

— Transporte a media y corta distancia:

En un ámbito mucho menor como es el de la zona, se calculará la accesibilidad municipal relativa respecto del resto de municipios que conformen la zona siguiendo el criterio de prioridad del trazado basado en el coste, que era el que favorecía al ferrocarril.

Sin embargo, en el transporte de mercancías a distancias cortas (ámbito comarcal que puede corresponderse con la distancia entre dos municipios contiguos de una zona pero a la vez abarcar municipios externos a la propia zona) esto ya no ocurre así, siendo la carretera más competitiva, y además no todos los municipios en este nivel comarcal se encontraban unidos por ferrocarril en el transporte de viajeros.

Para tratar de recoger estas apreciaciones referidas al nivel comarcal, se ha creído conveniente completar el análisis continuando con la metodología ensayada en la fase preferroviaria sobre tipo de camino medio que comunicaba con el entorno más próximo a cada municipio, teniendo en cuenta para el análisis posterior que en ese entorno, buena parte del transporte de mercancías se realizaba por carro o camión, mientras que para el transporte de viajeros tan sólo se utilizarían los caminos donde no existían servicios ferroviarios, normalmente en las relaciones transversales.

En resumen, calculando las variaciones de accesibilidad en el marco regional, zona y comarcal –en este último caso de forma cualitativa–, añadido a la fecha de la puesta en marcha de los servicios ferroviarios podremos realizar una aproximación a la relación entre los servicios ferroviarios y el desarrollo socioeconómico de zonas y municipios.

Por último, en cuanto a Madrid, ya se vio el sobresaliente avance que experimentaron los itinerarios radiales con la puesta en marcha de la red ferroviaria constituyendo sólo una pequeña parte de éstos las líneas hacia Levante, por lo que para encuadrarlo en el marco del Corredor se le supondrá un avance del mismo orden que el correspondiente a las zonas y municipios que mayores beneficios experimentaron según las distintas categorías (viajeros, mercancías, tiempo, coste y tipo de camino medio en su entorno).

#### 6.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.

Para la determinación del sistema de transportes en el primer tercio del siglo XX además de la distinción según viajeros y mercancías hay que diferenciar entre las características de la red de caminos y la ferroviaria.

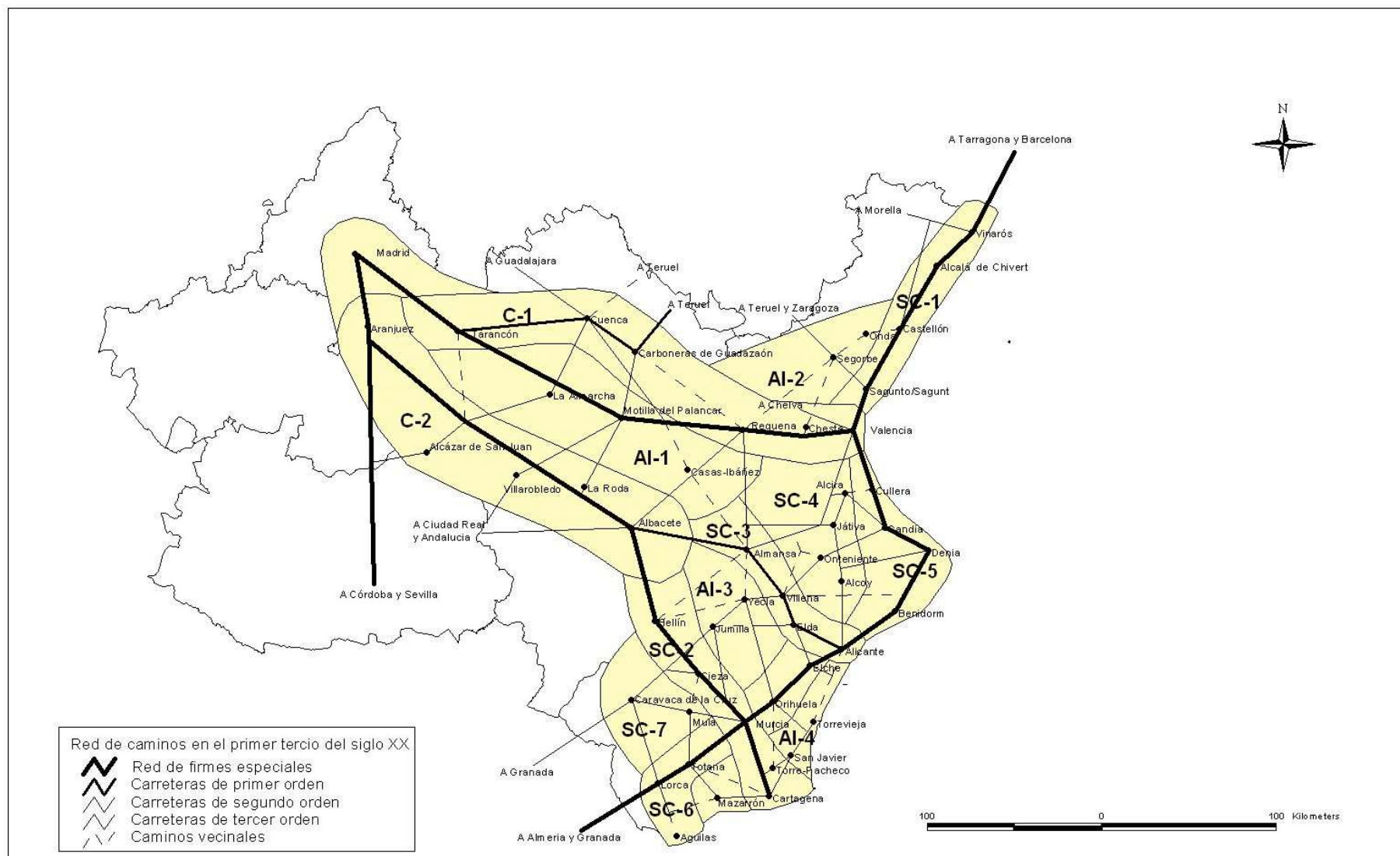
La red de caminos en vísperas de la Guerra Civil Española se ha elaborado con ayuda de las fuentes ya descritas en el epígrafe sobre recopilación de la información según las siguientes consideraciones:

- En el mapa de carreteras de 1925 de la Enciclopedia Espasa figuran las carreteras de primer, segundo y tercer orden, que lógicamente se han incorporado directamente al mapa de 1930 salvo aquellas que pasaron a formar parte del Circuito de Firms Especiales que conforman una categoría superior.
- La red se ha completado con los caminos de importancia menor no incluidos en ninguna de las clases anteriores pero mencionados en el Diccionario de Pablo Riera; en los casos en que era insuficiente la descripción de estos caminos menores se ha utilizado la red de caminos de mediados del siglo XIX para poder trazar las rutas vecinales.

Por su parte, la red ferroviaria se ha tomado directamente de la figura correspondiente a la red ferroviaria en 1934.

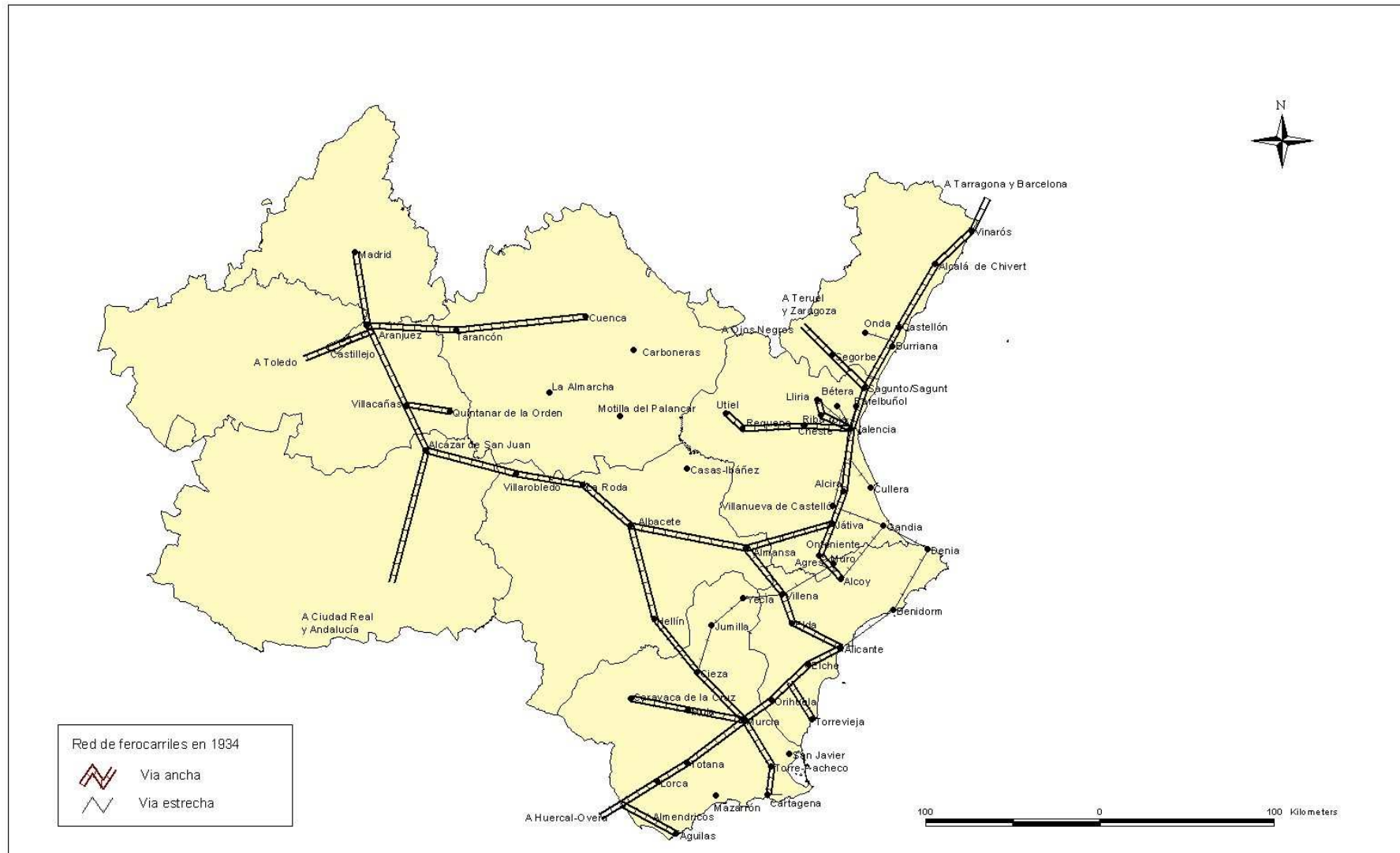
Los MAPAS 2.7 y 2.8 recogen ambas redes.

**MAPA 2.7: RED DE CAMINOS DEL CORREDOR EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**



Fuente: Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992; e Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

**MAPA 2.8: RED FERROVIARIA DEL CORREDOR EN 1934.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Wais, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 1987 y Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 1998.

#### 6.5.4.1.1. Movimiento de viajeros en el primer tercio del siglo XX

##### a) RED DE CAMINOS

En el mapa anterior correspondiente a la red de caminos se han distinguido cinco tipos de vías:

- Las correspondientes al circuito de firmes especiales,
- Las de primer, segundo y tercer orden,
- Los caminos de menor importancia.

Para la estimación de velocidades y vehículos que transitaban por las carreteras y caminos del Corredor en el primer tercio del siglo XX hay que hacer inicialmente algunas observaciones:

- A partir de enero de 1925 se prohíben los tiros de más de cuatro caballerías en reata, o seis en cualquier otro enganche, lo que significó el fin de las diligencias<sup>92</sup>.
- El automóvil se introduce en España a inicios del siglo XX y recordemos que debido a su carestía en aquellos momentos eran muy pocas las personas que se encontraban en condiciones de adquirir un automóvil. En 1928 había en España unos 84.000 turismos<sup>93</sup> de manera que la relación era aproximadamente de 280 habitantes por vehículo, es decir, muy lejos de la generalización del automóvil por nuestras carreteras y caminos.

Hechas estas apreciaciones, una hipótesis razonable es suponer que los turismos circulaban por las carreteras del circuito con velocidades medias del orden de los 60km/h en los largos recorridos<sup>94</sup>, mientras que por los caminos de primer orden la velocidad media descendía hasta los 40km/h.

Además hay que tener en cuenta que a finales de siglo el ferrocarril desplaza a las diligencias y coches como modo de transporte, relegando la circulación de éstas a caminos secundarios<sup>95</sup> de manera que prácticamente no tiene sentido estimar las velocidades y costes por carretera en estas rutas principales. Sin embargo, en el Corredor aparece algún municipio que no está conectado por ferrocarril pero sí a través de una ruta principal, con lo que en este caso particular se ha considerado que circulaban diligencias a la misma velocidad que a mediados del siglo XIX y a un coste de 0,09 pts viaj-km<sup>96</sup>.

Del mismo modo, estos municipios requieren de caminos de menor entidad para comunicarse con los municipios que disponían de estación de ferrocarril. Puesto que como se ha indicado, el número de vehículos turismos resultaba muy escaso en esos años, para realizar el cálculo accesibilidad de la en estos casos particulares parece razonable estimar los costes y velocidades en estos itinerarios según los vehículos característicos de las décadas anteriores:

- Carreteras de segundo orden: diligencias
- Carreteras de tercer orden: galeras aceleradas

---

<sup>92</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 248.

<sup>93</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 253.

<sup>94</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 247 según J. Rodríguez Spiteri: *Las carreteras españolas vistas por un inglés*. Revista de Obras Públicas, 1.929, pág. 361.

<sup>95</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 150.

<sup>96</sup> Probablemente no serían diligencias con lo que parece coherente suponer que como máximo alcanzase la velocidad de mediados de siglo. En cuanto al coste, teniendo en cuenta que a finales de siglo el coste medio de las diligencias era del orden de 0,10 pts-viaj-km (Uriol Salcedo, op. cit. pág. 173), es razonable suponer que en ese eje principal el coste fuese algo inferior.

- Caminos vecinales: galeras.

Así, en cuanto a las velocidades se han tomado como referencia las máximas alcanzadas por las diligencias a finales del siglo XIX (6km/h) señaladas anteriormente que se verán reducidas para estos vehículos y carreteras de menor categoría.

En cuanto a los costes, para las diligencias que circulaban por los caminos secundarios, se han supuesto que eran ligeramente superiores al coste medio de las diligencias a mediados de siglo (0,10 pts viaj-km.). En cuanto a los costes de las galeras y galeras aceleradas, como a lo largo de esta etapa fueron relegadas a caminos de peor estado<sup>97</sup> se ha supuesto que la velocidad era inferior y el coste superior al correspondiente a mediados del siglo XIX.

## b) RED DE FERROCARRIL

La red ferroviaria estaba formada dos tipos de infraestructura: ferrocarril de vía ancha y ferrocarril de vía estrecha cuyas diferencias como se verá seguidamente no eran significativas en relación a lo que aportó la llegada del nuevo modo en cualquiera de estas modalidades.

Desde la aparición del ferrocarril a mediados del siglo XIX ya se aprecian sus enormes ventajas respecto de la carretera en el transporte de viajeros. Así, los primeros ferrocarriles alcanzan ya los 30km/h de velocidad comercial<sup>98</sup> frente a los 6km/h de las diligencias que circulaban por carreteras, o los 3,3km/h de las galeras aceleradas<sup>99</sup>.

En 1909 la velocidad media de los trenes según los horarios oficiales, oscilaba entre los 25 y los 35km/h, en función del número de paradas y de las cuestas y curvas que hubiera en su itinerario. En los trenes de vía estrecha era inferior, de 20 a 25km/h en los mejores casos<sup>100</sup>. Estos valores y los correspondientes a los inicios del ferrocarril en España nos sirven para pensar que en el primer tercio del siglo veinte se alcanzaron velocidades medias de 35km/h en los ferrocarriles de vía ancha y 25km/h en los de vía estrecha.

En cuanto al coste del transporte ferroviario, las tarifas para las compañías Norte y M.Z.A. en 1863 y 1864 eran, en primera clase de 0.1pts-viaj-km, en segunda clase de 0,075 y en tercera clase de 0.045<sup>101</sup>, lo que suponía para la tercera clase un coste del orden de la mitad que para la diligencia.

En 1899 la Revista de Obras Públicas cifra el coste del ferrocarril 0,05 pts-viaj-km y de la carretera 0,10 pts-viaj-km. con lo que la diferencia de décadas anteriores prácticamente se mantiene<sup>102</sup>.

Ya en 1932, la tarifa media de las dos grandes compañías, Norte y M.Z.A continuaba siendo del orden de 0.05 pts-viaj-km<sup>103</sup>. No obstante, en la segunda década del siglo XX se produce un desfase entre la inflación y las tarifas ferroviarias tanto para

<sup>97</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pp. 173 y 174.

<sup>98</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 79.

<sup>99</sup> Velocidades recogidas en la fase preferroviaria de este estudio, en vísperas de la llegada del ferrocarril.

<sup>100</sup> Aguilar, I. y Vidal, J.: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002, pág. 96.

<sup>101</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 158 según *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Tomo I, pág. 397.

<sup>102</sup> Para ello se basa en los siguientes datos: Hasta 1870, el número de viajeros de 3ª clase representaba el 70% del total y en el periodo de 1896 a 1900 llega a representar el 80% según Uriol Salcedo, op. cit. pág. 158 según A. Casares: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Instituto de desarrollo económico. Madrid, 1973, pág. 392.

<sup>103</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 351 según R. Coderch: *El problema ferroviario*, Revista de Obras Públicas. 1934, pp. 443 y 444.



viajeros como mercancías de manera que el coste de vida aumenta un 30% más que las tarifas ferroviarias con lo cual el precio de las tarifas deben reducirse aproximadamente ese 30% para que puedan compararse directamente con los correspondientes a mediados del siglo XIX por carretera<sup>104</sup>. Para los ferrocarriles de vía estrecha se supondrá que la tarifa era similar a la de los ferrocarriles de vía ancha.

### c) CUADROS RESUMEN

En el cuadro siguiente se ha recogido la situación del transporte terrestre de viajeros a finales del primer tercio del siglo XX. Como se observa, para el transporte por carretera se han incluido dos tipos de vehículos y sus correspondientes características en los ejes principales, con objeto de incorporar las características de aquellas carreteras que servían para conectar los municipios que carecían de ferrocarril con aquellos que sí disponían. Del mismo modo, en los caminos secundarios, terciarios y vecinales se ha supuesto que únicamente circulaban los vehículos característicos de esta fase (diligencias y galeras), para conectar los municipios sin ferrocarril con las estaciones más cercanas (el resto de municipios se comunicaban mediante el ferrocarril).

Como se observa en el cuadro, hasta la década de los veinte el ferrocarril multiplicó varias veces la velocidad del transporte carretero, lo que justifica que desplazase a diligencias y otros vehículos a caminos secundarios. No obstante, la llegada de los turismos y la consiguiente mejora de las infraestructuras pusieron en tela de juicio las ventajas del ferrocarril hasta ese momento puesto que aquél prácticamente doblaba la velocidad del ferrocarril en el circuito de firmes especiales.

Por su parte el coste del transporte no ofrecía dudas por cuanto el ferrocarril resultaba varias veces más barato que cualquier otro vehículo y sobre todo que el automóvil.

**CUADRO 2.16: VEHÍCULOS, VELOCIDAD Y COSTE DE VIAJEROS SEGÚN LA INFRAESTRUCTURA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**

|   | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts-Viajero-Km)</b> |
|---|-------------------------|-------------------------------|
| FERROCARRIL<br>(Vía ancha)                        | 35                      | 0,03                          |
| FERROCARRIL<br>(Vía estrecha)                     | 25                      | 0,03                          |
| FIRMES<br>ESPECIALES<br>(Turismo /<br>Diligencia) | 60 / 6                  | 0,9 / 0,09                    |
| CARRETERAS 1º<br>ORDEN (Turismo /<br>Diligencias) | 40 / 6                  | 1,1 / 0,09                    |
| CAMINOS   | 5                       | 0,11                          |

<sup>104</sup> Como indican la serie de Sardá y la Comisión del Patrón-Oro (Carreras, A. et al: *Estadísticas históricas de España: siglos XIX y XX*, pág. 518, Fundación Banco Exterior, 1989) y el Gráfico 22, de tarifas y costes año base 1913 (Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II, pág. 105.

|   | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts-Viajero-Km)</b> |
|---|-------------------------|-------------------------------|
| SECUNDARIOS<br>(Diligencias)                  |                         |                               |
| CAMINOS<br>TERCIARIOS<br>(Galeras aceleradas) | 2,8                     | 0,12                          |
| CAMINOS EN MAL<br>ESTADO (Galeras)            | 1,4                     | 0,15                          |

Fuente: Elaboración propia según Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992

#### 6.5.4.1.2. Movimiento de mercancías en el primer tercio del siglo XX

##### d) RED DE CAMINOS

Respecto del transporte de mercancías en primer lugar hay que reseñar que el ferrocarril no fue competitivo en términos de velocidades pero sí en costes, de manera que si el ferrocarril desplaza al camión al menos en las largas distancias, esto indica la mayor importancia que cobraba el coste en relación al tiempo en el transporte de mercancías, por lo que directamente se ha obviado el cálculo de accesibilidad en tiempos centrándose, por tanto, en el cálculo según costes. No obstante, se recogerán las velocidades alcanzadas por cada modo para justificar la falta de competitividad del ferrocarril en términos de tiempos, que si bien en largas distancias no fue determinante, sí lo fue en las cortas.

Por otro lado, las consideraciones hechas para la determinación del transporte de viajeros en el apartado anterior son similares a las que se van realizar en el transporte de mercancías. Así, en 1928 había en España más de treinta mil camiones y más de un millón de carros, dedicados básicamente al transporte agrícola, por lo que se admitirá que los camiones circulaban por las carreteras del circuito de firmes especiales y las carreteras de primer orden, mientras que los carros por las carreteras de segundo y tercer orden y los caminos vecinales. No obstante, en los ejes principales de transporte cuando no existía conexión ferroviaria también se supondrá que circulaban los carros.

Para estimar las velocidades de los camiones por este tipo de carreteras sirve de referencia el Reglamento sobre circulación de vehículos de 1926, que recoge en su artículo 16 las velocidades máximas referidas a camiones<sup>105</sup>: Para camiones de 4.501kg. a 8.000kg. la velocidad máxima permitida era de 30km/h por lo que se supondrá que por el circuito de firmes especiales la velocidad media era de 25km/h mientras que por las carreteras de primer orden era de 20km/h.

Para las velocidades de los carros en estos ejes y en el resto de caminos se tomarán como referencia los valores de mediados de siglo vistos en la fase preferroviaria. Así, para los caminos en mejores condiciones, llamados “carreteras” a mediados del siglo XIX, la velocidad media era de 2km/h, mientras que para los caminos en mal estado la velocidad era de 1km/h. De esta forma para las carreteras principales del primer tercio del siglo XX se supondrá una velocidad media de 4km/h, para las carreteras de segundo orden de 3km/h, para las carreteras de segundo orden de 2,5 km/h y para los caminos vecinales de 1,5km/h.

En cuanto al coste del transporte, en un artículo de la Revista de Obras Públicas de 1924, se cifra la tarifa media del transportes por carretera mediante el camión entre una y

<sup>105</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 251.

tres pts-t-km<sup>106</sup>. Con estos valores se supondrá que el coste medio t-km por el itinerario de firmes especiales será de 1,5pts mientras que por las carreteras de primer orden de 2,5pts. Como en el caso de viajeros, puesto que se han tomado los costes de 1924 habrá que deflactarlos para poder compararlos con los correspondientes a mediados del siglo XIX. En este caso habrá que deflactar los costes un 45%<sup>107</sup> pasando a ser de 0,82 y 1,37pts-t-km respectivamente.

Respecto al coste de los carros por estos ejes (cuando no exista ruta ferroviaria) se tomará como referencia el coste de finales de siglo en torno a 0,30-0,35 pts-t-km<sup>108</sup> de modo que se supondrá llegados al primer tercio de siglo de 0,3 pts-t-km.

Siguiendo con este mismo valor como referencia para el resto de carreteras y caminos, por supuesto referido al uso de carros, en las carreteras de segundo orden se supondrá un coste de 0,4 pts-t-km, en las de tercer orden de 0,6pts-t-km y en las vecinales de 0,8 pts-t-km. Es precisamente la competencia en costes entre el carro y el camión la que justifica, en parte, la pervivencia de aquel, en este primer tercio de siglo<sup>109</sup>.

#### e) RED DE FERROCARRIL

El transporte ferroviario de mercancías podía realizarse a través de dos modalidades: transporte de mercancías a gran velocidad y pequeña velocidad. No obstante, el transporte de mercancías en pequeña velocidad suponía el 98% del total transportado con lo que el estudio se referirá exclusivamente al transporte bajo esta modalidad<sup>110</sup>.

En cuanto a las velocidades alcanzadas por el transporte de mercancías por ferrocarril se hará uso del comentario de G. Rebollo sobre esta materia, en 1934: “...en efecto el recorrido medio de la tonelada es de unos 160km, distancia de transporte que es la que dará mayor velocidad, porque para cada 100km de recorrido la tarifa general concede un día de transporte, y como además hay los plazos para expedición y entrega y un día para la transmisión que habrá en el servicio combinado, resultan cinco días o ciento veinte horas de plazo para 200km lo que da una velocidad de poco más de 1,5km/h; pero pareció sin duda excesiva tal rapidez, y en las tarifas especiales se impuso la condición de que se duplicaría el plazo que resultase por la tarifa general y en algunas aún se amplió en seis días más, y con ello los cinco días se convierten en dieciséis, y la velocidad comercial de la mercancía baja a ser de 0,52km/h y con ella pueden competir ventajosamente las carreteras de bueyes”<sup>111</sup>. A la vista de estos comentarios se estima como velocidad media de 1km/h la alcanzada en la red ferroviaria del Corredor debiendo notar en cualquier caso la enorme diferencia entre la velocidad de recorrido, en torno a los 25km/h.<sup>112</sup> y la comercial.

Por lo que se refiere al coste del transporte de mercancías, en 1932 las tarifas medias de las dos grandes compañías, M.Z.A. y Norte, eran de 0.099 pts-t-km y 0.112

<sup>106</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 252 según M. Aguilar: *Utilidad de los ferrocarriles secundarios*. Revista de Obras Públicas, 1924, pág. 103.

<sup>107</sup> Como indican la serie de Sardá y la Comisión del Patrón-Oro (Carreras, A. et al: *Estadísticas históricas de España: siglos XIX y XX*, pág. 518, Fundación Banco Exterior, 1989) y el Gráfico 22, de tarifas y costes año base 1913 (Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II, pág. 105.

<sup>108</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 173.

<sup>109</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 252 según F. Moreno Pineda: *Los peraltes de las carreteras*. Revista de Obras Públicas, 1.931, pág. 98.

<sup>110</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 347.

<sup>111</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 348.

<sup>112</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 347.

pts-t-km respectivamente<sup>113</sup>. Por lo tanto, se tomará un coste de 0.1 pts-t-km que se hará extensivo al coste para los ferrocarriles en vía estrecha. De nuevo, este valor hay que deflactarlo un 30% como en el caso del transporte de viajeros por ferrocarril.

f) CUADRO RESUMEN

El cuadro resumen siguiente pone de manifiesto las ventajas evidentes del transporte de mercancías por ferrocarril respecto del transporte por carretera en términos de coste. Si bien este factor resultaba decisivo para trayectos largos, el tiempo lo era para los cortos donde el carro –y desde los años veinte el camión– resultaba más competitivo como se ha comentado anteriormente y una vez más demuestran los comentarios de R. Coderch en 1889<sup>114</sup>: “...para recorridos cortos no son tan grandes las ventajas que ofrecen los ferrocarriles con relación a las carreteras. Éstas se hallan siempre abiertas y para todos pudiendo ser más frecuentes y variables las horas de salida y de llegada de carruajes; la carga y descarga se verifica directamente en casa del remitente y del consignatario sin necesidad de trasbordos intermedios siempre onerosos...”.

**CUADRO 2.17: VEHÍCULOS, VELOCIDAD Y COSTE DE MERCANCÍAS SEGÚN LA INFRAESTRUCTURA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**

|  | <b>VELOCIDAD<br/>(Km/h)</b> | <b>COSTE (Pts-t-km)</b> |
|--|-----------------------------|-------------------------|
| FERROCARRIL<br>(V.A.)                            | 1,6                         | 0,07                    |
| FERROCARRIL<br>(V.E.)                            | 1,4                         | 0,07                    |
| FIRMES<br>ESPECIALES<br>(Camiones / Carros)      | 25 / 4                      | 0,82 / 0,3              |
| CARRETERAS DE<br>1º ORDEN<br>(Camiones / Carros) | 20 / 4                      | 1,37 / 0,3              |
| CARRETERAS 2º<br>ORDEN (Carros)                  | 3                           | 0,4                     |
| CARRETERAS DE<br>3º ORDEN (Carros)               | 2,5                         | 0,6                     |
| CAMINOS<br>VECINALES<br>(Carros)                 | 1,5                         | 0,8                     |

Fuente: Elaboración propia según Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992

<sup>113</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 351 según R. Coderch: *El problema ferroviario*, Revista de Obras Públicas. 1934, pp. 443 y 444.

<sup>114</sup> Uriol Salcedo, op. cit. pág. 150 según R. Coderch, Revista de Obras Públicas, 1889, pág. 102.

#### 6.5.4.1.3. Análisis por municipios según el estado de los caminos de su entorno en el primer tercio del siglo XX.

Siguiendo la metodología empleada en la fase preferroviaria, en este epígrafe se trata de tipificar los municipios en función de los caminos que le conectaban con su entorno, y el tipo de vehículo que circulaba por ellos.

Como ya se ha comentado, el interés de realizar esta asignación estriba en incorporar al análisis el papel de la red de caminos a nivel de comarca<sup>115</sup> ya que en este ámbito el transporte de mercancías se realizaba mayoritariamente por carretera, así como el de viajeros en aquellas relaciones en que no existía línea de ferrocarril.

La asignación de niveles según tipo de camino se ha realizado con el criterio que figura en el CUADRO 2.18. Así mismo la asignación de los niveles a los municipios figura en el CUADRO 2.19 y el MAPA 2.9.

En ese primer nivel figuran los municipios conectados a través del circuito de firmes especiales incluyendo aquellos que como mínimo están comunicados transversalmente por carreteras de segundo orden. En esas circunstancias se encuentran los municipios de Aranjuez, Tarancón, Valencia, Sagunto, Albacete, Murcia y Alicante, además de, lógicamente, Madrid.

En el segundo nivel, se han considerado aquellos municipios conectados mediante el circuito de firmes especiales pero cuyos caminos transversales son carreteras de tercer orden así como aquellos comunicados a través de carreteras de primer y segundo orden. En este nivel se encuentran los municipios de Castellón, Alcázar de San Juan, Villarrobledo, Almansa y Elche que, por tanto, se ven perjudicados relativamente en este periodo, otros que repiten nivel como Vinaroz, Cuenca, La Almarcha, La Roda, Requena, Cheste, Orihuela, Cieza y Torre-Pacheco, y por último, aquellos que se ven beneficiados relativamente como Hellín, en el eje Albacete-Murcia-Cartagena, los atravesados por el itinerario de firmes especiales como Lorca y Totana y los ubicados en el litoral entre Valencia y Alicante igualmente atravesados por este circuito. En este caso el beneficio relativo ha sido el más alto de todo el Corredor en el periodo puesto que se encontraban en el último nivel a mediados del siglo XIX.

Ya en el nivel tercero –comunicaciones a través de carreteras de 1º y 3º orden– se encontraban con pérdida de peso relativo sustancial Villena y Elda, pues el itinerario de firmes especiales no cubría el trayecto de Albacete a Alicante. También descendieron de nivel en términos relativos Carboneras y Alcalá de Chivert (las comunicaciones transversales eran pésimas). Por el contrario, ascendió de nivel Benidorm, comunicado gracias al circuito de firmes especiales aunque con muy deficientes comunicaciones transversales.

En el cuarto nivel, con características de la red más deficientes –carreteras de segundo orden y caminos– aparecen los municipios de Casas Ibáñez, que gana una posición relativa debido a que el estado de sus conexiones con las rutas principales mejoran sensiblemente, Segorbe, Onda, Játiva, Alcira, que salen perjudicados relativamente pues en sus comunicaciones más próximas las carreteras no pasaban de segundo orden.

En el quinto y último nivel se hallaban aquellos municipios más perjudicados en términos de accesibilidad por carretera a nivel comarcal, pues las conexiones tenían la consideración de carretera de tercer orden y caminos. Bajo estas circunstancias se encontraban perdiendo posiciones relativas Onteniente, Caravaca, Águilas, Mazarrón, Jumilla, Yecla, San Javier pues quedaban rodeados de caminos de tercer orden aunque en

---

<sup>115</sup> El análisis a nivel de zona no se ha realizado ya que en esas relaciones el ferrocarril era el modo dominante.

algún caso relativamente próximos a las rutas principales y proseguían en ese nivel Torrevieja y Mula.

**CUADRO 2.18: ASIGNACIÓN DE NIVELES SEGÚN TIPO DE CAMINO (MUNICIPIOS).**

| TIPO DE CAMINO <sup>116</sup>  | NIVEL |
|--|-------|
| Firmes especiales-Carretera 2º orden   | 1     |
| Firmes Especiales-Carretera 3º orden / Carretera 1º orden-Carretera 2º orden | 2     |
| Carretera 1º orden-Carreteras 3º orden                                       | 3     |
| Carretera 2º orden-Caminos   | 4     |
| Carretera 3º orden-Caminos   | 5     |

Fuente: Elaboración propia según Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992; e Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

**CUADRO 2.19: ASIGNACIÓN DE NIVELES A MUNICIPIOS SEGÚN TIPO DE CAMINO.**

| ZONA          | MUNICIPIO                   | TIPO DE CAMINO <sup>117</sup>          | NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO |
|---------------|-----------------------------|--|----------------------------|
| <b>MADRID</b> | <b>MADRID</b>               | Firmes especiales-Carretera 2º orden   | -                          |
| <b>C-1</b>    | <b>TARANCÓN</b>             | Firmes especiales-Carretera 2º orden   | 1                          |
|               | <b>CUENCA</b>               | Carretera 1º orden-Carretera 2º orden  | 2                          |
|               | <b>CARBONERAS</b>           | Carretera 1º orden-Carreteras 3º orden | 3                          |
|               | <b>REQUENA</b>              | Firmes Especiales-Carretera 3º orden   | 2                          |
|               | <b>CHESTE</b>               | Firmes Especiales-Carretera 3º orden   | 2                          |
|               | <b>VALENCIA</b>             | Firmes especiales-Carretera 2º orden   | 1                          |
| <b>AI-1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b>          | Firmes Especiales-Carretera 3º orden   | 2                          |
|               | <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | Firmes Especiales-Carretera 3º orden   | 2                          |
|               | <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | Carretera 2º orden-Caminos             | 4                          |

<sup>116</sup> En el nivel 2 se han agrupado las tipologías de caminos “carreteras de 1º y 2º orden” con “Firmes especiales y carreteras de 3º orden” pues la aportación en términos de accesibilidad para los municipios resulta muy parecida.

<sup>117</sup> El primer tipo de camino se refiere a la ruta principal que atraviesa el municipio mientras que el segundo se refiere a las rutas menos importantes y normalmente transversales a la ruta principal.

| ZONA | MUNICIPIO         | TIPO DE CAMINO <sup>117</sup>                         | NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO |
|------|-------------------|---|----------------------------|
| SC-1 | SAGUNTO           | Firmes especiales-Carretera 2º orden                  | 1                          |
|      | CASTELLÓN         | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
|      | ALCALÁ DE CHIVERT | Carretera 1º orden-Carreteras 3º orden <sup>118</sup> | 3                          |
|      | VINAROZ           | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
| AI-2 | SEGORBE           | Carretera 2º orden-Caminos                            | 4                          |
|      | ONDA              | Carretera 2º orden-Caminos <sup>119</sup>             | 4                          |
| C-2  | ARANJUEZ          | Firmes especiales-Carretera 2º orden                  | 1                          |
|      | ALCÁZAR           | Carretera 1º orden-Carretera 2º orden <sup>120</sup>  | 2                          |
|      | VILLARROBLEDO     | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
|      | LA RODA           | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
|      | ALBACETE          | Firmes especiales-Carretera 2º orden                  | 1                          |
| SC-2 | HELLÍN            | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
|      | CIEZA             | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
|      | MURCIA            | Firmes especiales-Carretera 2º orden                  | 1                          |
|      | TORRE-PACHECO     | Firmes Especiales-Carretera 3º orden <sup>121</sup>   | 2                          |
|      | CARTAGENA         | Firmes Especiales-Carretera 3º orden                  | 2                          |
| AI-3 | JUMILLA           | Carretera 3º orden-Caminos                            | 5                          |
|      | YECLA             | Carretera 3º orden-Caminos                            | 5                          |
| SC-3 | ALMANSA           | Carretera 1º orden-Carretera 2º orden                 | 2                          |
|      | VILLENA           | Carretera 1º orden-Carreteras 3º orden                | 3                          |

<sup>118</sup> En el caso de Alcalá de Chivert, aunque está atravesada por la red de firmes especiales, las comunicaciones transversales eran casi inexistentes por lo que se ha atribuido el nivel 3.

<sup>119</sup> En el caso de Onda es un mero camino el que conecta con la red de itinerarios especiales, de manera que dada la proximidad de éste se ha incluido en el nivel 4.

<sup>120</sup> En el caso de Alcázar de San Juan, en realidad son caminos de segundo orden los que enlazan el municipio con el circuito de firmes especiales, circunstancia ésta que podría asimilarse al nivel 2.

<sup>121</sup> En el caso de Torre-Pacheco, en realidad son caminos de 3º orden los que enlazan el municipio con el circuito de firmes especiales. Por su proximidad al circuito se ha supuesto el nivel 2.

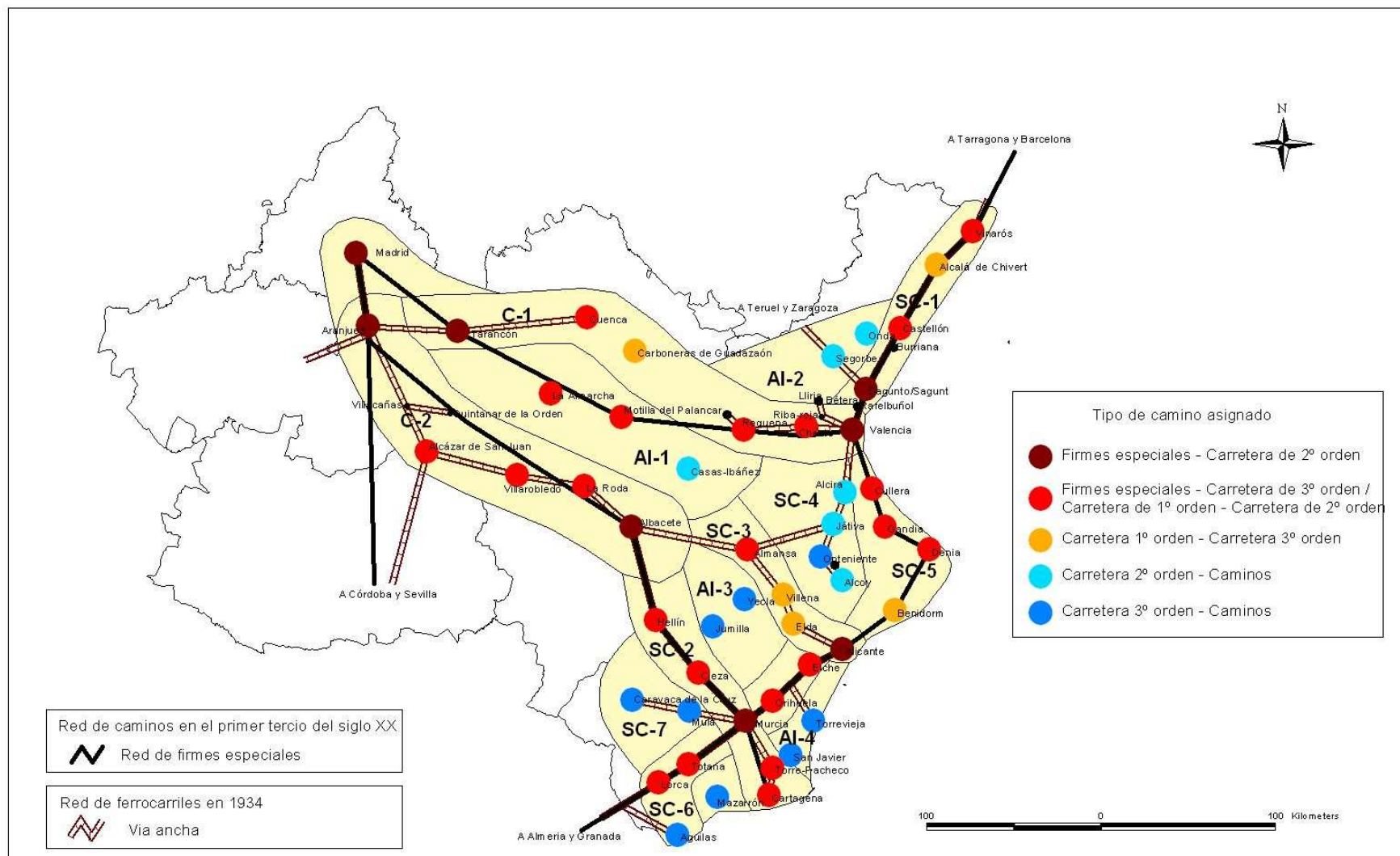
| ZONA | MUNICIPIO  | TIPO DE CAMINO <sup>117</sup>              | NIVEL SEGÚN TIPO DE CAMINO |
|------|------------|--|----------------------------|
|      | ELDA       | Carretera 1º orden-<br>Carreteras 3º orden | 3                          |
|      | ALICANTE   | Firmes especiales-<br>Carretera 2º orden   | 1                          |
| SC-4 | ALCOY      | Carretera 2º orden-<br>Caminos             | 4                          |
|      | ONTENIENTE | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |
|      | JÁTIVA     | Carretera 2º orden-<br>Caminos             | 4                          |
|      | ALCIRA     | Carretera 2º orden-<br>Caminos             | 4                          |
| SC-5 | CULLERA    | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | GANDÍA     | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | DENIA      | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | BENIDORM   | Carretera 2º orden <sup>122</sup>          | 3                          |
| SC-6 | ELCHE      | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | ORIHUELA   | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | TOTANA     | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | LORCA      | Firmes Especiales-<br>Carretera 3º orden   | 2                          |
|      | ÁGUILAS    | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |
| AI-4 | TORREVIEJA | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |
|      | SAN JAVIER | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |
|      | MAZARRÓN   | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |
| SC-7 | MULA       | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |
|      | CARAVACA   | Carretera 3º orden-<br>Caminos             | 5                          |

Fuente: Elaboración propia según Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992; e Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

<sup>122</sup> Como en el caso de Alcalá de Chivert, Benidorm, aunque está atravesada por el itinerario de firmes especiales, las comunicaciones transversales eran casi inexistentes por lo que se ha atribuido el nivel 3.



**MAPA 2.9: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN EL TIPO DE CAMINO QUE LE COMUNICA CON SU ENTORNO EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.**



Fuente: Elaboración propia según Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887; Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992; e Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.

#### 6.5.4.2. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

Como en la fase preferroviaria se ha estimado la variación de accesibilidad tanto para zonas como municipios en el conjunto del periodo en términos de costes y tiempos tanto para viajeros como mercancías (salvo el caso de tiempo para mercancías debido a la escasa competitividad del ferrocarril suficientemente explicada en el apartado anterior). En función de esa variación de accesibilidad –tanto en términos de costes y tiempos para viajeros y mercancías– se han determinado niveles mediante los correspondientes análisis discriminantes que permitirán identificar qué zonas y municipios se vieron más o menos beneficiadas por la llegada del ferrocarril al Corredor.

Los resultados de este análisis se han recogido en los ANEXOS 2.5 al 2.14, CUADROS 2.20 al 2.25 y MAPAS 2.10 al 2.15 y, con carácter general, son los siguientes:

- En términos de coste de viajeros la llegada del ferrocarril supuso una mejora de accesibilidad superior al 70% respecto de la correspondiente a mediados del siglo XIX. En la primera mitad de siglo el incremento de accesibilidad había sido del orden del 60%.
- En términos de tiempo de viajeros el incremento de accesibilidad se ha estimado en algo más del 83%, mientras que en la primera mitad de siglo tan sólo había mejorado en torno al 30%.
- En términos de coste mercancías la mejora de accesibilidad también se cifró en torno al 80% con respecto a mediados de la centuria frente a algo más del 30% de la primera mitad del siglo XIX.

Estos datos son suficientemente expresivos para demostrar la revolución de accesibilidad que experimentó el Corredor en general gracias al ferrocarril, sin embargo, no todas las zonas y municipios dispusieron de este nuevo servicio en sus inmediaciones, lo que les supuso un relativo estancamiento en términos de accesibilidad a lo largo de estos aproximadamente ochenta años y que conviene matizar.

Éste fue el caso del AI-1 (La Almarcha, Motilla del Palancar y Casas Ibáñez), Carboneras, en el C-1, y San Javier y Mazarrón, en el AI-4 (aunque en este caso la conexión con el ferrocarril les resultó más sencilla por su proximidad a Cartagena). Centrando, por tanto, el análisis en el AI-1 y el C-1, por lo que respecta a Carboneras fundamentalmente, los resultados arrojan la siguiente evolución de su accesibilidad en el periodo:

- En términos de coste de viajeros, el AI-1 mejoró en un porcentaje inferior al 40%, mientras que el C-1 llegó a superar el 50%, cuando la media del Corredor, como se ha visto, fue del orden del 70%. A nivel municipal, en el AI-1, es Motilla del Palancar el municipio que prácticamente no varía su accesibilidad en todo el periodo, mientras que en La Almarcha se supera el 30% y en Casas Ibáñez se rebasa el 60%. Por su parte, en el C-1, Carboneras apenas mejora en algo más del 10%, y Cuenca y Requena, inmediatamente afectados por la discontinuidad de la línea de ferrocarril entre ambas ciudades aumentaron su accesibilidad en torno al 60%.
- En términos de tiempo de viajeros, el AI-1 alcanza una mejoría superior al 50% y el C-1 cercana al 70%, sin embargo, la media del Corredor se sitúa más allá del 80%, por lo tanto, de nuevo alejados de esos valores. A nivel municipal, en el AI-1 se reproduce la situación anterior aunque con ganancias más significativas pues Motilla rebasa el 30%, la Almarcha el 50% y Casas Ibáñez el 70%. En el C-1, Carboneras se ve muy afectado pues prácticamente no obtiene mejoras en todo el

periodo, mientras que Requena y Cuenca sí se encuentran en el entorno de la media de las ganancias del Corredor.

- En términos de coste de mercancías, el AI-1 muestra un incremento de accesibilidad del orden del 40% prácticamente la mitad que el experimentado de media por el Corredor, mientras que en el caso del C-1 este valor se encuentra en el 60%. A nivel municipal, en el AI-1, una vez más Motilla del Palancar es la menos beneficiada (no llega al 20%), seguida por la Almarcha (algo menos del 50%), y Casas Ibáñez, que supera el 60%. En el C-1, Carboneras incluso se ve perjudicada en términos absolutos, mientras que Requena y Cuenca se aproximan a la media del Corredor.

En resumen, se observa para los tres tipos de accesibilidad estudiados, una gran homogeneidad en los incrementos relativos para zonas y municipios que disponían de ferrocarril sin que se aprecie en ninguno de ellos una ventaja reseñable sobre el resto de ámbitos con estos servicios. Estos incrementos de accesibilidad se encontraban comprendidos aproximadamente entre el 70 y el 85% tanto para viajeros como para mercancías.

Donde sí se aprecia una brecha considerable es entre zonas y municipios que dispusieron de ferrocarril frente a los que no disponían, AI-4 (La Almarcha, Motilla del Palancar, y en menor medida Casas Ibáñez) y en el C-1, fundamentalmente Carboneras. Cabría excluir de esta circunstancia en el AI-4 a San Javier y Mazarrón, cuya proximidad a Cartagena palió ese déficit. En estos municipios manchegos los incrementos de accesibilidad varían mucho de unos a otros pero se podría hablar en términos generales de incrementos del orden de la mitad de los experimentados por aquellos municipios “con ferrocarril”.

**CUADRO 2.20: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR ZONAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| COSTE VIAJEROS  |            |       |
|-----------------|------------|-------|
| ZONA            | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1      | -54        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 1 | -37        | 5     |
| SUBCORREDOR 1   | -74        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 2 | -72        | 2     |
| CORREDOR 2      | -77        | 1     |
| SUBCORREDOR 2   | -79        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 3 | -77        | 1     |
| SUBCORREDOR 3   | -75        | 2     |
| SUBCORREDOR 4   | -72        | 2     |
| SUBCORREDOR 5   | -75        | 2     |
| SUBCORREDOR 6   | -77        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 4 | -74        | 2     |
| SUBCORREDOR 7   | -72        | 2     |
| <b>CORREDOR</b> | <b>-71</b> |       |

Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**CUADRO 2.21: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR MUNICIPIOS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

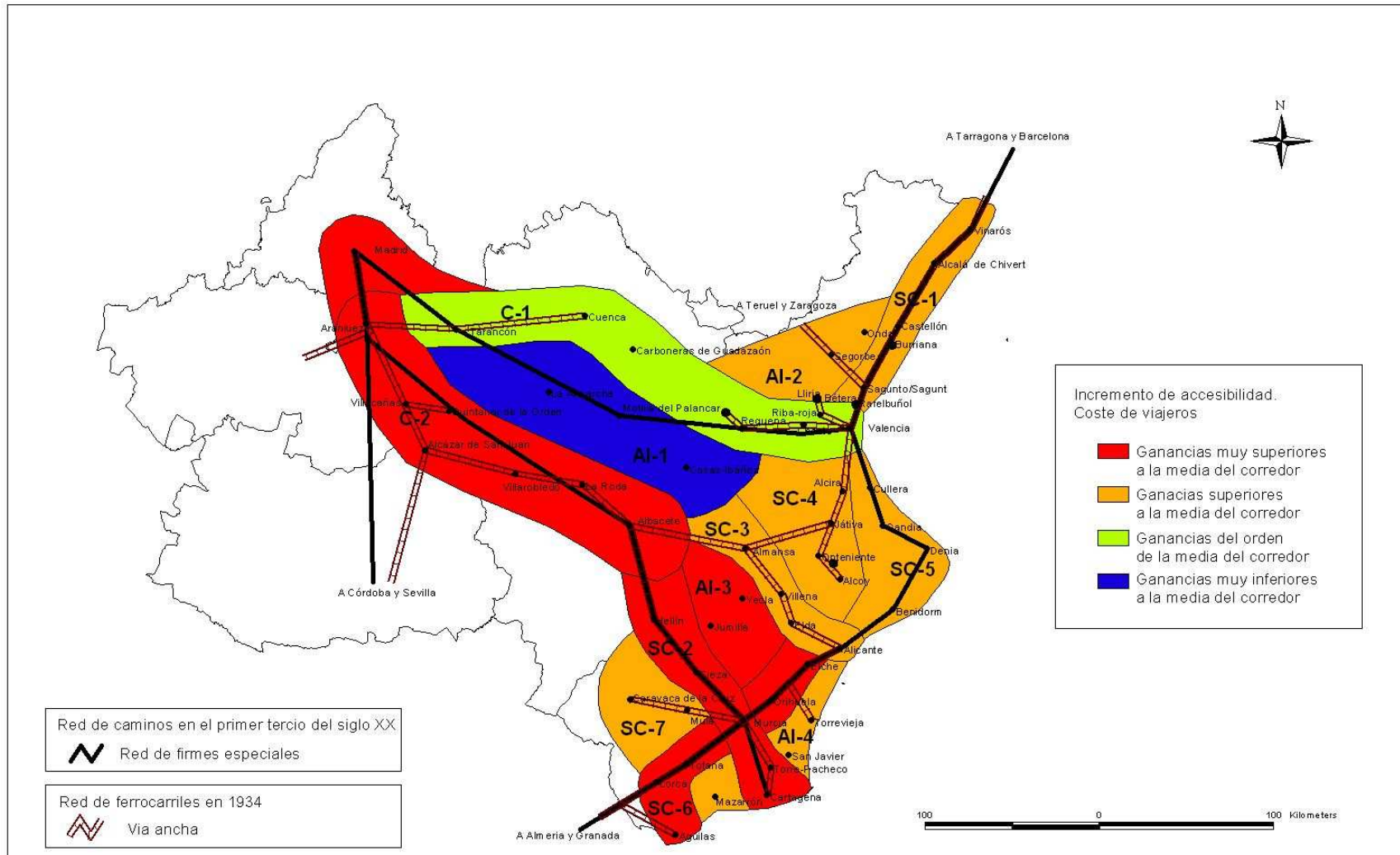
| <b>COSTE DE VIAJEROS</b> |                       |                  |              |
|--------------------------|-----------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>              | <b>MUNICIPIO</b>      | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
| C-1                      | TARANCÓN              | -74              | 2            |
|                          | CUENCA                | -63              | 2            |
|                          | CARBONERAS            | -11              | 6            |
|                          | REQUENA               | -59              | 3            |
|                          | CHESTE                | -65              | 2            |
|                          | VALENCIA              | -68              | 2            |
| AI-1                     | LA ALMARCHA           | -36              | 4            |
|                          | MOTILLA DEL PALANCAR  | -1               | 7            |
|                          | CASAS IBÁÑEZ          | -64              | 2            |
| SC-1                     | SAGUNTO               | -73              | 2            |
|                          | CASTELLÓN DE LA PLANA | -74              | 2            |
|                          | ALCALÁ DE CHIVERT     | -75              | 2            |
|                          | VINAROS               | -75              | 2            |
| AI-2                     | SEGORBE               | -72              | 2            |
|                          | ONDA                  | -71              | 2            |
| C-2                      | ARANJUEZ              | -78              | 1            |
|                          | ALCÁZAR               | -78              | 2            |
|                          | VILLARROBLEDO         | -77              | 2            |
|                          | LA RODA               | -77              | 2            |
|                          | ALBACETE              | -76              | 2            |
| SC-2                     | HELLÍN                | -83              | 1            |
|                          | CIEZA                 | -79              | 1            |
|                          | MURCIA                | -76              | 2            |
|                          | TORRE-PACHECO         | -78              | 1            |
|                          | CARTAGENA             | -78              | 2            |
| AI-3                     | JUMILLA               | -81              | 1            |
|                          | YECLA                 | -70              | 2            |
| SC-3                     | ALMANSA               | -75              | 2            |
|                          | VILLENA               | -75              | 2            |
|                          | ELDA                  | -75              | 2            |
|                          | ALICANTE              | -76              | 2            |
| SC-4                     | ALCOY                 | -70              | 2            |
|                          | ONTENIENTE            | -72              | 2            |
|                          | JÁTIVA                | -74              | 2            |
|                          | ALCIRA                | -74              | 2            |
| SC-5                     | CULLERA               | -72              | 2            |
|                          | GANDÍA                | -76              | 2            |
|                          | DENIA                 | -76              | 2            |
|                          | BENIDORM              | -77              | 2            |
| SC-6                     | ELCHE                 | -74              | 2            |
|                          | ORIHUELA              | -79              | 1            |
|                          | TOTANA                | -77              | 2            |
|                          | LORCA                 | -78              | 2            |
|                          | ÁGUILAS               | -77              | 2            |
| AI-4                     | TORREVIEJA            | -78              | 1            |

“La llegada del ferrocarril al Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia y su impacto hasta la Guerra Civil Española”.

|      |            |     |   |
|------|------------|-----|---|
|      | SAN JAVIER | -71 | 2 |
|      | MAZARRÓN   | -73 | 2 |
| SC-7 | MULA       | -74 | 2 |
|      | CARAVACA   | -70 | 2 |

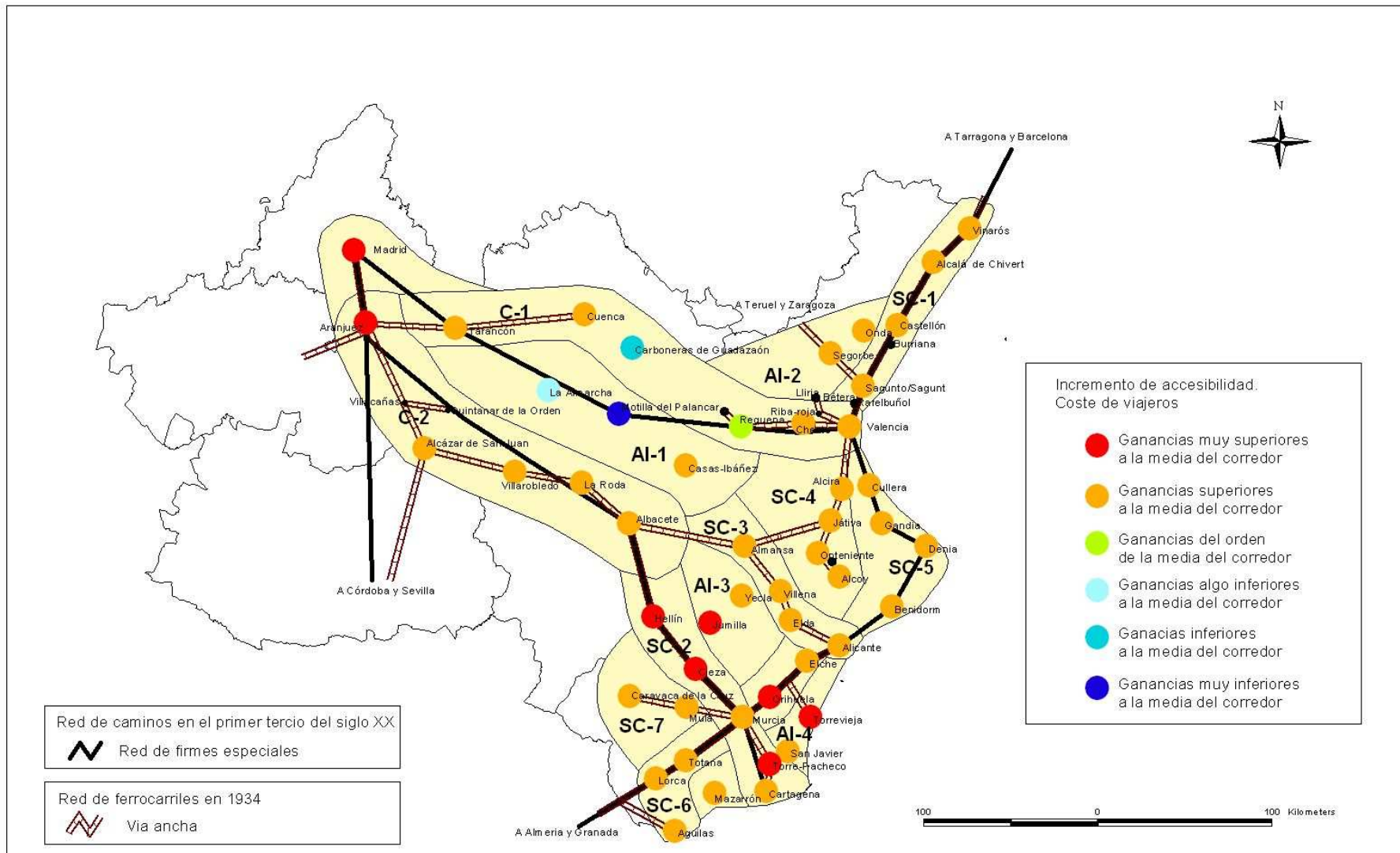
Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**MAPA 2.10: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE VIAJEROS) MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX.**



Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**MAPA 2.11: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE VIAJEROS) MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX.**



Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**CUADRO 2.22: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR ZONAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| TIEMPO VIAJEROS |            |       |
|-----------------|------------|-------|
| ZONA            | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1      | -67        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 1 | -53        | 5     |
| SUBCORREDOR 1   | -85        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 2 | -80        | 2     |
| CORREDOR 2      | -87        | 2     |
| SUBCORREDOR 2   | -88        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 3 | -89        | 1     |
| SUBCORREDOR 3   | -86        | 2     |
| SUBCORREDOR 4   | -89        | 1     |
| SUBCORREDOR 5   | -91        | 1     |
| SUBCORREDOR 6   | -91        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 4 | -86        | 2     |
| SUBCORREDOR 7   | -90        | 1     |
| <b>CORREDOR</b> | <b>-83</b> |       |

Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

**CUADRO 2.23: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR MUNICIPIOS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

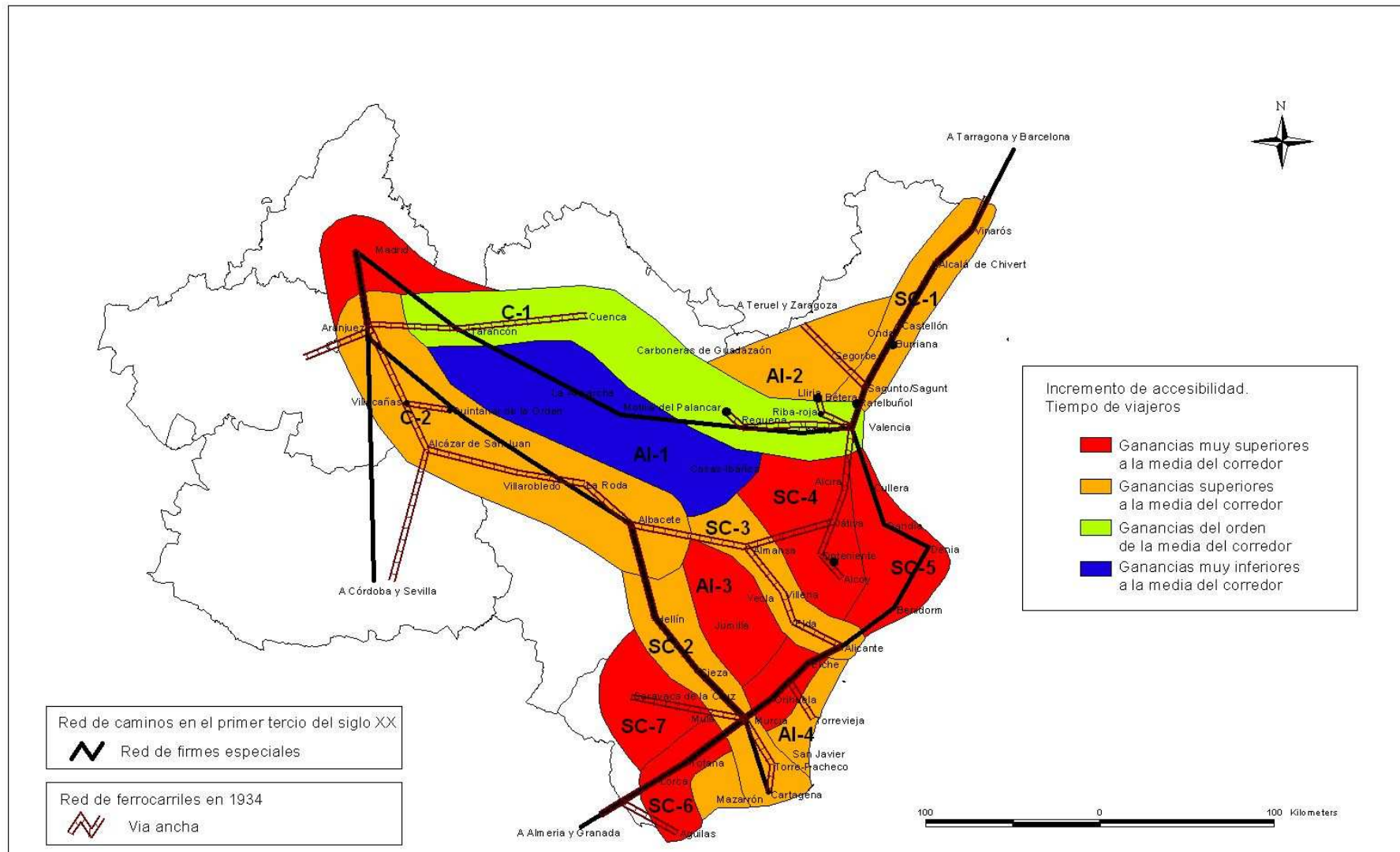
| TIEMPO DE VIAJEROS |                       |           |       |
|--------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA               | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                | TARANCÓN              | -84       | 2     |
|                    | CUENCA                | -85       | 2     |
|                    | CARBONERAS            | 4         | 7     |
|                    | REQUENA               | -83       | 2     |
|                    | CHESTE                | -86       | 2     |
|                    | VALENCIA              | -84       | 2     |
| AI-1               | LA ALMARCHA           | -54       | 4     |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR  | -32       | 5     |
|                    | CASAS IBÁÑEZ          | -71       | 3     |
| SC-1               | SAGUNTO               | -84       | 2     |
|                    | CASTELLÓN DE LA PLANA | -84       | 2     |
|                    | ALCALÁ DE CHIVERT     | -88       | 2     |
|                    | VINAROS               | -84       | 2     |
| AI-2               | SEGORBE               | -81       | 2     |
|                    | ONDA                  | -79       | 2     |
| C-2                | ARANJUEZ              | -85       | 2     |
|                    | ALCÁZAR               | -88       | 2     |
|                    | VILLARROBLEDO         | -89       | 2     |
|                    | LA RODA               | -86       | 2     |
|                    | ALBACETE              | -86       | 2     |
| SC-2               | HELLÍN                | -88       | 2     |



| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b> |                  |                  |              |
|---------------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>               | <b>MUNICIPIO</b> | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
|                           | CIEZA            | -89              | 2            |
|                           | MURCIA           | -87              | 2            |
|                           | TORRE-PACHECO    | -88              | 2            |
|                           | CARTAGENA        | -86              | 2            |
| AI-3                      | JUMILLA          | -84              | 2            |
|                           | YECLA            | -81              | 2            |
| SC-3                      | ALMANSA          | -86              | 2            |
|                           | VILLENA          | -86              | 2            |
|                           | ELDA             | -87              | 2            |
|                           | ALICANTE         | -86              | 2            |
| SC-4                      | ALCOY            | -89              | 2            |
|                           | ONTENIENTE       | -90              | 2            |
|                           | JÁTIVA           | -90              | 2            |
|                           | ALCIRA           | -89              | 2            |
| SC-5                      | CULLERA          | -90              | 2            |
|                           | GANDÍA           | -91              | 2            |
|                           | DENIA            | -91              | 2            |
|                           | BENIDORM         | -91              | 2            |
| SC-6                      | ELCHE            | -87              | 2            |
|                           | ORIHUELA         | -88              | 2            |
|                           | TOTANA           | -91              | 1            |
|                           | LORCA            | -92              | 1            |
|                           | ÁGUILAS          | -93              | 1            |
| AI-4                      | TORREVIEJA       | -91              | 2            |
|                           | SAN JAVIER       | -77              | 2            |
|                           | MAZARRÓN         | -89              | 2            |
| SC-7                      | MULA             | -91              | 1            |
|                           | CARAVACA         | -90              | 2            |

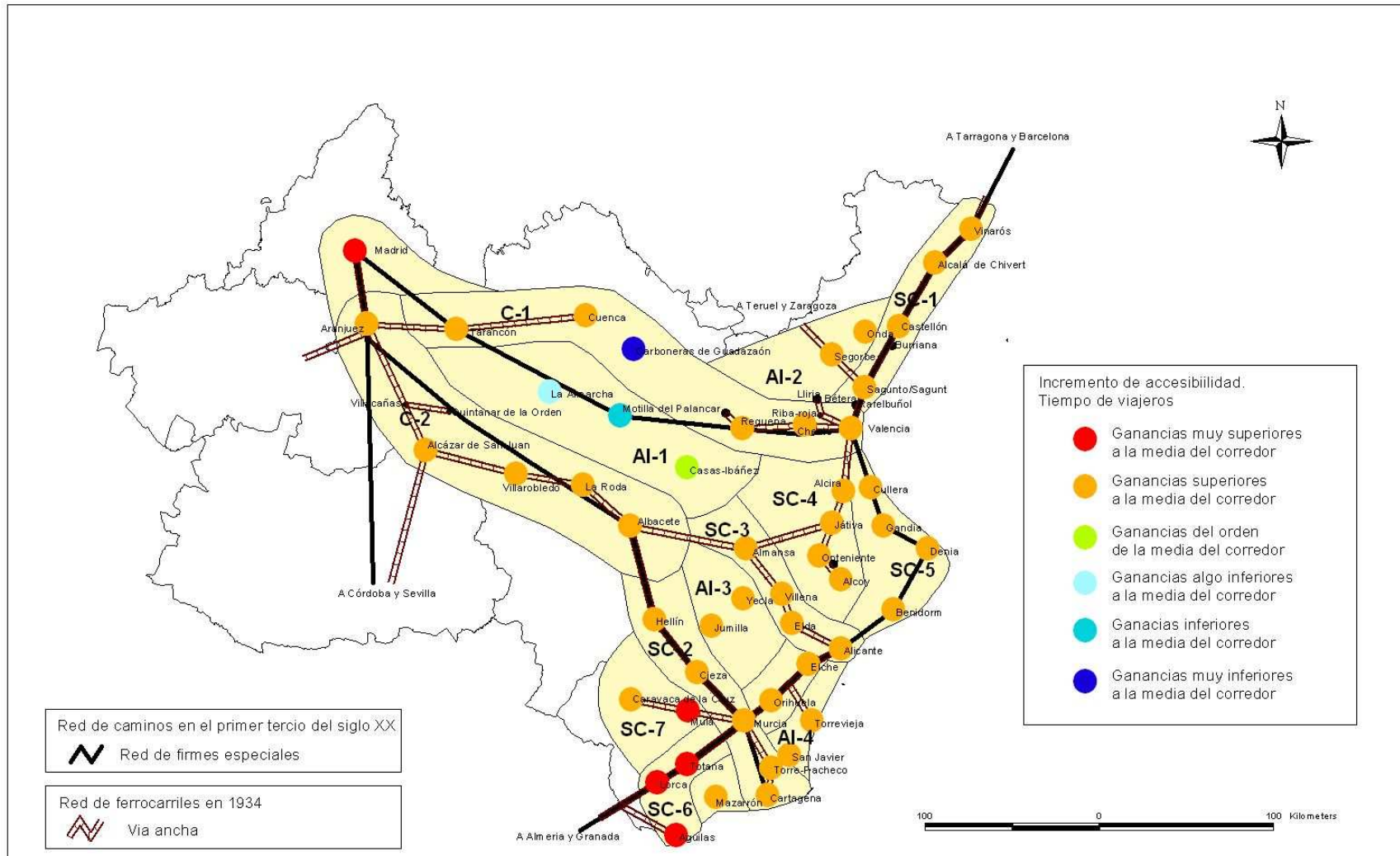
Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

**MAPA 2.12: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (TIEMPO DE VIAJEROS) MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX.**



Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**MAPA 2.13: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (TIEMPO DE VIAJEROS): MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**



Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**CUADRO 2.24: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR ZONAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| COSTE MERCANCÍAS |            |       |
|------------------|------------|-------|
| ZONA             | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1       | -60        | 4     |
| ÁREA INTERIOR 1  | -43        | 5     |
| SUBCORREDOR 1    | -81        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 2  | -82        | 2     |
| CORREDOR 2       | -83        | 2     |
| SUBCORREDOR 2    | -83        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 3  | -83        | 2     |
| SUBCORREDOR 3    | -83        | 2     |
| SUBCORREDOR 4    | -83        | 2     |
| SUBCORREDOR 5    | -87        | 1     |
| SUBCORREDOR 6    | -85        | 1     |
| ÁREA INTERIOR 4  | -85        | 1     |
| SUBCORREDOR 7    | -84        | 2     |
| <b>CORREDOR</b>  | <b>-79</b> |       |

Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

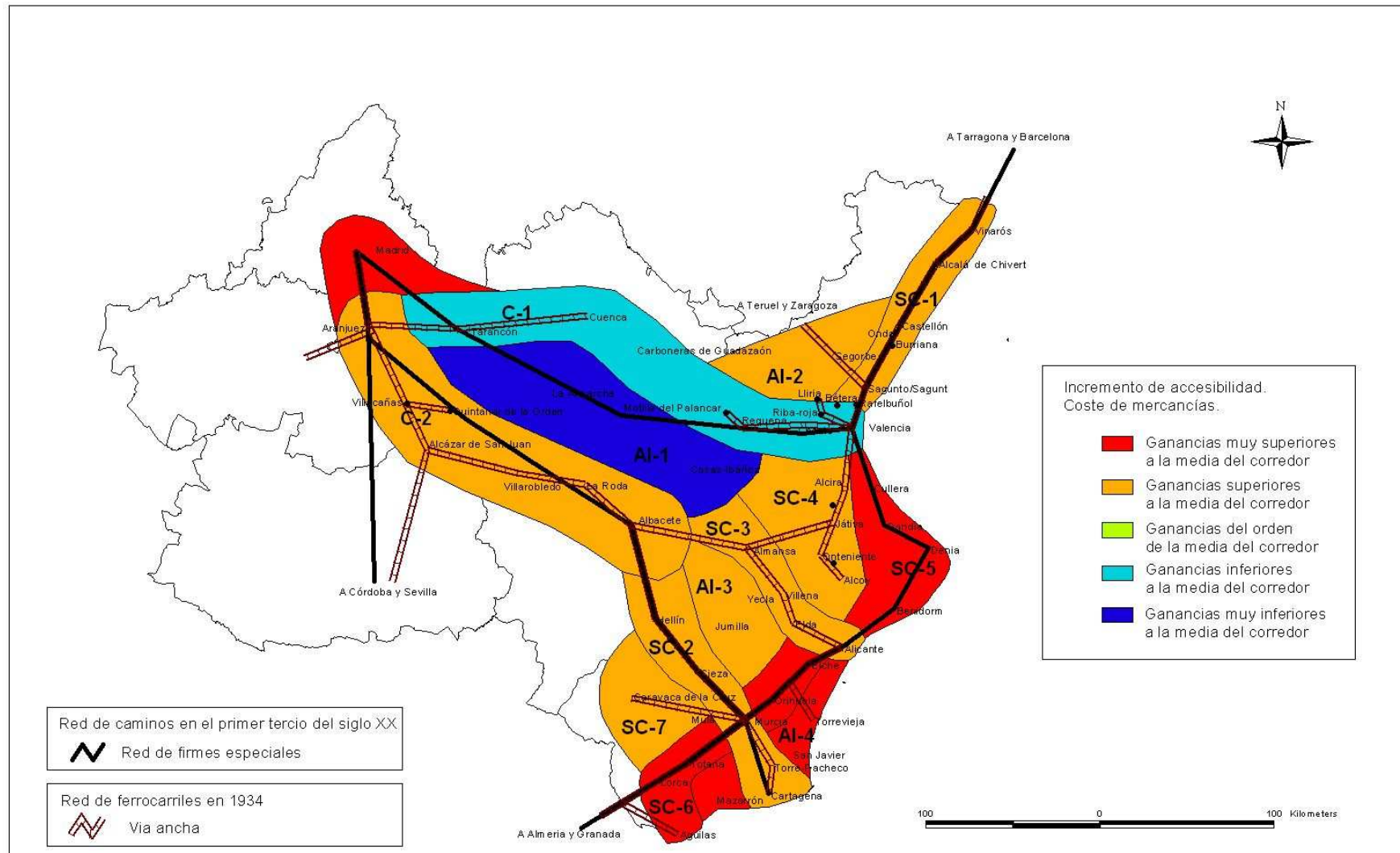
**CUADRO 2.25: GANANCIAS DE ACCESIBILIDAD EN COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MUNICIPIOS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| COSTE DE MERCANCÍAS |                       |           |       |
|---------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA                | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                 | TARANCÓN              | -79       | 2     |
|                     | CUENCA                | -77       | 2     |
|                     | CARBONERAS            | 32        | 8     |
|                     | REQUENA               | -77       | 2     |
|                     | CHESTE                | -80       | 2     |
|                     | VALENCIA              | -80       | 2     |
| AI-1                | LA ALMARCHA           | -46       | 4     |
|                     | MOTILLA DEL PALANCAR  | -19       | 5     |
|                     | CASAS IBÁÑEZ          | -62       | 3     |
| SC-1                | SAGUNTO               | -80       | 2     |
|                     | CASTELLÓN DE LA PLANA | -81       | 2     |
|                     | ALCALÁ DE CHIVERT     | -82       | 2     |
|                     | VINAROS               | -82       | 2     |
| AI-2                | SEGORBE               | -83       | 2     |
|                     | ONDA                  | -82       | 2     |
| C-2                 | ARANJUEZ              | -83       | 2     |
|                     | ALCÁZAR               | -84       | 2     |
|                     | VILLARROBLEDO         | -84       | 2     |
|                     | LA RODA               | -83       | 2     |
|                     | ALBACETE              | -83       | 2     |

| <b>COSTE DE MERCANCÍAS</b> |                  |                  |              |
|----------------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>ZONA</b>                | <b>MUNICIPIO</b> | <b>GANANCIAS</b> | <b>NIVEL</b> |
| SC-2                       | HELLÍN           | -84              | 2            |
|                            | CIEZA            | -84              | 2            |
|                            | MURCIA           | -84              | 2            |
|                            | TORRE-PACHECO    | -82              | 2            |
|                            | CARTAGENA        | -81              | 2            |
| AI-3                       | JUMILLA          | -84              | 2            |
|                            | YECLA            | -81              | 2            |
| SC-3                       | ALMANSA          | -83              | 2            |
|                            | VILLENA          | -83              | 2            |
|                            | ELDA             | -83              | 2            |
|                            | ALICANTE         | -83              | 2            |
| SC-4                       | ALCOY            | -82              | 2            |
|                            | ONTENIENTE       | -83              | 2            |
|                            | JÁTIVA           | -84              | 2            |
|                            | ALCIRA           | -83              | 2            |
| SC-5                       | CULLERA          | -85              | 2            |
|                            | GANDÍA           | -87              | 2            |
|                            | DENIA            | -87              | 2            |
|                            | BENIDORM         | -88              | 1            |
| SC-6                       | ELCHE            | -83              | 2            |
|                            | ORIHUELA         | -84              | 2            |
|                            | TOTANA           | -86              | 2            |
|                            | LORCA            | -86              | 2            |
|                            | ÁGUILAS          | -86              | 2            |
| AI-4                       | TORREVIEJA       | -86              | 2            |
|                            | SAN JAVIER       | -84              | 2            |
|                            | MAZARRÓN         | -85              | 2            |
| SC-7                       | MULA             | -85              | 2            |
|                            | CARAVACA         | -83              | 2            |

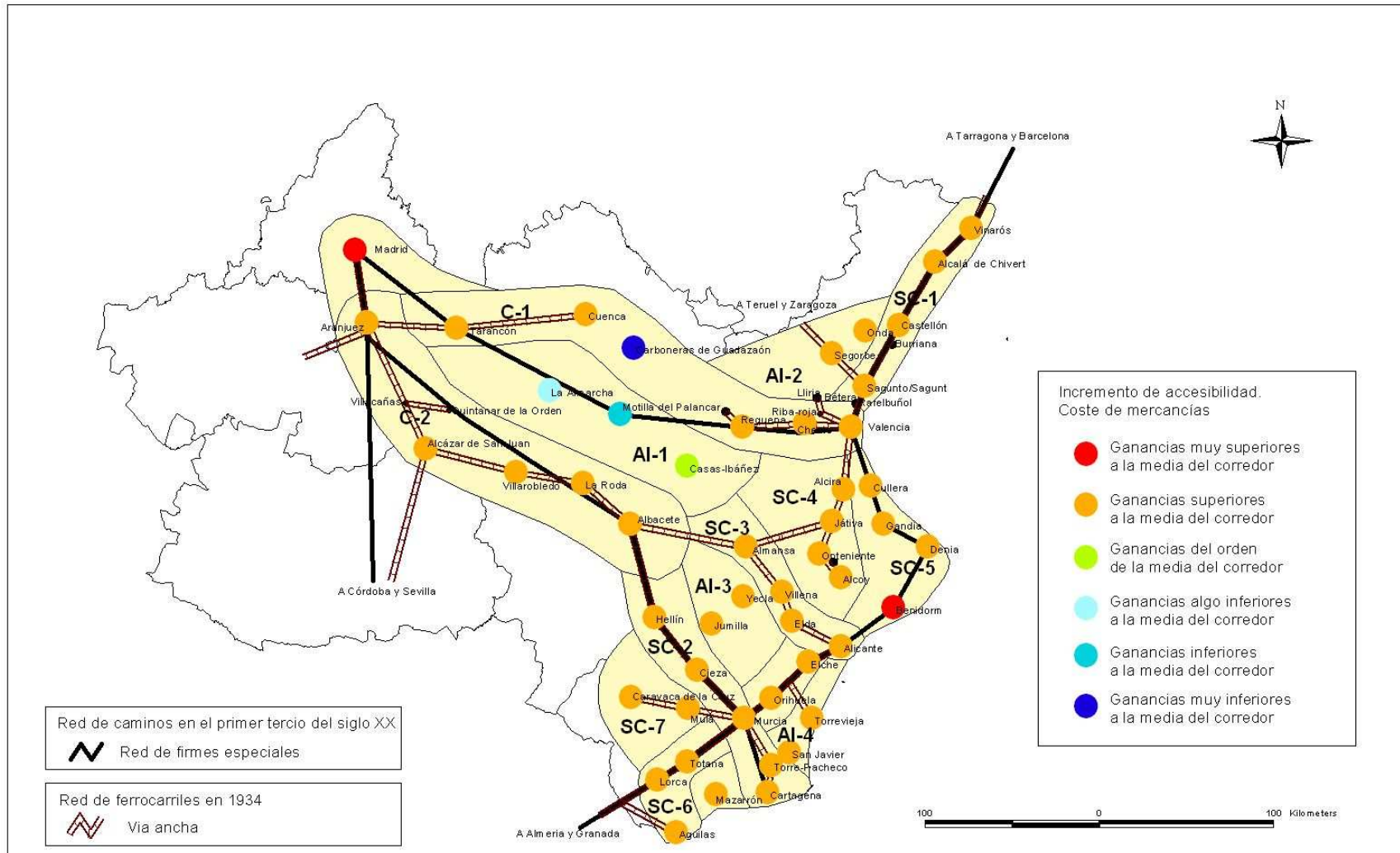
Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982

**MAPA 2.14: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE MERCANCÍAS): MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX.**



Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

**MAPA 2.15: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD (COSTE DE MERCANCÍAS) DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.**



Fuente: Elaboración propia Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Madrid, 1982.

#### 6.5.4.3. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS EN EL CORREDOR POR FERROCARRIL.

Según las fuentes disponibles acerca del flujo de viajeros y mercancías en el Corredor, la movilidad por ferrocarril aumentó notoriamente entre 1888, fecha en que estaban finalizados los principales ejes del Corredor, y 1921, próximo al final de esta etapa (CUADROS 2.26 y 2.27). Así, en cuanto al transporte de viajeros, en las líneas más importantes como la de Almansa a Valencia y Tarragona, el tráfico se duplicó con más de cinco millones de viajeros, la de Alicante a Murcia y Torrevieja se acercó al millón de viajeros, y en otras menos relevantes la tendencia fue similar como la de Utiel a Valencia, con más trescientos mil viajeros en 1921, Alcantarilla a Lorca, con más de doscientos mil frente a menos de ochenta mil en 1888, Silla a Cullera que también superó el umbral de los doscientos mil, Villena Alcoy y Yecla, con casi ciento cuarenta mil, y otras inauguradas posteriormente a 1888 como la de Valencia a Aragón que rebasó en 1921 los seiscientos mil, Valencia a Villanueva de Castellón, y la propia de Denia a Villajoyosa y Alicante, que superó los trescientos veinte mil.

Respecto del transporte de mercancías, la evolución seguida es similar a la de los viajeros siendo la que más mercancías transportaba la de Almansa a Valencia y Tarragona, con más de doscientos millones de toneladas 1921 frente a menos de la mitad en 1888, y quedando mucho más alejadas la de Lorca a Baza y Águilas, con más de doscientos mil, Murcia a Alicante y Torrevieja, Valencia a Utiel, Valencia a Aragón... todas ellas con menos de doscientos mil.

**CUADRO 2.26: DEMANDA TRANSPORTE FERROCARRIL EN 1888.**

| <b>TRAYECTO</b>                                       | <b>TOTAL DE VIAJEROS</b> | <b>TONELADAS TRANSPORTADAS EN PEQUEÑA VELOCIDAD<sup>123</sup></b> |
|---|--------------------------|---|
| Madrid a Alicante y Castillejo a Toledo               | 684.801                  |   |
| Albacete a Cartagena                                  | 89.720                   |   |
| Aranjuez a Cuenca                                     | 60.680                   |   |
| Almansa a Valencia y Tarragona                        | 2.255.847                | 602.531   |
| Carcagente a Gandía                                   | 138.025                  | 18.898  |
| Osuna a La Roda                                       | 34.642                   | 39  |
| Alicante a Murcia con ramales a Novelda y Torrevieja  | 193.412                  | 41  |
| Gandía a Denia  | 126.666                  | 9.195   |
| Utiel a Valencia                                      | 205.992                  | 77.148  |
| Silla a Cullera                                       | 111.707                  | 24.428  |
| Villena a Alcoy y Yecla y Alcodia de Crespins         | 36.039                   | 52.768  |
| Murcia a Águilas por Lorca (sección de Alcantarilla a | 78.643                   | 18.417  |

<sup>123</sup> Los datos de las líneas “Madrid a Alicante y Castillejo a Toledo”, “Albacete a Cartagena” y “Aranjuez a Cuenca” no vienen desagregados por lo resulta imposible incluirlos en este cuadro.



|                                    |        |        |
|------------------------------------|--------|--------|
| Lorca)                             |        |        |
| Mazarrón al puerto de mismo nombre | 26.633 | 33.270 |

Fuente: *Memoria sobre el Estado de los Ferrocarriles en el año de 1888*, del Boletín de Obras Públicas de 1890.

#### **CUADRO 2.27: DEMANDA TRANSPORTE FERROCARRIL EN 1921.**

| <b>TRAYECTO</b>                    | <b>TOTAL DE VIAJEROS</b> | <b>TONELADAS TRANSPORTADAS EN PEQUEÑA VELOCIDAD</b> |
|------------------------------------|--------------------------|---|
| Almansa, Valencia y Tarragona      | 5.033.774                | 1.269.168   |
| Valencia a Utiel                   | 324.922                  | 116.969   |
| Osuna a La Roda                    | 158.763                  | 96.845  |
| Alicante a Murcia y Torrevieja     | 942.350                  | 183.725   |
| Lorca a Baza y Águilas             | 195.806                  | 266.026   |
| Alcantarilla a Lorca               | 213.900                  | 100.025   |
| Valencia y Aragón                  | 600.557                  | 115.654   |
| Villena a Alcoy y a Yecla          | 139.822                  | 81.421  |
| Alicante a Villajoyosa y Denia     | 320.142                  | 3.861   |
| Valencia a Villanueva de Castellón | 563.700                  | 69.693  |
| Alcoy a Gandía y Puerto            | 198.326                  | 85.481  |
| Silla a Cullera                    | 237.369                  | 58.746  |

Fuente: De La Torre, E.: *Anuario de Ferrocarriles Españoles del año 1921*, Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1922.

#### **6.5.4.4. EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EL CORREDOR.**

Respecto del transporte marítimo, debido a la posible complementariedad/competencia con el transporte por ferrocarril, se ha recogido para 1857, 1890 y 1920, el movimiento de mercancías de cabotaje en los principales puertos del Corredor, y a comienzos de los años treinta –1931–, como fecha final de esta etapa, además de este tráfico, el exterior y el total (ANEXOS 2.15 y 2.16), haciendo para este año y para ese movimiento total de mercancías un análisis discriminante y la correspondiente asignación de niveles de la misma forma en que se hizo en 1844 para la etapa preferroviaria. Con respecto a los datos de 1844 no se pueden comparar directamente pues existe una incongruencia respecto de las cifras y unidades aportadas en el Diccionario de Madoz que no se corresponden con las que a partir de entonces sí muestran mayor fiabilidad; en todo caso aquellas cifras y su correspondiente análisis servirán para comparar relativamente la importancia de cada puerto en el marco del Corredor a lo largo de este periodo.

Como se aprecia en el CUADRO 2.28, el comercio de cabotaje aumentó sensiblemente en este periodo en los puertos principales del Corredor, pasando de algo más de 135.000 toneladas en 1857, a más de 260.000 toneladas en 1890 y más de 750.000 en 1920. Si en 1857 era Valencia el puerto que mayor movimiento de cabotaje acaparaba en el Corredor con casi 70.000 toneladas, seguido por Alicante, casi treinta mil, y Águilas y Cartagena, en 1890, es el puerto de Cartagena el que más crece acercándose al movimiento del puerto de Valencia, que tan sólo había ascendido hasta aproximarse a los ochenta mil, junto con el de Torre Vieja que se acerca a las 50.000 toneladas, al igual que el puerto de Alicante. Destaca, por último en este año el crecimiento de Mazarrón, que se acerca a las 20.000 toneladas y, sobre todo, el descenso en Águilas, que pasa de 17.000 en 1857 a algo más de 7.000 en 1890.

En 1920, vuelve a ser claramente Valencia el puerto con mayor movimiento de toneladas de cabotaje aumentando más de tres veces su movimiento en esos treinta años, aproximándose a las 280.000 toneladas, mientras Cartagena hizo lo propio, consolidándose como el segundo puerto del Corredor en este tipo de transporte, aunque alejado de Valencia ya que no alcanzaba las 200.000 toneladas. Más atrás se encuentran los puertos de Alicante y Torre Vieja, que en estos años prácticamente crecieron de forma parecida superando las 110.000 toneladas. Por último se encontraban los puertos de Mazarrón que siguió creciendo hasta las 46.000 toneladas y Águilas que se recupera en este periodo hasta los valores de medidos del siglo XIX.

**CUADRO 2.28: MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (TONELADAS) DE CABOTAJE EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL CORREDOR EN EL PERIODO 1857-1920.**

| <b>PUERTOS</b> | <b>1857</b>    | <b>1890</b>    | <b>1920</b>    |
|----------------|----------------|----------------|----------------|
| VALENCIA       | 69.548         | 79.727         | 278.340        |
| CARTAGENA      | 12.768         | 61.184         | 190.332        |
| TORREVIEJA     | 6.041          | 48.407         | 112.580        |
| ALICANTE       | 28.632         | 51.532         | 112.322        |
| MAZARRÓN       | 2.347          | 17.057         | 46.124         |
| ÁGUILAS        | 17.302         | 7.643          | 16.881         |
| <b>TOTAL</b>   | <b>136.638</b> | <b>265.550</b> | <b>756.579</b> |

Fuente: Frax, E.: *El mercado interior y los principales puertos: 1857-1920*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1987.

En cuanto al movimiento total de mercancías en 1931 (CUADRO 2.29 y MAPA 2.16), se alcanzaban casi cuatro millones en el conjunto del Corredor. Con respecto a mediados del siglo XIX, Valencia acentúa su hegemonía pues rebasa el millón y medio de toneladas seguido por Alicante y Cartagena que, aunque crecen a buen ritmo, apenas rebasan el medio millón de toneladas, por lo que quedan muy alejadas de Valencia. El siguiente puerto en importancia fue el de Sagunto, que experimentó un auge espectacular con casi 370.000 toneladas en 1931 ocupando el tercer nivel en el análisis discriminante, mientras que casi cien años antes se encontraba en el último nivel.

A continuación figura Águilas, que pese a descender un nivel en relación a 1844, alcanza las 265.000 toneladas. El siguiente puerto en importancia es Gandía, que también manifiesta un desarrollo muy destacado llegando a superar las 200.000 toneladas en 1931. Una evolución parecida a este último fue seguida por el puerto de Castellón rebasando la cota de las 160.000 toneladas en 1931.

El siguiente puerto es el de Torrevieja que experimenta un descenso en el conjunto del periodo con menos de 60.000 en 1931. No obstante, este descenso se debió producir casi exclusivamente en la década de los veinte pues en 1920 sólo su comercio de cabotaje superó, como se ha visto las 110.000 toneladas.

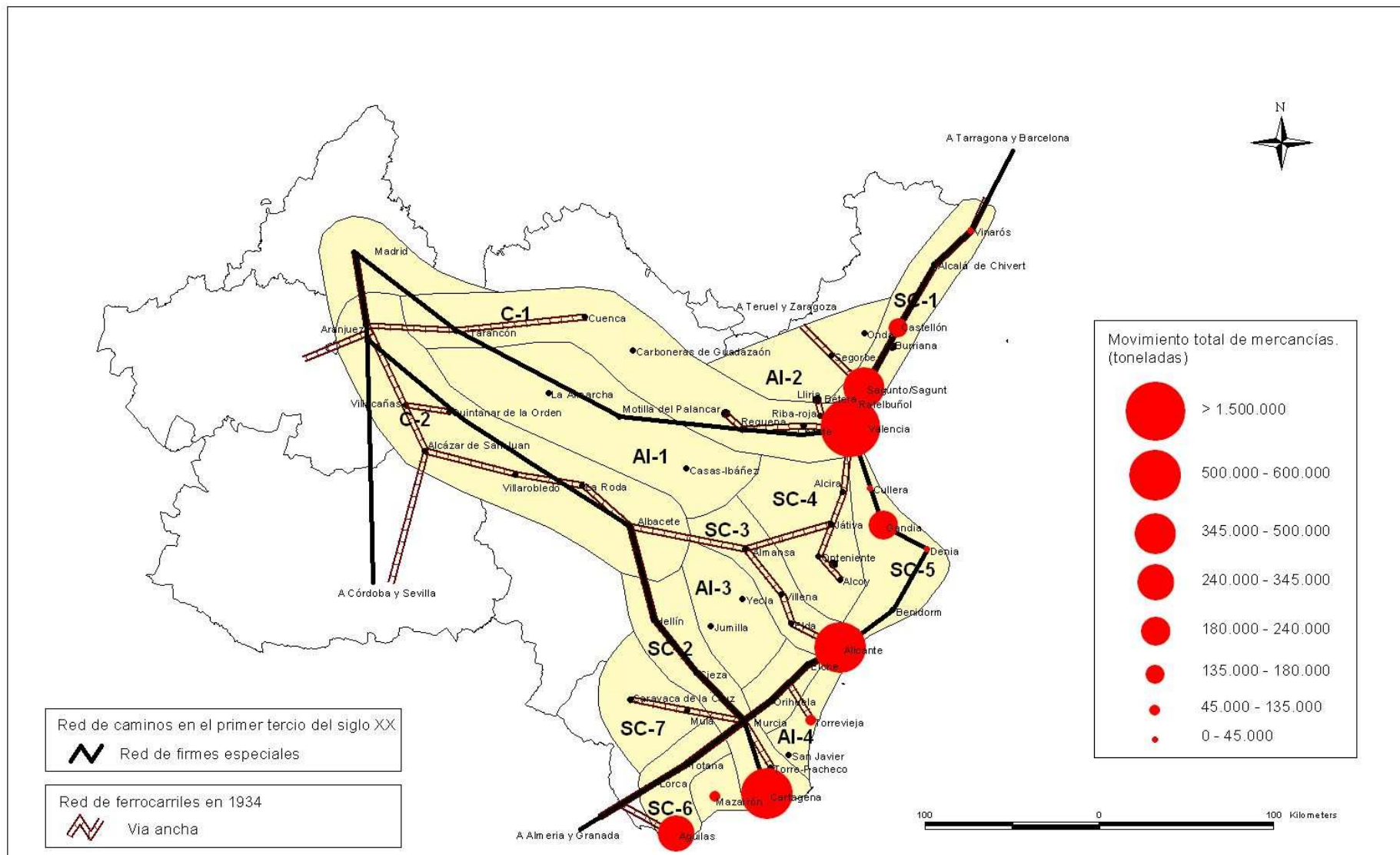
Por último, se incluyen los puertos que prácticamente han permanecido estancados en el periodo, casos de Denia, pero sobre todo, Vinaroz, Cullera y Benidorm, no figurando este último siquiera en las estadísticas de ese año.

**CUADRO 2.29: JERARQUÍA PORTUARIA MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS EN 1931.**

| <b>PUERTOS</b> | <b>MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (toneladas)</b> | <b>NIVEL SEGÚN MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS</b> |
|----------------|---|---|
| VALENCIA       | 1.576.167                                   | 1   |
| ALICANTE       | 545.041                                     | 2   |
| CARTAGENA      | 541.329                                     | 2   |
| SAGUNTO        | 368.141                                     | 3   |
| AGUILAS        | 266.788                                     | 4   |
| GANDÍA         | 204.894                                     | 5   |
| CASTELLON      | 163.551                                     | 6   |
| MAZARRÓN       | 62.549                                      | 7   |
| TORREVIEJA     | 56.784                                      | 7   |
| VINAROS        | 28.932                                      | 8   |
| CULLERA        | 24.331                                      | 8   |
| DENIA          | 21.778                                      | 8   |
| <b>TOTAL</b>   | <b>3.860.285</b>                            |   |

Fuente: Elaboración propia *Estadística del Comercio Exterior de España de 1931*, del Ministerio de Hacienda, año 1934.

**MAPA 2.16: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1931.**



Fuente: Elaboración propia *Estadística del Comercio Exterior de España de 1931*, del Ministerio de Hacienda, año 1934.

Por último, respecto de la posible complementariedad entre el tráfico ferroviario y el portuario de cabotaje, como se ha visto, entre 1857, fecha de los inicios del ferrocarril en el Corredor, y 1890, cuando la red estaba cerrándose, el tráfico se duplicó, volviéndose a multiplicar por tres en 1920. De hecho, entre 1888 y 1921, las principales líneas en funcionamiento como la de Almansa a Valencia y Tarragona, duplicó sus mercancías transportadas, y otras pequeñas como la de Alicante a Murcia y Torrevieja creció muchísimo desde sus comienzos, del mismo modo que la de Utiel a Valencia, Alcoy a Gandía y su puerto, Silla a Cullera. Es decir, que a grandes rasgos parece que ambos se reforzaron mucho más que compitieron entre sí. No obstante, no se puede olvidar que el transporte de cabotaje representaba aproximadamente la mitad del transporte marítimo como se observa en las cifras de 1931, por lo que hasta el análisis pormenorizado que se llevará a cabo más adelante sería más cauto afirmar el reforzamiento de ambos modos con respecto al transporte marítimo en general.

## **6.6. CONCLUSIONES PARCIALES.**

Conforme se llevó a cabo en la era preferroviaria en este apartado procede relacionar la dinámica demográfica y el índice potencial productivo con la evolución del sistema de transportes y, en especial, el ferrocarril.

En cuanto a la dinámica demográfica, en primer lugar cabe destacar el aumento de la dinámica en el conjunto del Corredor pasando de una tasa media de crecimiento anual de 0,68% en la era preferroviaria a 1,11% en el conjunto de este periodo.

A nivel de zonas se observa una mayor dinámica demográfica en aquellas zonas ubicadas en los principales ejes ferroviarios como el C-2, SC-3, pero también el AI-3, donde la accesibilidad era baja anteriormente y el C-1, donde a pesar de que la línea Madrid-Cuenca no tenía continuidad hasta Valencia, la presencia de Valencia y su ubicación el marco del Corredor le favorecieron para este resultado. Con dinámicas no tan elevadas, aparecen el SC-1 y SC-2, también emplazados en ejes ferroviarios destacados. A continuación, figuran otras zonas, con crecimientos más discretos como el SC-5, SC-6, SC-7, o el AI-1 y SC-7, carente de servicios ferroviarios durante toda la etapa y, por último, el SC-4 y el AI-2.

De esta forma se constata que las zonas que mayor dinámica experimentan en el periodo coinciden con ejes ferroviarios destacados o con zonas donde el ferrocarril aumentó sustancialmente la accesibilidad, y que las zonas que quedaron más desfavorecidas desde este punto de vista, no pasaron de una dinámica moderada y que existen otras zonas claramente favorecidas que no mostraron un avance acorde a esa dotación relativa siendo en algún caso, incluso inferior al de estas zonas más desfavorecidas.

Por lo tanto, aunque se advierte una cierta relación entre las infraestructuras de transporte y el desarrollo demográfico, el diagnóstico no permite establecer pautas de comportamiento generalizado como pone mucho mejor de relieve el análisis municipal. Así, los municipios que aparecen con una mayor dinámica demográfica están situados en alguna encrucijada ferroviaria como Alcázar de San Juan, Sagunto, Valencia, Albacete o Alicante. También alcanzaron una tasa de crecimiento muy elevada Elda y Jumilla, situados el primero en un eje de ferroviario importante y el segundo en otro secundario, pero que permitió mejorar ostensiblemente la accesibilidad del municipio en relación a la fase anterior. Otros municipios con dinámicas relativamente altas se correspondieron con ciudades insertas en estos ejes de transporte, como Villarrobledo o Hellín. Del mismo modo los municipios ubicados en aquellas zonas más desfavorecidas desde el punto de vista de las comunicaciones manifiestan tasas relativamente bajas como Mula, La Almarcha o Motilla del Palancar.

Sin embargo, esta aparente correlación queda matizada al observar lo sucedido en otros núcleos con elevada accesibilidad relativa y que muestran un estancamiento e incluso regresión a lo largo del periodo. Son los casos de Vinaroz, Alcalá de Chivert, Cheste, Játiva, Lorca, Torre-Pacheco o Cullera. Del mismo modo, aunque en este caso son muchos menos, existen otros núcleos con una accesibilidad en términos relativos media o baja y cuya dinámica es elevada como ocurrió en Cuenca. Parece claro que aunque se aprecia una cierta relación entre la evolución demográfica y la accesibilidad relativa no parece que sea ésta la principal responsable de esa dinámica.

En cuanto a la relación entre el índice potencial productivo y la llegada del ferrocarril, de nuevo se corresponden con potenciales productivos altos y muy altos las zonas ubicadas en los principales ejes que describía el nuevo modo, C-1, C-2, SC-2, SC-3, SC-2 y AI-4, medios los del SC-1, AI-3, SC-4, SC-5 y SC-6, es decir, zonas también relativamente privilegiadas según el sistema de transportes, y bajas las zonas con baja

accesibilidad relativa sin servicios ferroviarios durante todo el periodo como el AI-1 y el SC-7. O sea, que en este caso sí se advierte una relación más estrecha entre índice potencial productivo y dotación de infraestructuras de transporte.

No obstante, esta conclusión de carácter más o menos regional, una vez más queda en evidencia haciendo un repaso a nivel municipal. Éste vuelve a reflejar cómo las ciudades con mayor índice potencial productivo quedan insertas en las principales rutas ferroviarias como Valencia, Alcázar, Villarrobledo, Albacete, Hellín, Cartagena, Alicante y aquellos con menor accesibilidad relativa alcanzan un índice potencial productivo menor, como Carboneras, Casas Ibáñez, San Javier o Mula. De igual forma surgen otros municipios ubicados preferentemente en el sistema de comunicaciones del Corredor con potenciales bajos, casos de Tarancón, Cheste, Alcalá de Chivert, Vinaroz, Cullera, Totana o Lorca, y viceversa, algunos con una accesibilidad media o baja, como Cuenca, Alcoy y Onteniente, y que alcanzan potenciales altos o muy altos. Es decir, esta correlación tejido productivo-infraestructuras de transporte no se muestra tampoco como concluyente.

En definitiva, en la evolución socioeconómica del Corredor se aprecia una incidencia de la accesibilidad relativa que puede considerarse media o elevada conforme aumenta el espacio considerado –a nivel de zonas– y mucho menor cuando el municipio se convierte en objeto de análisis.

En la era preferroviaria se concluyó que detrás del desarrollo municipal y de zonas se encontraban otras variables mucho más allá de la accesibilidad relativa, como el sistema administrativo, la dotación de recursos naturales, condiciones higiénicas, etc. En este caso, de nuevo es patente que el análisis queda incompleto refiriendo exclusivamente el desarrollo al aumento de la accesibilidad relativa así que, seguidamente se procederá al diagnóstico detallado de cada zona y municipio para situar cuál fue la verdadera función del ferrocarril en este proceso, teniendo en cuenta el papel que pudieron desempeñar estas otras variables. Entre ellas, los problemas sanitarios que tantas catástrofes generaron en la era preferroviaria, de acuerdo con los testimonios de los historiadores de la época – Miñano, Carreras Candi...– parece que perdieron importancia como consecuencia de las reformas urbanas y los avances en la medicina. Por lo tanto, esta variable, salvo en casos concretos, no se tendrá en cuenta para justificar las diferencias en el desarrollo entre municipios.

## **6.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONENTEN.**

Como en la era preferroviaria a continuación se llevará a cabo un análisis pormenorizado de la evolución de las zonas y municipios del Corredor en relación a la llegada del ferrocarril incorporando todas las variables con incidencia municipal y regional.

Puesto que el ferrocarril se extendió por el Corredor en sucesivas décadas, para precisar su impacto según la fecha de llegada, los datos anteriormente expuestos se han completado con:

- Valores censales municipales de los años 1877, 1900 y 1920 y dinámica de crecimiento: 1857-1877, 1877-1887, 1887-1900, 1900-1910, 1910-1920, 1920-1930, recogidos en el ANEXO 2.17.
- Coyuntura del tejido productivo en función de las actividades primarias, industriales, terciarias y equipamientos a mediados de la década de los ochenta según Pablo Riera, recogidos directamente en el texto.
- Vinculado al sistema productivo y de comunicaciones la evolución del tráfico de mercancías por cabotaje en los principales puertos del Corredor con el conjunto de datos decenales del periodo: 1860, 1870, 1880, 1900 y 1910 distinguiendo entradas, salidas y total; recogidos en el ANEXO 2.18.

Por último, hay que señalar que en el análisis de las zonas y municipios se han vuelto a recoger los valores y resultados a mediados del XIX para facilitar la comprensión al lector.



### **6.7.1. CORREDOR 1:**

El Corredor 1 discurría a lo largo de un eje que a mediados del siglo XIX podía considerarse de los más beneficiados pues, salvo el tramo entre Cuenca y Requena considerado como camino en buen estado, el resto se consideraba carretera. Ya en los años ochenta la red de ferrocarriles había conectado por una parte, Madrid con Tarancón y Cuenca, y por otra, Valencia con Cheste, Requena y Utiel, quedando la red inconclusa y aislando a Carboneras de los nuevos servicios ferroviarios. Esta situación se mantuvo hasta el final de esta fase. Por su parte, en cuanto a la red de caminos, la conexión de Madrid con Cuenca y Carboneras, y de Requena con Valencia pasaron a ser carreteras de primer orden, mientras que el tramo entre Carboneras y Requena fue prácticamente abandonado durante estos años convirtiéndose en un camino vecinal y abriendo una brecha a lo largo del C-1 también por carretera.

En cuanto a la evolución demográfica, a lo largo del periodo muestra un crecimiento medio anual (1,63%) muy superior al correspondiente al Corredor (1,11%) y al español (0,73%). No obstante, en esa dinámica se observan dos periodos claramente diferenciados, la etapa correspondiente desde mediados de siglo hasta 1887, en que el crecimiento anual (0,78%) es ligeramente superior al experimentado en el Corredor (0,68%), y desde este año hasta 1930, en que la dinámica es muy alta más que duplicando la tasa anterior (1,81%) frente al 1,11% del Corredor. En cualquier caso, su potencial demográfico aparece como alto debido básicamente a la presencia de Valencia con más de 320.000 habitantes en 1930, ya que el resto en ningún caso llegaban a los 20.000 habitantes.

Si el índice potencial productivo de la zona era muy alto relativamente a mediados del siglo XIX, en este periodo llegó consolidar más esa dinámica sobre todo gracias a la ciudad de Valencia, que potenció el sector terciario tanto a nivel administrativo y comercial y aglutinaba a más del 85% de la población de la zona.

- **TARANCÓN:**

A mediados del siglo XIX, Tarancón disponía de una posición privilegiada desde el punto de vista de la red de caminos puesto que se encontraba en el eje de Madrid a Valencia, pero también estaba muy bien comunicada con Cuenca y con los ejes de Madrid a Andalucía y hacia Albacete, Alicante y Murcia. Sin embargo, en aquellos años vio incluso menguar su población debido a la crisis manufacturera que forzó a la emigración a muchos de sus habitantes.

El ferrocarril llega a Tarancón a mediados de los ochenta, observando hasta entonces una tasa de crecimiento de la población inferior a la de la media del Corredor si bien entre 1857 y 1877 la dinámica anual es muy baja (0,19%) frente a la dinámica entre 1877 y 1887 (1,09%), periodo en el que llega el ferrocarril, con lo cual se aprecia una cierta vinculación entre su llegada y la evolución demográfica. En cuanto al tejido productivo, a lo largo de estos años se aprecia un aumento de la actividad terciaria motivada fundamentalmente por su condición de cabeza de partido judicial, como textualmente cita Pablo Riera en su Enciclopedia: “Como cabeza de partido judicial, cuenta con abogados, notarios, procuradores y agentes de negocios; hay médicos, farmacéuticos,...”. En ese sentido, se aprecia cómo de las dos escuelas citadas por Madoz, a mediados de los ochenta, pasan a cinco.

En cuanto al sector secundario, en ese mismo texto aparece como no muy importante ya que dispone “de cuantos oficios mecánicos son necesarios para el servicio del vecindario y un regular número de establecimientos para la venta de diversos artículos”.

Respecto del sector primario, la coyuntura era favorable pues “el olivo y el viñedo van muy bien en aquel suelo donde crecen igualmente gran número de árboles frutales” regados por el Riansares.

Por último, Pablo Riera hace referencia a que la ciudad disfruta de un clima sano.

Desde mediados de los ochenta hasta el primer tercio del siglo XX, se aprecia un mayor dinamismo demográfico con una tasa de crecimiento medio anual de 0,85% que, no obstante, se sucede tras los años finales de siglo en que de nuevo ésta fue baja (0,34%).

En los años treinta del nuevo siglo, Tarancón seguía ocupando una posición de privilegio en la red de comunicaciones del Corredor, cuya ventaja comparativa básicamente se debía la presencia del ferrocarril, pero también a la red de caminos puesto que, la ciudad se insertaba en la red de firmes especiales que afectaba al eje Madrid-Valencia, por Tarancón y Motilla. Con Cuenca las comunicaciones seguían siendo buenas, mientras que hacia el eje de Madrid a Albacete y el litoral habían empeorado bastante en comparación con el conjunto de la red.

La actividad productiva parece haberse consolidado en el desarrollo del terciario y servicios como demuestra la aparición de las sucursales del banco de Cuenca y Zaragozano o un Casino, y en agricultura como queda reflejado en la Enciclopedia Espasa: “Produce principalmente cereales, aceite y sobre todo vino”.

Por último, resta analizar la influencia del sistema de comunicaciones en la evolución de Tarancón durante estos casi ochenta años: En primer lugar se ha visto cómo Tarancón a pesar de su situación privilegiada en la red de caminos del Corredor no pudo salir de una fase de estancamiento, y en algunos momentos, de recesión demográfica iniciada a mediados de siglo aproximadamente hasta la llegada del ferrocarril a comienzos de los ochenta, con lo cual se advierte una primera relación. En ese proceso el ferrocarril fue muy importante pues ya en el año 1888 se contabilizaron más de 60.000 viajeros en la línea Aranjuez-Cuenca, pero debió serlo más todavía por la exportación de sus excedentes vinícolas, aunque no ha sido posible valorar siquiera aproximadamente, este tráfico. Asimismo, a lo largo de esos años ya se venía observando el desarrollo del terciario, en el que influyó fundamentalmente su condición de cabeza de partido judicial y que, sin duda, el ferrocarril fortaleció. Desde los años ochenta hasta finales de siglo se aprecia un descenso considerable en las tasas de crecimiento de la población, seguramente motivado por las dificultades de comercialización del vino por la enfermedad de la filoxera, estancamiento que una vez recuperadas las viñas se tornó en unas tasas de crecimiento muy sustanciales, en las que además de la próspera agricultura, incidió el desarrollo continuo del terciario, favorecidos, el primero de los sectores, por la facilidad para la exportación, y el segundo por la mejora de las comunicaciones para viajeros respecto de otros núcleos importantes de la red como Cuenca o Madrid.

- **CUENCA:**

A lo largo de este periodo Cuenca experimentó una leve mejoría en la red de comunicaciones del Corredor aunque con matices: Si bien el ferrocarril llegó a Cuenca en 1885 desde Madrid, la conexión con Valencia a través de Requena no se culminó, con lo que desde el punto de vista de la accesibilidad que proporcionaba el nuevo modo de transporte, la ciudad prácticamente quedaba incomunicada con el levante español, al

menos de la forma más directa que cabría pensar, pues para llegar a la capital del Turia y otras ciudades litorales por ferrocarril era preciso alcanzar Aranjuez y partir de ahí iniciar ya la ruta hacia levante. No obstante, no hay que perder de vista que la conexión con Madrid posibilitaba el enlace con otros puntos del país como Andalucía, ya que se trataba del nudo ferroviario central.

Respecto de la red de caminos su situación relativa en el marco del Corredor se mantuvo ligeramente favorable donde, de acuerdo con la documentación existente, se advierte un nuevo eje que enlaza Cuenca con el camino de las Cabrillas a la altura de Minglanilla.

En cuanto a la evolución demográfica, en ambos subperiodos considerados se observa una dinámica de crecimiento anual mayor a las del Corredor y España  $-0,94\%$  hasta 1887 y  $1,40\%$  desde ese año hasta 1930— acercándose en 1887 a los diez mil habitantes y superando en 1930 los quince mil. Esto contrasta con el periodo de regresión experimentado en Cuenca en la era preferroviaria ( $-0,23\%$ ).

Puesto que el ferrocarril llega a Cuenca en 1885, conviene analizar la evolución demográfica anterior y posterior a 1877, y de esta forma se distingue en el periodo 1857-77 un crecimiento del  $0,39\%$  anual, mientras que en los diez años siguientes, la tasa aumenta hasta el  $1,88\%$ , coincidiendo, por lo tanto, con los años previos y los de puesta en marcha del ferrocarril. Este dinamismo se justifica por la intensa inmigración experimentada que superó con creces las bajas motivadas por la epidemia de cólera de 1885 y la II Guerra Carlista<sup>124</sup>. A partir de entonces, la dinámica vuelve a descender a un nivel intermedio en la última década del siglo XIX y prácticamente se mantuvo así en las décadas siguientes. Este ritmo de crecimiento más moderado pero sostenido del primer tercio del nuevo siglo se vincula, además de a la importancia de los contingentes de inmigrantes, al alargamiento en la duración media de vida, producto de la generalización en la distribución del agua<sup>125</sup> y, por supuesto, a la vacuna contra la viruela y al triunfo sobre el cólera<sup>126</sup>.

Respecto de la actividad productiva, en el Cuadro 2.30 figura la estructura sectorial de empleo a lo largo de este periodo. En él se aprecia el avance de la agricultura en la segunda mitad de siglo unido al descenso de la industria —el propio Pablo Riera indica que “la industria agrícola figura en primer término en esta localidad, y a pesar de que el espíritu industrial no ha llegado a fomentarse tan rápidamente como fuera de desear en esta capital ni en su provincia...”— y un ligero descenso en el sector terciario.

El descenso en la industria referido anteriormente es el reflejo de la crisis de la artesanía de décadas anteriores y el escaso aprovechamiento de los recursos madereros, en un momento de expansión debido al montaje de la red férrea y crecimiento de las ciudades españolas hasta finales del siglo XIX, que creará una fuerte demanda de madera, por lo que se elevaron los precios y comenzó a ser rentable la explotación de los montes. Los motivos para ese ligero despertar del sector maderero conquense son imputables tanto al retraso de la llegada del ferrocarril, que obligaba a competir con otras zonas utilizando medios de transporte precarios en relación a ese ferrocarril, ya presente en muchas ciudades españolas y encareciendo, por tanto, el producto, como a la presencia un modelo económico y una clase política que miraban al territorio conquense como espacio colonial. Así mismo, el descenso en el terciario se debe en parte a la recesión del clero, por tanto, más vinculado a lo que se podría entender como clases menos productivas desde un punto de vista meramente económico. En esta época serán las personas de escasa cualificación profesional, como los jornaleros u obreros de la construcción o la madera (muchos de ellos

<sup>124</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pág. 309.

<sup>125</sup> Sánchez, I.: *Castilla-La Mancha en la época contemporánea, 1808-1939*, Servicio de Publicaciones de la Junta de Castilla-La Mancha, 1985, pág. 150.

<sup>126</sup> Nadal, J. op. cit., pp. 15 y 16, Ariel, 1984.

procedentes de la artesanía) quienes harán desaparecer, en buen medida, el adjetivo de “ciudad parasitaria”<sup>127</sup>.

Así, a partir de 1900 se aprecia en este sector terciario una recuperación merced a una sostenida recesión de las clases burocráticas, un descenso del servicio doméstico – ambas circunstancias ya visibles desde 1885–, una pervivencia del carácter clerical que parece afianzarse nuevamente y un cierto fortalecimiento del comercio y de la hostelería. Por lo tanto, no cabe duda de la existencia de un cambio socioeconómico en la ciudad como también se desprende del Diccionario de Pablo Riera, donde se señala la presencia en el municipio de una Delegación de Hacienda y una oficina del Banco de España a mediados de los años ochenta, y de la Enciclopedia Espasa, en la que se recoge la existencia de dos teatros.

Por su parte, el sector primario muestra en estas primeras décadas de siglo una cierta recesión debido a la retirada de sus trabajadores a medida que el suelo agrícola periurbano se va urbanizando<sup>128</sup>. Respecto del avance del secundario, como indica Troitiño, este grupo conocería una cierta mejora que sería más aparente que real por estar vinculada al incremento de obreros de la construcción<sup>129</sup>, y de hecho, en la Enciclopedia Espasa se señala la presencia de fábricas de ladrillos, tejas y yeso, que no existían en los años ochenta según las anotaciones de Pablo Riera. Por último, según esta misma Enciclopedia, el comercio se reduce a objetos diversos importados de Madrid, Valencia y otros puntos, aceite de Andalucía, y vino de varios términos de su misma provincia.

CUADRO 2.30: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN LA CIUDAD DE CUENCA ENTRE 1856 Y 1930.

|      | PRIMARIO | SECUNDARIO | TERCIARIO |
|------|----------|------------|-----------|
| 1856 | 28,4     | 16,8       | 54,8      |
| 1885 | 33,1     | 14,2       | 52,7      |
| 1900 | 42,7     | 12,5       | 44,8      |
| 1930 | 30,0     | 24,0       | 46,0      |

Fuente: Padrones municipales de 1856, 1885, 1900 y 1930, extraídos de Troitiño, M. A. op. cit. pág. 302.

Resta destacar el papel del ferrocarril en este periodo: La ciudad de Cuenca permaneció bajo una coyuntura socioeconómica escasamente dinámica a lo largo de casi todo el siglo XIX, para mostrar una cierta recuperación en las primeras décadas del siglo XX. Así, en la segunda mitad del siglo XIX, la tardía llegada del ferrocarril en los años ochenta perjudicó a la ciudad, en tanto en cuanto dificultó la salida de los productos madereros por el elevado coste relativo del transporte a través de la red de caminos, en el momento de mayor demanda en el mercado nacional. No obstante, en ese sentido no fue menos importante el lastre que arrastraba la ciudad respecto de la escasa visión empresarial de su clase política, circunstancias ambas que motivaron que Cuenca perdiese una gran oportunidad de modernización.

En cualquier caso, conviene señalar que en los años previos a la llegada del ferrocarril, sí se observa un incremento muy notable de la tasa de crecimiento de la población motivado por la llegada de muchos inmigrantes, seguramente relacionado con

<sup>127</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pp. 221-225, 228, 300 y 301.

<sup>128</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pp. 303 y 304.

<sup>129</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pág. 304.

las expectativas generadas ante la llegada del ferrocarril como recoge el propio Troitiño<sup>130</sup>. Sin embargo, las causas antes mencionadas pronto manifestaron que los cambios no serían los esperados y esas tasas volverían a niveles más moderados aun con las mejoras higiénicas y avances sanitarios de estos últimos años. En general, en las décadas sucesivas los efectos del ferrocarril fueron mucho menores de los deseados por su población, pues el sector secundario apenas se regeneró y el avance del terciario más tenía que ver con el papel de capital de provincia que había adquirido Cuenca que con los servicios ferroviarios, como se desprende, por ejemplo, de la Enciclopedia Espasa donde se indica la escasa importancia de la actividad comercial con respecto a otras regiones.

Por lo tanto, el retraso en la llegada del ferrocarril unido a la limitada mentalidad empresarial de sus gobernantes, se consideran como los elementos más importantes en el escaso avance de la sociedad y la economía con respecto a este periodo.

- **CARBONERAS DE GUADAZAÓN:**

A lo largo de este periodo Carboneras evolucionó muy desfavorablemente respecto de la red de comunicaciones en el marco de su entorno y el Corredor pues fue ajena a los nuevos servicios ferroviarios, debiendo desplazarse para ello hasta Cuenca o Utiel. Además, si bien el camino hacia Cuenca se encontraba en buen estado, el de Requena había pasado a encontrarse en un estado deficiente con lo que en términos generales, Carboneras fue uno de los municipios más perjudicados desde este punto de vista.

En cuanto a su dinámica demográfica, se observa un cambio en la tendencia con respecto a la situación de la era preferroviaria ya que su tasa comienza a ser positiva en este periodo, siendo incluso superior a la del Corredor y España desde 1887 hasta 1930 – 1,34% de crecimiento medio anual–.

Respecto de su tejido productivo, según el diccionario de Pablo Riera la agricultura seguía siendo su principal industria merced al riego que le proporcionan los ríos Gabriel y Guadazaón, pero existían otras industrias dedicadas a la elaboración de vino y aguardiente, molinos harineros, telares de lienzos, etc. aunque como indica el propio Pablo Riera, en cualquier caso de menor importancia.

Las anotaciones de la Enciclopedia Espasa, a pesar de su brevedad, ponen de manifiesto el mantenimiento de la actividad agrícola como la principal del municipio gracias al baño de los dos ríos comentados, no apreciándose tampoco variaciones en la actividad terciaria como demuestra el número de equipamientos a lo largo de estos ochenta años.

Aunque no resulta fácil justificar la evolución demográfica de Carboneras de acuerdo con los datos aportados, máxime teniendo en cuenta la importante inmigración registrada en Cuenca en este periodo, aparece como primer factor a tener en cuenta la mejora en las condiciones sanitarias e higiénicas de la época, que obviamente tendrían su reflejo en la ciudad. Por otro lado, es posible que en ese dinamismo influyese la epidemia de la filoxera francesa, pudiendo comprobarse este fenómeno en Carboneras por el hecho de la aparición de alguna fábrica de elaboración de vinos según Pablo Riera, y el aumento de la demanda una vez finalizada la I Guerra Mundial, lo que pudo incidir en una cierta inmigración que puede justificar este ritmo demográfico. En cualquier caso, no hay que pasar por alto, como el propio Pablo Riera señala, que se trataba de actividades de escasa

---

<sup>130</sup> Desde una perspectiva económica, los raíles del ferrocarril se aproximaban a la ciudad con todas las esperanzas e ilusiones que este nuevo medio de transporte podía despertar y la explotación de los recursos madereros de la Serranía hacía pensar en un sustituto de la industria textil; Troitiño, M. A. op. cit. pp. 189 y 190.

importancia y que las comunicaciones para una posible exportación de vinos eran precarias.

Así, la estructura productiva de Carboneras no manifiesta cambios sustanciales en el conjunto del periodo, siendo la agricultura el principal modo de vida de sus habitantes como en la etapa preferroviaria. En este sentido, parece evidente que el hecho de que Carboneras no fuese si quiera cabeza de partido judicial en detrimento de Cañete, unido al precario sistema de comunicaciones, que tal vez podría haber favorecido en mayor medida el comercio de sus productos al menos en los años de mayor demanda vinícola, contribuyeron a que el municipio quedase estancado en una economía de subsistencia.

Por lo tanto, el papel del sistema de comunicaciones, y particularmente la carencia de servicios ferroviarios, se entiende importante, en el sentido de que no favoreció la posible adaptación de su sistema productivo a los cambios que se estaban gestando en la sociedad y economía del Corredor y nacionales.

- **REQUENA:**

El municipio de Requena se vio poco favorecido en términos relativos en este periodo desde el punto de las comunicaciones. Así, si bien por una parte desde 1885 disponía de ferrocarril, éste tan sólo permitía la conexión con Levante, donde cabe destacar Valencia, pero la línea no continuaba hacia las provincias manchegas y el interior peninsular, con lo que esta comunicación necesariamente debía realizarse por carretera. En ese sentido, la apertura del camino de las Cabrillas en el periodo 1841-51<sup>131</sup> hacía relativamente cómodo ese viaje, pero en cualquier caso, en un modo poco competitivo para esa época. Esta situación se observa en el coste del transporte de viajeros, que pasó del primer nivel a mediados del siglo XIX al tercer nivel en el primer tercio del siglo XX. Además sus comunicaciones transversales habían pasado a ser bastante deficientes en este periodo.

Respecto de la evolución demográfica, continuó ocupando uno de los niveles más bajos con algo más de diecisiete mil habitantes en 1930, siendo su dinámica durante la primera mitad del siglo XIX del 0,64% anual, ligeramente superior a la de la primera mitad del siglo XIX, muy inferior a las dinámicas de la zona y el Corredor, claramente superiores a la unidad, e inferior incluso a la dinámica nacional. No obstante, si se desciende un poco más en el análisis de la dinámica se aprecia una aceleración en desde 1887 hasta inicios del siglo XX, aproximándose a la unidad, que en cualquier caso, se disipa a partir de entonces registrándose incluso un periodo de regresión en los años veinte (-0,62%).

En cuanto a la actividad productiva, en vísperas de la llegada del ferrocarril en 1885, en el Diccionario de Pablo Riera se hace mención a que sus producciones generales “consisten en cereales, legumbres, hortalizas, frutas... todos en poca escala, siendo de deplorar que el vino, que es uno de los frutos de más abundante cosecha, no pueda exportarse, por carecer tanto de buen gusto como de color”. Su industria dominante, señala el propio Pablo Riera, es la agrícola, aunque la manufacturera está representada por un buen número de fábricas de aguardientes, jabón, hilados de seda, alfarerías... En cuanto a los equipamientos, se apreció algún aumento con respecto a los citados por Madoz en 1842 pues su carácter de cabeza de partido judicial hacía que allí se instalasen según Riera “abogados, notarios, escribanos...”. En resumen, se observa la estabilización del sector primario, el descenso en el sector secundario, ya que esos más de quinientos telares de seda de 1842 parecen haberse convertido en muy pocos, y la consolidación del sector terciario a

---

<sup>131</sup> Salom, Julia: *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana*. Ediciones Alfonso el Magnánimo. Institución Valenciana de Estudios e Investigación. Valencia, 1992, pág. 111.

consecuencia de la posición de cabecera del partido judicial que pudo ayudar al mantenimiento de las tasas de crecimiento de la población respecto de la era preferroviaria.

Los comentarios de Pablo Riera acerca de las dificultades de comercialización del vino, no parecen corresponderse con la presencia de cosecheros vinícolas señalados en ese mismo trabajo y las aportaciones de otros estudios y datos de que se dispone sobre este aspecto. Así, Requena experimentó una transformación relativamente rápida desde su predominante función industrial sedera a otra vinícola en virtud de la extensión y prosperidad creciente de la explotación vitivinícola. Esta transformación ya era patente a mediados de siglo, así como la importancia que en ella tuvo la apertura de la carretera de las Cabrillas. Esta ventaja viaria fue reforzada por la llegada del ferrocarril en 1885, convirtiéndose con Utiel, en el gran centro exportador de vinos de las tierras altas<sup>132</sup>.

De hecho, en el tráfico de mercancías de 1888 en la línea Utiel-Valencia recién inaugurada, figuraba un transporte de más setenta y siete mil toneladas. Esta situación coincidió con la epidemia de la filoxera francesa lo que ayudó a dinamizar la coyuntura socioeconómica del municipio. Del mismo modo, la recuperación del viñedo francés a principios de siglo y su nuevo viñedo colonial argelino, y los ataques filoxéricos en 1912<sup>133</sup>, frenaron la comercialización del vino en toda la comarca como demuestra el hecho de que en 1913 la cifra de movimiento de mercancías en la línea fuese prácticamente de ciento cincuenta mil toneladas y en 1921 no alcanzase las ciento veinte mil. Este hecho se manifestó en la ralentización de la dinámica demográfica señalada en estas primeras décadas del siglo XX.

En los años veinte, siguiendo las anotaciones de la Enciclopedia Espasa, la agricultura seguía siendo la actividad dominante con producciones de “vino, trigo, cebada, patatas y azafrán”, el sector secundario se mantenía como se desprende de las actividades recogidas en el CUADRO 2.31, y se produjo un ascenso importante de las tareas administrativas y comerciales como demuestra la aparición de sociedades de diversa índole, favorecidas por transporte ferroviario –más de trescientos mil viajeros en 1921 en la línea– y, en general, la comercialización de los vinos.

En síntesis, el papel de la red de comunicaciones y del ferrocarril en la dinámica demográfica requenense aparece como complementario en el desarrollo municipal. Así, ya a mediados del siglo XIX, la apertura del camino de las Cabrillas facilitó la conversión de la actividad sedera, en plena crisis, hacia la explotación vinícola, gracias a la relativa facilidad de exportación de los excedentes tanto hacia el litoral como el interior peninsular. En este proceso, el ferrocarril facilitó la exportación de esos excedentes en el momento en que más demandaba este producto el comercio nacional e internacional por la crisis filoxérica francesa, reflejándose estas circunstancias en la aceleración de la dinámica demográfica. Del mismo modo, el descenso en la demanda vinícola en el mercado internacional hizo disminuir la exportación de vinos en la comarca notándose una ralentización de esa dinámica demográfica. Por otro lado, hay que tener presente que la condición de cabeza de partido judicial ayudó a consolidar el sector terciario en la ciudad y en ese sentido, el aumento en la accesibilidad para el transporte de viajeros hacia Valencia por ferrocarril incidió favorablemente. Por lo tanto, si a mediados de siglo fue el camino de las Cabrillas el que permitió a Requena “engancharse” al mercado regional gracias a su disponibilidad de recursos naturales que favorecían el cultivo del vino, en las últimas décadas del siglo XX fue el ferrocarril el que proveyó a Requena de las condiciones de

---

<sup>132</sup> Salom, Julio y Martínez, F.: *Historia Contemporánea de la Comunidad Valenciana*. Fundación Universitaria San Pablo CEU. Valencia, 1990, pp. 172 y 173.

<sup>133</sup> Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia. Valencia, pp. 124 y 125.

accesibilidad necesarias para integrarla en el comercio nacional e internacional con todas sus vicisitudes.

- **CHESTE:**

El municipio de Cheste vio relativamente mejoradas sus comunicaciones en el periodo, sobre todo gracias a la llegada del ferrocarril a su término a través de la línea Utiel-Valencia. Si bien adolecía de los mismas carencias que Requena, en el caso de Cheste la situación era más favorable, además de su mayor proximidad a Valencia, el ferrocarril llegaba hasta el propio municipio, mientras que el camino de las Cabrillas quedaba casi diez kilómetros alejado del núcleo, distancia que en aquellas época era muy sustancial.

Si se analiza la evolución del número de habitantes de Cheste se aprecia que en 1930 prácticamente se mantienen sus efectivos con respecto a mediados del siglo XIX, disminuyendo incluso su dinámica (0,11% anual) con respecto a la era preferroviaria (0,89% anual) y situándose en uno de los niveles más bajos en el conjunto del Corredor.

Descendiendo al análisis de esa dinámica década a década, casi no se pueden establecer conclusiones en relación a la tendencia pues sufre numerosos cambios a lo largo de todo el periodo. Tan sólo cabría señalar que el periodo donde la dinámica es mayor se produce en la última década del siglo XIX, coincidiendo con la llegada del ferrocarril.

Si se observa la actividad productiva de Cheste en los años previos a la llegada del ferrocarril, según Pablo Riera, el sector más importante era el primario: “La más importante industria, y la de más rendimientos de esta localidad, es la agrícola, pues siendo su huerta sumamente extensa y productiva, a su cultivo se dedica la mayoría del vecindario”. Dentro de esa agricultura, el propio Riera nombra como muy numerosos los cosecheros de vinos, “toda vez que precisamente este caldo proporciona grandes beneficios a la población que nos ocupa”. En cuanto a la actividad del sector secundario prácticamente se mantiene en las labores básicas, mientras el sector terciario a excepción lógicamente del comercio, apenas se vio estimulado. Si ahora se superponen la evolución demográfica y los avatares de la comercialización vinícola de estos años finales de siglo y principios del siguiente, se aprecia cómo en esos años coinciden la época dorada de las exportaciones de vino con las mayores tasas de crecimiento de la población y viceversa, en los años de crisis vinícola se produce un regresión, en un proceso muy parecido al de Requena, aunque con tasas de crecimiento medias mucho menores. Además, a diferencia de esta localidad, las actividades administrativas apenas se desarrollaron. Para justificar esto hay que tener en cuenta que la cabeza del partido era Chiva por lo que las actividades de este tipo se habían concentrado en esta localidad que, hasta la llegada del ferrocarril, estaba además mejor situada desde el punto de vista de la accesibilidad que Cheste.

Si se analiza muy brevemente la dinámica demográfica de Chiva se observa que en el periodo entre 1877 y 1887 pasa de 4.328 a 5.073 habitantes (1,72% anual, frente a 0,61% anual de Cheste), hasta 1900 descendió a 4.975 habitantes, (-0,14% anual frente a 0,68% anual de Cheste) y en 1930, 4.542 (-0,29% anual frente a -0,51% anual de Cheste aunque hasta 1920 se mantiene esta última positiva). A estas circunstancias cabría añadir que en los años veinte, según la Enciclopedia Espasa, Cheste había aumentado sus equipamientos de carácter terciario, manteniendo su gran producción de vino, aunque obviamente disminuida por los problemas de comercialización internacionales.

La comparación entre ambos municipios pone de manifiesto el papel polarizador del desarrollo a consecuencia del ferrocarril; si bien hasta la llegada del ferrocarril Chiva era el municipio con mayor actividad terciaria derivada de su condición de cabeza del



partido judicial y el paso del camino de las Cabrillas, la aparición del ferrocarril induce un crecimiento demográfico en Cheste que se torna incluso en recesión en Chiva en las décadas siguientes, además de notarse la aparición de servicios en Cheste.

Por lo tanto, en Cheste y su partido judicial se observa una relación muy directa entre ferrocarril y desarrollo: Desde la etapa preferroviaria se había observado una concentración de las actividades administrativas en Chiva, cabeza del partido judicial y favorecido por el paso del camino de las Cabrillas. En esa situación, los habitantes de Cheste se dedicaban casi en su totalidad a la agricultura y a la exportación de sus excedentes, que desde Chiva se dirigía hacia el litoral y el interior peninsular, con escaso desarrollo de las actividades terciarias. Sin embargo, la llegada del ferrocarril acercando más a Cheste que Chiva respecto de Valencia unida al buen momento para la comercialización de vinos, invierte la situación, de manera que ahora ya es Cheste la que aglutina el crecimiento de los próximos años, apreciándose problemas de recesión demográfica en Chiva y la aparición de equipamientos en Cheste en clara relación con el desarrollo del comercio y la facilidad para el transporte de viajeros que trajo consigo el ferrocarril.

- **VALENCIA:**

La ciudad de Valencia fue de las más favorecidas del Corredor desde el punto de vista de la red de comunicaciones, pues desde los años sesenta ya quedó conectada con el interior peninsular, así como con el sureste español y el norte de la Comunidad Valenciana y Cataluña. Para completar sus comunicaciones ferroviarias, a mediados de los ochenta se extendió la red hasta Utiel, aunque no se completó la línea hasta Cuenca y, por tanto Madrid, por esta ruta hasta después de la Guerra Civil. Además, en cuanto a la red de caminos, fue también favorecida gracias a las carreteras de primer orden y firmes especiales que partían de la capital de ella.

La evolución demográfica de Valencia muestra un gran dinamismo en todo el periodo, alcanzando de media el valor de 1,81% de crecimiento anual, muy superior a la tasa experimentada en la era preferroviaria (0,39% anual) y por supuesto a la del Corredor y España una vez llegado el ferrocarril (1,11% y 0,73% anual respectivamente). Este dinamismo se tradujo en una cifra de habitantes superior a los trescientos mil en 1930 consolidándose en el segundo nivel tras Madrid en el sistema de ciudades del Corredor.

Profundizando en la evolución demográfica, hasta finales del siglo XIX se advierte una tendencia parecida a la señalada en otros municipios aunque en este caso con una tasa muy superior: La máxima, 1,93% anual, se alcanzó en el periodo 1877-1900. En este proceso incidió muy favorablemente la demolición sistemática de las murallas, iniciada en 1865 y finalizada tres años más tarde, lo que constituyó un paso decisivo para la transformación urbana y acabar con la situación insana y mísera de las viviendas de los barrios populares<sup>134</sup>. De hecho, el propio Pablo Riera en los ochenta señalaba que respecto de los servicios urbanos, en los últimos treinta años habían mejorado mucho colocando a la ciudad a la altura de las primeras capitales.

Antes de pasar a analizar la actividad productiva de la ciudad, no es ocioso recordar que, en la región valenciana, durante el paso de la primera a la segunda mitad del siglo XIX se produjo el retroceso de algunos cultivos e incluso su abandono, como la seda, la barrilla, la vid y el azafrán, fenómeno que puede ser explicado por problemas de competitividad en los mercados exteriores, al tiempo que por la posibilidad de implantación de otros cultivos más rentables en este momento. Se mantuvo la almendra,

---

<sup>134</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 166.

cultivo de difícil sustitución debido a las características físicas en que se asienta, y la pasa, que disfrutaba de una demanda alcista. El cambio más importante fue la extensión en el secano del cultivo de la vid para vino que, amparada por los elevados precios del producto, sustituyó a los cultivos de autoconsumo, integrando así zonas, hasta ese momento marginales, al sistema comercial. También durante esta época cabe resaltar la progresiva sustitución de las moreras por naranjos, cuyo volumen de exportación alcanzó niveles reseñables ya desde mediados del siglo XIX.

Además de esto, el tejido productivo de la ciudad en los años ochenta, según el propio Pablo Riera, muestra un sector secundario “muy adelantado con gran número de fábricas de tejidos, hilados...” en consonancia con el papel predominante de esta actividad que remarcará Madoz en la década de los cuarenta.

Para aproximarse a la actividad comercial de la ciudad se analizará la actividad de su puerto, el transporte por ferrocarril y la posible vinculación entre ambos.

Comenzando por la actividad portuaria y más concretamente por la evolución del transporte de cabotaje, se observa que prácticamente hasta la década de los setenta se mantienen los valores de los años cincuenta, siendo del mismo orden las entradas y las salidas, mientras que tan sólo desde 1880 hasta 1900 prácticamente se multiplica por cuatro el movimiento hasta casi doscientas mil toneladas manteniendo el equilibrio entre entradas y salidas. En 1910 este movimiento ya se aproximaba a las trescientas mil toneladas, estabilizándose en esas cifras hasta 1920 y superando las quinientas mil toneladas en 1931. En ese mismo año, por su parte, el transporte de mercancías exterior rebasó el millón de toneladas quedando de nuevo equilibradas las entradas y las salidas, y acumulando, por tanto, un movimiento total de más de un millón y medio de toneladas.

En estas circunstancias, el puerto de Valencia acentuó su hegemonía como puerto más importante del Corredor, pues casi triplicaba en movimiento a los dos puertos que le seguían en importancia, Alicante y Cartagena, mientras que a mediados del XIX los duplicaba.

En cuanto al tráfico de mercancías por ferrocarril en las estaciones de Valencia y el Grao a través de la Compañía de Almansa-Valencia-Tarragona (A.V.T.) según se puede observar en el CUADRO 2.32, en los años ochenta destacan el transporte de vino, que rebasaba las diez mil toneladas, seguido por los cereales, con más de ocho mil toneladas, la harina con más de seis mil y el arroz con casi cuatro mil<sup>135</sup>.

En el caso del vino, no hay que pasar por alto que se trata de una línea que apenas recorre comarcas vinateras, con lo que en estas cifras han quedado fuera otras comarcas muy importantes como Requena-Utiel, el Campo de Turia y Chiva-Cheste, que tras disponer de ferrocarril desde finales de los ochenta, siendo estación término Valencia, llegaron a expedir más de cien mil toneladas<sup>136</sup>. Teniendo en cuenta que el transporte de cabotaje aumenta muy significativamente desde la década de los ochenta parece adivinarse una cierta complementariedad entre el transporte por ferrocarril y el cabotaje en la comercialización de este producto.

En cuanto al arroz, las expediciones se concentraban casi exclusivamente en el área arrocería comprendida entre Játiva y Valencia. En este caso el destino de las expediciones por ferrocarril se repartía por todo el ámbito español, preferentemente al centro peninsular (28,2%) y Cataluña (20,2%), mientras que el Grao captaba el 20,5% del arroz facturado lo que indica que el transporte marítimo de este producto y las posibles exportaciones al extranjero no eran demasiado importantes<sup>137</sup>.

---

<sup>135</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 65.

<sup>136</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 65.

<sup>137</sup> Sanchis, C. op. cit. pp. 67 y 68.

En el caso de cereales y harinas, el tonelaje total llegado a las estaciones de la Comunidad Valenciana, incluida Valencia, era superior al salido por las mismas, debido a que esta región era deficitaria tanto en trigo como en harina, y de hecho, uno de los argumentos esgrimidos en la construcción de la línea Almansa-Valencia era servirse de la misma para poder importar el trigo de la Mancha. Concretamente, en la línea de A.V.T. las expediciones de cereales se concentraban casi exclusivamente en Valencia (76,6% del total de la línea), cantidad que en su mayor parte debía proceder de la importación por vía marítima y que desde Valencia era redistribuida a las poblaciones deficitarias. Por su parte, en el transporte de harinas la situación era muy parecida a la anterior sólo que en este caso, las estaciones de Valencia alcanzaban el 50% del total de la línea<sup>138</sup>.

En el caso del aguardiente las expediciones registradas en el Grao eran procedentes de Hamburgo casi en su totalidad tratándose de aguardientes industriales que se utilizaban para remontar el grado del vino y se destinaban a los grandes centros productores como la Mancha<sup>139</sup>.

En la distribución tanto de cereales y de harinas como de aguardiente se aprecia un papel muy relevante del ferrocarril para abastecer satisfactoriamente a los núcleos deficitarios.

CUADRO 2.32: EXPEDICIONES DE PRODUCTOS EN LAS ESTACIONES DE VALENCIA A TRAVÉS DE LA COMPAÑÍA A.V.T.: MEDIA DEL QUINQUENIO 1882-1886 (t)

| ESTACIÓN | Arroz | Cereales | Harina | Legumb. alubias y garbanzos | Vino  | Aguardiente | Aceite |
|----------|-------|----------|--------|-----------------------------|-------|-------------|--------|
| VALENCIA | 3.595 | 3.235    | 5.067  | 1.473                       | 9.642 | 166         | 706    |
| GRAO     | 229   | 5.572    | 564    | 447                         | 1.096 | 5.083       | 133    |

Fuente: Elaboración propia según Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia. Valencia, 1988, pp. 66 y 67.

Por lo que respecta a la naranja, incluyendo otras líneas, la mayor parte del tráfico de la región se canalizaba hacia el Grao de Valencia. Así, en los años ochenta la cantidad de naranja transportada con destino el Grao alcanzaba el 84,7% del total del producto expedido en la zona, que casi en su totalidad iban destinadas a países extranjeros (Reino Unido, Alemania, Francia, etc.) siendo, por tanto, mucho menores las salidas hacia el interior de la península<sup>140</sup>. El valor de estas exportaciones en el Grao alcanzó de media en el periodo 1878-1880 las 44.777t de las que 38.951 fueron transportadas por ferrocarril, lo que indica que aproximadamente el noventa por ciento de las naranjas que llegaban al Grao lo hacían por ferrocarril<sup>141</sup>. La importancia que tuvo el ferrocarril y el puerto en la comercialización de la naranja se observa analizando la evolución de esas exportaciones que, si bien en los años sesenta, a comienzos del tendido ferroviario en el entorno de Valencia alcanzaban de media las 6.000t, en el decenio siguiente superaron las 30.000, y en 1896, las cien mil. Ya en la primera década del siglo XX las exportaciones por el Grao oscilaron entre las 109.000t del año 1900 y las 176.000 de 1910<sup>142</sup>. Al igual que en el caso

<sup>138</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 71.

<sup>139</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 66.

<sup>140</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 69.

<sup>141</sup> Sanchis, C. op. cit. pp. 69 y 70.

<sup>142</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 70.

del vino se puede establecer una correspondencia entre aumento del transporte de naranjas por ferrocarril y el de la navegación de cabotaje con lo que todo indica que tendieron a complementarse.

Ya en los años veinte, en la Enciclopedia Espasa se señala que “si en la agricultura Valencia ocupa el primer lugar en España, en la industria le corresponde uno de los primeros, tanto por su importancia global como por la diversidad de los artículos que allí se fabrican”. Según esta misma fuente, en total, las industrias de Valencia ocupan a unos 80.000 obreros, es decir, aproximadamente al 30% de la población total de la ciudad, cifra muy importante. También en cuanto a su actividad comercial se hace eco esta Enciclopedia de su notable relevancia pues “a nivel interior, asciende a grandes cifras, dada la densidad y riqueza de la población, y donde hay que tener en cuenta que a Valencia van a efectuar la mayoría de sus compras los numerosos y ricos pueblos que se encuentran alrededor de la ciudad”, y a nivel exterior, pone de manifiesto alguna de las cifras de exportación a través de su puerto similares a las señaladas. Precisamente tras la I Guerra Mundial la agricultura comercializada recuperó su anterior prosperidad, sobre todo, la naranja, que vivió desde 1921 su “década dorada”. Se hicieron nuevas roturaciones y surgieron nuevas variedades<sup>143</sup>, lo que justifica la aceleración de la dinámica demográfica de estos años.

Por último, en cuanto a la dotación de servicios y equipamientos son muy abundantes los recogidos en esta Enciclopedia tanto a nivel sanitario, docente, de ocio, etc. por lo que se entiende que progresivamente ha ido aumentando su papel como capital de provincia. Lógicamente, en esa preponderancia que estaba adquiriendo Valencia en las últimas décadas también influyó el ferrocarril a nivel del tráfico de viajeros que, por ejemplo, en la línea de A.V.T. sumaba algo más de dos millones en 1888, casi tres millones en 1913 y más de cinco en 1921.

Sintetizando la dinámica socioeconómica de Valencia en estos ochenta años y el papel desempeñado por el ferrocarril, en primer lugar cabe destacar la profunda transformación de la agricultura de la región valenciana en este periodo en que la coyuntura internacional y las características del medio físico permitieron una readaptación a las nuevas demandas. En ese proceso, el papel del ferrocarril para integrar nuevas áreas comerciales fue determinante sin restar protagonismo a la influencia del puerto, pues más bien fue la complementariedad de ambos modos la que permitió consolidar primero, y ampliar posteriormente el área comercial de Valencia facilitando el intercambio de mercancías tanto excedentarias, vino, naranjas y arroz fundamentalmente, como deficitarias en el caso de los cereales.

Esta apertura de los mercados favorecida por el ferrocarril y cuyo destino en la mayoría de los casos de la provincia de Valencia era el Grao, propició una consolidación-ampliación del área de influencia de la capital, generando una dinámica de desarrollo en la ciudad muy elevada, y propició una mayor dependencia de las ciudades del entorno respecto de su capital, acentuando su hegemonía.

Estas relaciones no sólo se circunscribieron a nivel comercial sino también a nivel administrativo y de servicios, como prueban los equipamientos y servicios de la ciudad en los años veinte, y fue coadyuvada también por el ferrocarril, que obviamente redujo considerablemente los tiempos y costes en el transporte de viajeros como refleja el ascenso continuo del número de viajeros en la línea de A.V.T.

Por lo tanto, el papel del ferrocarril se constata como infraestructura de impulsión ya que permitió integrar nuevos mercados en el área de Valencia pero también como infraestructura de acompañamiento en el sentido de que previamente la ciudad se estaba consolidando como la gran urbe de su provincia.

---

<sup>143</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 252.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL C-1.**

**CUADRO 2.33: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-1 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                   | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                   | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| TARANCÓN          | 4.397             | 5.066             | 6.919             | 0,36                            | 0,51        | 0,85        | 0,79        |
| CUENCA            | 7.610             | 9.745             | 15.599            | -0,23                           | 0,94        | 1,40        | 1,44        |
| CARBONERAS        | 794               | 921               | 1.452             | -0,07                           | 0,53        | 1,34        | 1,14        |
| REQUENA           | 12.029            | 14.457            | 17.650            | 0,49                            | 0,67        | 0,51        | 0,64        |
| CHESTE            | 4.732             | 5.548             | 5.101             | 0,89                            | 0,57        | -0,19       | 0,11        |
| VALENCIA          | 137.960           | 170.763           | 320.195           | 0,39                            | 0,79        | 2,04        | 1,81        |
| <b>CORREDOR-1</b> | <b>167.522</b>    | <b>206.500</b>    | <b>366.916</b>    | <b>0,36</b>                     | <b>0,78</b> | <b>1,81</b> | <b>1,63</b> |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>     | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.34: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|            | Mol. Harin. | Mol. aceite | Mol. chocolate | Aguard. | Telares lienzos | Fáb. lienzo | Fáb. paños | Batanes | Fáb. de sombreros |
|------------|-------------|-------------|----------------|---------|-----------------|-------------|------------|---------|-------------------|
| TARANCON   |             | X           | X              | X       |                 |             |            |         |                   |
| CUENCA     |             |             |                |         |                 |             |            | X       |                   |
| CARBONERAS | X           | X           |                | X       |                 |             | X          |         |                   |
| REQUENA    | X           |             |                | X       | X               |             |            |         |                   |
| CHESTE     | X           |             |                | X       |                 | X           |            |         |                   |
| VALENCIA   | X           | X           | X              | X       |                 |             | X          |         | X                 |

|            | Fáb. de Abanicos | Fáb. guantes | Platerías | Fáb. tabacos | Fáb. jabón | Fáb. madera | Fáb. papel | Imprenta | Alfarerías |
|------------|------------------|--------------|-----------|--------------|------------|-------------|------------|----------|------------|
| TARANCON   |                  |              |           |              | X          | X           |            |          |            |
| CUENCA     |                  |              |           |              |            | X           | X          |          | X          |
| CARBONERAS |                  |              |           |              | X          |             |            |          |            |
| REQUENA    |                  |              |           |              | X          |             |            |          | X          |
| CHESTE     |                  |              |           |              | X          |             |            |          |            |
| VALENCIA   | X                | X            | X         | X            | X          |             |            | X        |            |

|            | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. fund. hierro | Fáb. de vidrio | Fáb. yeso | Fáb. cal | Talleres para carros | Fáb. armas |
|------------|------------------------|-------------------|----------------|-----------|----------|----------------------|------------|
| TARANCON   |                        |                   |                |           |          |                      |            |
| CUENCA     |                        |                   |                |           |          |                      |            |
| CARBONERAS |                        |                   |                |           |          |                      |            |
| REQUENA    |                        |                   |                |           |          |                      |            |
| CHESTE     | X                      |                   |                |           |          | X                    |            |
| VALENCIA   | X                      | X                 | X              | X         | X        | X                    | X          |

**CUADRO 2.35: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-1 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|            | Mol. harin. | Mol. chocolate | Aguard. | Fab. paños | Telares de seda | Telar de cáñamo | Fab. curtidos | Fab. abanicos |
|------------|-------------|----------------|---------|------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|
| TARANCON   | X           | X              | X       | X          |                 |                 |               |               |
| CUENCA     | X           |                |         |            |                 |                 | X             |               |
| CARBONERAS |             |                |         |            |                 |                 |               |               |
| REQUENA    | X           |                | X       |            | X               |                 |               | X             |
| CHESTE     | X           | X              | X       |            |                 | X               |               |               |
| VALENCIA   |             |                | X       | X          | X               |                 |               | X             |

|            | Fab. jabón | Fab. maderas | Alfarerías | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. Yeso |
|------------|------------|--------------|------------|----------------------|-----------|
| TARANCON   |            | X            |            |                      |           |
| CUENCA     |            | X            |            | X                    | X         |
| CARBONERAS |            |              |            |                      |           |
| REQUENA    | X          | X            |            |                      |           |
| CHESTE     | X          |              |            | X                    |           |
| VALENCIA   |            |              | X          |                      |           |

**CUADRO 2.36: EQUIPAMIENTOS DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |           |            |
|-------------------|-----------------------|------------|-----------|------------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros     | Total      |
| TARANCÓN          |                       | 2          |           | 2          |
| CUENCA            | 3                     | 6          | 3         | 12         |
| CARBONERAS        | 2                     | 1          |           | 3          |
| REQUENA           | 1                     | 4          |           | 5          |
| CHESTE            |                       | 2          |           | 2          |
| VALENCIA          | 5                     | 111        | 11        | 127        |
| <b>CORREDOR 1</b> | <b>10</b>             | <b>122</b> | <b>14</b> | <b>150</b> |

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                               |       |
|------------|-----------------------|------------|-------------------------------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros                         | Total |
| TARANCÓN   |                       | 5          |                               | 5     |
| CUENCA     | 3                     | Varios     | 5                             |       |
| CARBONERAS |                       | 2          |                               | 2     |
| REQUENA    | 2                     | Varios     | Casinos                       |       |
| CHESTE     |                       | Varios     |                               |       |
| VALENCIA   | 1                     | Varios     | Plaza toros, casinos, teatros |       |

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                             |       |
|------------|-----------------------|------------|-----------------------------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros                       | Total |
| TARANCÓN   |                       | Varios     | 1 casino                    |       |
| CUENCA     | 3                     | Varios     | 7 (2 teatros)               |       |
| CARBONERAS |                       |            |                             |       |
| REQUENA    | 1                     | Varios     | 2 teatros<br>1 plaza. toros |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1922 |  |            |                                       |       |
|-----------------------|--|------------|---------------------------------------|-------|
|                       | Sanitarios                             | Educativos | Otros                                 | Total |
|                       |  |            | sociedades                            |       |
| CHESTE                |  | 3          | 2 teatros<br>casinos                  |       |
| VALENCIA              | 5 Hospitales<br>y varios<br>Institutos | 233        | 12 teatros<br>plaza toros<br>30 cines |       |

**CUADRO 2.37: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|                  | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PRODUCTIVO | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|------------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| TARANCÓN         | 1              | 7                     | 3                    | BAJO                 |                     |
| CUENCA           | 2              | 7                     | 4                    | ALTO                 |                     |
| CARBONERAS       | 2              | 7                     | 4                    | MUY BAJO             |                     |
| REQUENA          | 2              | 7                     | 3                    | MUY ALTO             |                     |
| CHESTE           | 2              | 7                     | 3                    | BAJO                 |                     |
| VALENCIA         | 1              | 1                     | 3                    | MUY ALTO             | 1                   |
| <b>CORRED. 1</b> | <b>2</b>       | <b>1</b>              | <b>2</b>             | <b>MUY ALTO</b>      |                     |

|            | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| TARANCÓN   | 2              | 2                | 2               | 2                 |
| CUENCA     | 3              | 4                | 4               | 4                 |
| CARBONERAS | 4              | 2                | 3               | 1                 |
| REQUENA    | 1              | 3                | 2               | 3                 |
| CHESTE     | 1              | 3                | 3               | 3                 |
| VALENCIA   | 1              | 2                | 2               | 2                 |
| <b>C-1</b> | <b>2</b>       | <b>1</b>         | <b>2</b>        | <b>1</b>          |

**CUADRO 2.38: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-1 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|            | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| TARANCÓN   | 1              | 8                     | 4                    | BAJO            |                     |
| CUENCA     | 2              | 7                     | 3                    | ALTO            |                     |
| CARBONERAS | 3              | 8                     | 4                    | MUY BAJO        |                     |
| REQUENA    | 2              | 7                     | 4                    | ALTO            |                     |
| CHESTE     | 2              | 8                     | 5                    | BAJO            |                     |
| VALENCIA   | 1              | 1                     | 3                    | MUY ALTO        | 1                   |
| <b>C-1</b> |                | <b>1</b>              | <b>2</b>             | <b>MUY ALTO</b> |                     |

*“La llegada del ferrocarril al Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia y su impacto hasta la Guerra Civil Española”.*

|                  | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| TARANCÓN         | 2                     | 2                       | 2                      |
| CUENCA           | 2                     | 2                       | 2                      |
| CARBONERAS       | 6                     | 8                       | 7                      |
| REQUENA          | 3                     | 2                       | 2                      |
| CHESTE           | 2                     | 2                       | 2                      |
| VALENCIA         | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>CORRED. 1</b> | <b>3</b>              | <b>4</b>                | <b>3</b>               |



### **AREA INTERIOR-1:**

El Área Interior 1 fue la más desfavorecida del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad, ya que ninguno de sus municipios dispuso de servicios de ferrocarril en todo este periodo. Sin embargo, respecto de la red de caminos, La Almarcha, pero sobre todo Motilla del Palancar, sí disponían de una posición relativamente favorable puesto que se encontraban en la carretera de las Cabrillas que en los años veinte de ese siglo había pasado a pertenecer a la red de firmes especiales. Además, los caminos transversales hacia otros municipios manchegos también habían evolucionado favorablemente estas décadas. La situación era peor en Casas Ibáñez que seguía discriminada respecto de la red de caminos principal y los que conectaban con los principales apenas habían mejorado a excepción del que se dirigía a Albacete.

Por consiguiente, esta zona se convierte desde el punto de vista de este trabajo en un magnífico observatorio ya que se podrá comparar hasta qué punto la red de ferrocarriles fue decisiva o el estado de la red de caminos y otras variables pudieron influir tanto o más en el desarrollo municipal.

En cuanto a la jerarquía demográfica, continuaba ocupando el último nivel siendo la zona menor población en su conjunto por detrás del AI-4. Esto es conforme a su dinámica demográfica que arroja un crecimiento menor (0,78% anual) al experimentado en el Corredor (1,11%) y del orden del nacional (0,73%).

Respecto del índice potencial productivo apenas se puede decir que aumentó pues si bien la red de caminos en algunos casos coadyuvó a estimular el comercio de vinos, éste fue en cualquier caso menor de lo sucedido en otros municipios cercanos como demuestran las distintas intensidades de crecimiento demográfico.

No obstante, en la dinámica descrita se observan diferencias sustanciales en los tres municipios que se describirán seguidamente en el análisis detallado de cada municipio.

- **LA ALMARCHA:**

La Almarcha se vio sustancialmente perjudicada en términos relativos, respecto de la red de comunicaciones del Corredor ya que quedó apartada de la red ferroviaria que estaba constituyendo. Si bien en cuanto a la red de caminos continuó ocupando una posición destacada ya que, por una parte, el camino de las Cabrillas fue uno de los que mayores inversiones siguió acaparando en el periodo llegando a pertenecer a la red de firmes especiales y, por otra parte, en las relaciones transversales también fueron mejorando los caminos con Cuenca y Alcázar de San Juan principalmente.

Su potencial demográfico continuó siendo muy bajo pues apenas superó los mil habitantes al final del periodo justificado por un ritmo de crecimiento medio anual de la población -0,59%- netamente inferior al del Corredor y España. Descendiendo al análisis de esa dinámica, tan sólo parece acelerarse a partir de la primera década del siglo XX pero en cualquier caso, nunca superando el uno por ciento de tasa media anual.

En cuanto a la actividad productiva, en el Diccionario de Pablo Riera de los años ochenta se indica que “la industria en esta localidad es la agrícola, si bien se ejercen aquellas profesiones y oficios mecánicos más indispensables, por algunos de sus habitantes”. Como productos cosechados en este sector primario caben destacar los cereales, legumbres, hortalizas, aceite, vino y azafrán. Por lo tanto, sobre el sector secundario no aparece ninguna mención en esta fuente y respecto del terciario apenas se advierten dos equipamientos docentes. Nada se dice sobre la corriente comercial que se

describía en el Diccionario de Madoz de vino y cereales hacia Levante y la importación de arroz, por lo que posiblemente ya no existía o era mínima.

Ya en la tercera década del nuevo siglo, en la Enciclopedia Espasa se vuelve a incidir en esos cultivos agrarios, apreciándose una aceleración en la dinámica demográfica en esos últimos años, que bien podría indicar una posible integración de La Almarcha en los circuitos comerciales gracias a la mejoría en la comercialización del vino en el comercio internacional y, favorecido este factor, la mejora en el camino de Valencia que pasó a pertenecer a la red de firmes especiales y cuyas velocidades y costes por carretera se redujeron mucho respecto de mediados del siglo XIX.

En definitiva, se observa que la coyuntura socioeconómica de La Almarcha apenas se modificó a lo largo de estas décadas, pues la agricultura seguía siendo prácticamente la única actividad a la que se dedicaban sus habitantes, de manera que no pudo establecer el tránsito hacia un municipio de carácter más terciario a consecuencia de dos factores: uno de ellos, ya comentado en la era preferroviaria, fue el hecho de que la cabeza del partido judicial se mantuviese en San Clemente y el otro no menos importante, sobre todo si esta situación se compara con lo sucedido en Cheste y Chiva, fue el hecho de quedar aislada respecto del nuevo modo de transporte que se estaba implantando en todo el Corredor, el ferrocarril. Como se recordará, aquellas ciudades que dispusieron de ferrocarril y se integraron en los mercados nacionales e internacionales del comercio del vino, aunque sometidas a las fluctuaciones de esos mercados, alcanzaron niveles de desarrollo bastante elevados, lo que prácticamente no sucedió en La Almarcha donde apenas se aprecia ninguna relación entre esa coyuntura y el devenir municipal. Esta misma situación se daba en Carboneras, también aislada del ferrocarril, lo que indica una cierta insuficiencia de la red de caminos para estimular el comercio una época dominada por el ferrocarril. Tan sólo en los años veinte parece que la mejora de red de caminos pudo integrar a estos municipios en los circuitos comerciales.

- **MOTILLA DEL PALANCAR:**

La situación de Motilla del Palancar respecto de la red de comunicaciones en este periodo es muy parecida a la descrita anteriormente en La Almarcha ya que quedó desconectada de la red ferroviaria que se estaba desarrollando. Sin embargo, el camino de las Cabrillas le mantenía en un eje importante desde el punto de la red de caminos y los caminos transversales que enlazaban con Albacete y Cuenca también experimentaron mejoras.

En cuanto al potencial demográfico se observa que continuó en el último nivel en el sistema de ciudades del Corredor pues en 1930 no llegaba a los cuatro mil habitantes. Revisando la dinámica demográfica se aprecia una tendencia muy parecida a la de La Almarcha pero con particularidades ya que, teniendo presente una cierta actividad exportadora de vino en Motilla indicada ya por Madoz y matizada por Pablo Riera, se observan unos años de aceleración del ritmo de crecimiento demográfico coincidentes con los de mayor auge de la comercialización vinícola en el Corredor –1,18% de media anual entre 1877 y 1887–, una posterior deceleración coincidente también con la recuperación del viñedo francés y el ataque filoxérico en España –0,22% entre 1887 y 1900– e incluso y una nueva aceleración tras la recuperación siguiente a la I Guerra Mundial –0,87% entre 1920 y 1930–.

Siendo, según las afirmaciones de Pablo Riera, la agricultura la principal actividad en Motilla, no se puede pasar por alto una cierta actividad fabril representada todavía por algunas fábricas de telares y curtidos, herencia de la época preferroviaria, como tampoco el

papel del sector terciario donde la condición de cabeza de partido judicial había inducido la presencia de nuevos equipamientos tanto de ocio como educativos y, por supuesto el papel del comercio, tan destacado décadas atrás y que queda indicado por Pablo Riera al señalar que “la feria que tiene lugar en esta localidad es importante tanto por las transacciones que en ella se verifican como por la afluencia de mercaderes que de varios puntos acuden”.

De acuerdo con las anotaciones de la Enciclopedia Espasa esta situación se mantuvo hasta los años veinte, siendo en términos generales su avance poco significativo en este periodo.

Restaría discernir cuál fue la función de la red de comunicaciones en el desarrollo de Motilla. En primer lugar, su escaso dinamismo demográfico relativo cabría relacionarlo con un escaso avance socioeconómico durante el periodo. Además, hay que tener en cuenta que los avances en la higiene también influyeron en esa ligera tendencia demográfica al alza. Sin embargo, el hecho de que se apreciase una cierta relación entre esa dinámica y las exportaciones de vino indican que la red de caminos funcionó de manera aceptable en este periodo, y en realidad se podría decir que la proximidad de Motilla a levante frente a la lejanía de La Almarcha (ésta parece integrarse posteriormente ante la ejecución de la red de firmes espaciales y concretamente la ruta de Madrid a Valencia) y Carboneras, exportadoras también de vino, pudo resultar clave para poder integrarse medianamente en ese mercado nacional e internacional a lo largo de todo el periodo.

Sin embargo, en los momentos de declive en la exportación vinícola el municipio se vio abocado a un estancamiento similar al de los municipios citados, circunstancia que se también se dio aunque en menor intensidad en los municipios integrados comercialmente gracias al ferrocarril. Es decir, que parece que el ferrocarril acentuó las puntas del crecimiento y amortiguó los valles del ciclo económico, al menos en los municipios que hasta ahora se han estudiado.

- **CASAS IBÁÑEZ:**

Casas Ibáñez también se vio muy desfavorecida relativamente en cuanto a la red de comunicaciones del Corredor en el periodo. En este caso a la inexistencia de servicios ferroviarios se unía el hecho de encontrarse fuera de los corredores principales según la red de caminos. No obstante, su ubicación céntrica en el marco del Corredor y el estado aceptable de los caminos transversales que conectaban con esos ejes principales hicieron que los niveles relativos de accesibilidad fuesen sustancialmente mejores que en los otros dos municipios de la zona.

En cuanto a su potencial demográfico, como Motilla y La Almarcha, se encontraba en el último nivel del sistema de ciudades del Corredor pero a diferencia de éstos la dinámica demográfica en Casas Ibáñez fue del orden de la experimentada en el conjunto del Corredor y claramente superior a la nacional. Profundizando en esa dinámica, de nuevo vuelve a aparecer la correspondencia entre tasas más altas de crecimiento –0,95% entre 1877 y 1887– y coyuntura favorable del sector vinícola, que ya exportaba a mediados de siglo según Madoz y vuelve a constatar Riera en los ochenta. Del mismo modo las dificultades de la comercialización de finales de siglo se traducen en una deceleración de ese ritmo –0,86% y 0,35% entre 1887-1900 y 1900-1910 respectivamente– y otra aceleración según el incremento de la demanda internacional en la década de los veinte –1,13% entre 1920 y 1930–.

En cuanto a la actividad productiva, además de la actividad vinícola, a mediados de los ochenta Pablo Riera señala que “esta localidad, como cabeza de jurisdicción, es el centro de vida donde se mueven la industria, el comercio, las profesiones y los oficios”

destacando la cantidad de profesiones vinculadas, además de a la agricultura, a la industria y al comercio. Ya en los años veinte, en la Enciclopedia Espasa se reconoce el vino como el principal producto de municipio en consonancia con la evolución descrita previamente.

Por lo tanto, se vislumbra una consolidación de Casas Ibáñez como núcleo administrativo y comercial de su entorno e incluso un avance en las actividades del secundario que apenas mencionaba Madoz a mediados de siglo. Obviamente, la época dorada del vino ayudó a consolidar esta circunstancia y en este sentido cabe destacar que la red de caminos, aunque insuficiente para poder dinamizar el municipio como había hecho el ferrocarril con otros próximos a Casas Ibáñez y su relativa proximidad a levante, permitió una cierta integración en esos mercados, con lo que las conclusiones obtenidas en este caso son muy parecidas a las descritas en el caso de Motilla del Palancar, es decir, el estado relativamente aceptable de los caminos en su entorno y su proximidad al Mediterráneo, además de su condición de cabecera de partido judicial, permitieron una cierta integración en el comercio de vinos nacional e internacional, aunque no con la suficiente intensidad que lo habría hecho el ferrocarril tanto para esta actividad como para otras comerciales, administrativas, etc.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL AI-1.**

**CUADRO 2.39: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-1 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                      | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                      | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| LA ALMARCHA          | 848               | 948               | 1.212             | -0,30                           | 0,39        | 0,65        | 0,59        |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 2.556             | 3.051             | 3.678             | 0,09                            | 0,65        | 0,48        | 0,60        |
| CASAS IBAÑEZ         | 2.256             | 2.710             | 3.990             | -0,30                           | 0,67        | 1,10        | 1,05        |
| <b>AI-1</b>          | <b>5.660</b>      | <b>6.709</b>      | <b>8.880</b>      | <b>-0,15</b>                    | <b>0,62</b> | <b>0,75</b> | <b>0,78</b> |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.40: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|                      | Mol. harina | Mol. choc. | Aguar. | Telar. lienzo | Hilad. lana | Fáb. curtid. | Fáb. jabón | Fáb. tejas | Tall. carros | Fáb. armas |
|----------------------|-------------|------------|--------|---------------|-------------|--------------|------------|------------|--------------|------------|
| LA ALMARCHA          |             |            |        |               |             |              |            |            |              |            |
| MOTILLA DEL PALANCAR |             |            | X      | X             |             | X            |            | X          | X            |            |
| CASAS IBAÑEZ         | X           | X          | X      |               | X           |              | X          |            |              | X          |

**CUADRO 2.41: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-1 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|                      | Fáb. Chocolate | Aguardiente | Hilado de lana | Fáb. algodón | Fáb. jabón |
|----------------------|----------------|-------------|----------------|--------------|------------|
| LA ALMARCHA          |                |             |                |              |            |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                |             |                |              |            |
| CASAS IBANEZ         | X              | X           | X              | X            | X          |

**CUADRO 2.42: EQUIPAMIENTOS DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922**

|                      | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| LA ALMARCHA          |                       |            |       | 0     |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                       | 2          |       | 2     |
| CASAS IBÁÑEZ         |                       | 2          |       | 2     |

|                      | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|----------------------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|                      | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| LA ALMARCHA          |                       | 2          |                       | 2     |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                       | 3          | 1 teatro<br>2 casinos |       |
| CASAS IBÁÑEZ         |                       | 2          |                       |       |

|                      | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |       |       |
|----------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                      | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| LA ALMARCHA          |                       |            |       |       |
| MOTILLA DEL PALANCAR |                       |            |       |       |
| CASAS IBÁÑEZ         |                       |            |       |       |

**CUADRO 2.43: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-1 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|                      | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|----------------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| LA ALMARCHA          | 2              | 7                     | 4                    | MEDIO           | -                   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1              | 7                     | 4                    | ALTO            | -                   |
| CASAS IBÁÑEZ         | 5              | 7                     | 4                    | MUY BAJO        | -                   |
| <b>AI-1</b>          | <b>3</b>       | <b>5</b>              | <b>4</b>             | <b>BAJO</b>     | <b>-</b>            |

|                      | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| LA ALMARCHA          | 1                     | 3                       | 3                      | 4                        |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1                     | 4                       | 3                      | 4                        |
| CASAS IBÁÑEZ         | 3                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| <b>AI-1</b>          | <b>1</b>              | <b>2</b>                | <b>1</b>               | <b>2</b>                 |

**CUADRO 2.44: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-1 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|                      | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| LA ALMARCHA          | 2                     | 8                            | 4                           | BAJO                   |                            |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 2                     | 8                            | 5                           | MEDIO                  |                            |
| CASAS IBÁÑEZ         | 4                     | 8                            | 4                           | BAJO                   |                            |
| <b>AI-1</b>          |                       | <b>5</b>                     | <b>3</b>                    | <b>BAJO</b>            |                            |

|                      | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| LA ALMARCHA          | 4                     | 4                       | 4                      |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 7                     | 5                       | 5                      |
| CASAS IBÁÑEZ         | 2                     | 3                       | 3                      |
| <b>AI-1</b>          | <b>5</b>              | <b>5</b>                | <b>5</b>               |

## **SUBCORREDOR-1:**

El Subcorredor 1 fue de las zonas más favorecidas relativamente desde el punto de vista de las comunicaciones, ya que desde finales de los sesenta era recorrida totalmente por una línea de ferrocarril que la integraba en el esquema ferroviario que se estaba configurando en el Corredor y España: Por el sur conectaba con Valencia, que a su vez enlazaba con el centro y sureste peninsular y hacia el norte con Cataluña. Además respecto de la red de caminos también fue claramente favorecida pues el itinerario costero que conforma la zona pasó a pertenecer en los años veinte del nuevo siglo a la red de firmes especiales.

En cuanto al potencial demográfico, si en el año 1857 el conjunto de la zona apenas rebasaba los cuarenta mil habitantes, en 1930 superaba los setenta mil situándose en el cuarto nivel según la jerarquía demográfica por zonas del Corredor, el mismo nivel que en la etapa preferroviaria. De hecho, la dinámica de crecimiento medio anual de su población (0,92%), aunque mayor a la correspondiente a la primera mitad del siglo XIX (0,74%) y a la media nacional de entre 1857 y 1930 (0,73%) fue inferior a la media del Corredor (1,11%). Por otra parte, en ese crecimiento parece que vuelve a repetirse el esquema de zonas y municipios anteriores en que el crecimiento es escaso hasta los años ochenta (0,39%) y muy relevante desde entonces hasta el primer tercio del siglo XX (1,16%).

Respecto del índice potencial productivo, continúa siendo medio ya que si bien Castellón y Sagunto aumentan considerablemente su potencial, en el caso de Alcalá de Chivert y Vinaroz, sobre todo este último, por importancia relativa, se ve minorado.

Puesto que no todos los municipios que componen esta zona evolucionaron de la misma forma se va analizar con detalle cada uno de ellos para establecer la relación entre su evolución socioeconómica y el papel de ferrocarril en éste.

- **SAGUNTO:**

Sagunto fue una de las ciudades más favorecidas relativamente desde el punto de vista de la red de comunicaciones en el Corredor ya que desde los años sesenta contaba con servicios del ferrocarril enlazando con Valencia, el interior y sureste peninsular; desde 1901 disponía de conexión con Calatayud (Zaragoza), y desde 1904 con Ojos Negros (Teruel), línea esta última dedicada exclusivamente al transporte de mineral. Por otro lado, respecto de la red de caminos, además del importante itinerario costero que pasó a pertenecer en los años veinte a la red de firmes especiales, cabe destacar el camino hacia el interior de la región y Zaragoza que a finales del periodo se consideraba como carretera de segundo orden pero que en cualquier caso resulta mucho más importante la mera presencia de esa carretera que el estado relativo del firme que ya a mediados del siglo XIX era un camino en regular estado.

En cuanto al potencial demográfico en este periodo, Sagunto consiguió avanzar dos niveles según la tipificación realizada pasando a considerarse como municipio urbano ya que en 1930 superó los veinte mil habitantes frente a los casi siete mil de 1857. Naturalmente, ese crecimiento viene acompañado de una de las dinámicas demográficas más elevadas de todo el Corredor (2,64% medio anual) frente a las tasas en torno a la unidad del Corredor y España. No obstante, en esa evolución cabe diferenciar tres etapas: La primera corresponde a un cierto estancamiento del que comienza a salir a partir de los años ochenta, la segunda que transcurre desde esos años hasta los años veinte, en que se

advierten ritmos de crecimiento notablemente elevados, y la tercera, en la década de los veinte en que casi dobla su población desde los diez mil hasta los veinte mil habitantes.

Haciendo un repaso a la actividad económica de este periodo, en el Diccionario de Pablo Riera se indica que “la industria que más beneficios da es la agricultura, sin embargo, la manufactura también está bastante desarrollada”, lo que se puede observar en el cuadro correspondiente. No obstante, sobre la agricultura en esta misma fuente se cita que “las cosechas no responden a la buena calidad del suelo debido a la semiperenne sequía...”. El producto más abundante de esas cosechas es el vino tinto como se desprende de las expediciones medias en el quinquenio 1882-86 que se aproximaron a las diez mil toneladas<sup>144</sup>.

Así, en relación con su actividad predominante, la exportación vinícola, el aumento en el ritmo de crecimiento de la población coincide con los años de mayor auge de la comercialización del producto siguiendo la misma tónica que otros municipios estudiados hasta comienzos de siglo. Por lo tanto, no se aprecia diferencia en este periodo entre aquellos municipios dependientes del vino que dispusieron del ferrocarril en los ochenta frente a Sagunto, donde llegó mucho antes. Además, en cuanto a las funciones administrativas de la ciudad tampoco las diferencias son notables respecto de mediados de siglo. Esta evolución se puede justificar, por un lado, por las pérdidas en las cosechas por la sequía que según Pablo Riera “las aguas –del río Palancia– no bastan generalmente para regar la cuarta parte de las tierras...lo que ocasiona la pérdida de gran parte de las cosechas” y, por otro, debido a la proximidad de Valencia pero también en alguna medida Castellón, que en esta época consolidaban en términos funcionales su condición de capitales de provincia respecto del resto de ciudades de su entorno de esta forma coartaban el desarrollo de las actividades administrativas en Sagunto.

Sin embargo, desde inicios del nuevo siglo la situación cambió notablemente a raíz de la construcción de los ferrocarriles a Aragón y el ferrocarril minero a Ojos Negros, y de la complementariedad entre éste y el puerto. Así en las dos décadas siguientes acumuló un crecimiento del orden de los dos puntos de media anual, relacionados “los millares de obreros que trabajaban en su puerto los abundantes minerales” que llegaban desde Ojos Negros según se describe en la Enciclopedia Espasa. Sin embargo, el espectacular crecimiento de Sagunto se produjo en la década de los veinte a raíz de la fábrica de altos hornos para fundición de acero instalada en 1922<sup>145</sup> y que naturalmente contribuyó a una intensa inmigración responsable de esta espectacular tasa de crecimiento demográfico. En consonancia con la profunda transformación experimentada en Sagunto, el movimiento de mercancías de su puerto en 1931 superaba las trescientas sesenta mil toneladas, pasando a ocupar el tercer nivel en el esquema portuario del Corredor, mientras que a mediados del siglo XIX ocupaba el último nivel. No obstante, a pesar de ese crecimiento las actividades administrativas y, en general terciarias, continuaban relativamente estancadas por su ubicación próxima a Valencia que había absorbido a la ciudad en su área de influencia<sup>146</sup>.

Sintetizando el papel de las comunicaciones y específicamente el ferroviario, se pueden diferenciar tres fases en la evolución de Sagunto: La primera, hasta los años ochenta en que se observa un cierto estancamiento sobre el que el ferrocarril prácticamente no parece tener influencia. Esta situación se produce a raíz de las frecuentes sequías, con lo que el agua figura en este caso como un serio limitante, pero también por su proximidad a las capitales de provincia que absorben el crecimiento en términos del sector terciario básicamente. La segunda etapa, coincidente con la bonanza de la comercialización vinícola y que pese a la escasez del agua consigue estimular el crecimiento de la ciudad, y la

---

<sup>144</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 111.

<sup>145</sup> *Nueva Enciclopedia Larousse*, Planeta, Barcelona, 1984, vol. 17 pág. 8770.

<sup>146</sup> Salom, J. op. cit. pág. 127.



tercera, tras la llegada del ferrocarril de Ojos Negros, que conectó la ciudad y su puerto con la aquella zona minera, induciendo la construcción de una fábrica de altos hornos, que atrajo a unos diez mil obreros multiplicando por dos los habitantes de la ciudad hasta los veinte mil, y pasando a ser desde este momento una ciudad eminentemente industrial ya que los servicios vinculados al terciario se habían consolidado tanto en Valencia como en Castellón.

En definitiva, si en los años sesenta y setenta el ferrocarril costero prácticamente no deja sentir su presencia por las limitaciones del medio físico y en los años ochenta ayuda a consolidar un crecimiento “normal” favorecido por la exportación vinícola, su papel, conjuntamente con el puerto, fue decisivo con la llegada del ferrocarril minero pues inicialmente ya son millares los obreros los que trabajan en el puerto, y finalmente es gracias a la instalación de la fábrica de altos hornos cuando se produce la mayor transformación de Sagunto de los dos últimos siglos.

- **CASTELLÓN:**

Castellón de la Plana fue una de las ciudades más favorecidas desde el punto de vista de la red de comunicaciones por ferrocarril ya que en 1862 quedó conectada con Valencia, y por tanto, con el interior castellano y sureste peninsular, en 1867 con Tarragona, e incluso en 1888 con Onda a través del ferrocarril de vía estrecha. Por otra parte, en cuanto a la red de caminos, además de ser atravesada por el eje costero de la red de firmes especiales, también fue mejorada la conexión hacia el interior de su provincia en dirección Morella.

Respecto del potencial demográfico, en 1930 había alcanzado los treinta y seis mil habitantes mientras que en 1857 no llegaba a los veinticinco mil. De esta forma había pasado a ser de “municipio urbano” a “ciudad pequeña” según el sistema de ciudades del Corredor. Así, su dinámica demográfica fue ligeramente superior a la media del Corredor y España –1,16% de crecimiento medio anual frente a 1,11% en el Corredor y 0,73% en España–. Analizando más pormenorizadamente esta dinámica se aprecia que, a excepción del periodo 1887-1900, en que se alcanzó una tasa de 1,44% anual, en el resto de décadas este ritmo se mantuvo prácticamente constante y del mismo orden que la experimentada en la era preferroviaria.

Buscando la relación entre estas tasas de crecimiento, la actividad económica y el sistema de comunicaciones, lo primero que llama la atención en relación con otros municipios estudiados es que en las décadas precedentes a los ochenta, el ritmo de crecimiento es relativamente alto coincidiendo con la puesta en marcha de los servicios ferroviarios, es decir, que si bien la crisis de la manufactura, la sedería, etc. afectó a la evolución demográfica de los municipios que no disponían de ferrocarril y que tuvieron que esperar a la llegada del ferrocarril y a la bonanza del mercado vinícola para recuperarse, en el caso de Castellón esa posible transición prácticamente no se advierte en términos demográficos, o sea, que de nuevo se insinúa el ferrocarril como amortiguador en las fases recesivas del ciclo económico.

Más concretamente, en esas décadas, la función que ejerció el ferrocarril en Castellón estuvo relacionada sobre todo con el transporte de los nuevos cultivos que se estaban desarrollando en su entorno, fundamentalmente la naranja<sup>147</sup>, pero también el vino. Así lo recoge para los años ochenta Pablo Riera en su Diccionario y prueba de ello es que en 1888 se exportaban casi trece mil toneladas de naranjas por su puerto y se expidieron

---

<sup>147</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 142 y Vidal, J.: *Transportes y mercado en el País Valenciano*, Ediciones Alfonso el Magnánimo, 1992, pp. 186 y 187.

más de 5.000 toneladas de vino de media en el quinquenio 1882-1886 en la estación de ferrocarril de la compañía A.V.T.<sup>148</sup>. En cualquier caso, si Castellón gracias al ferrocarril y, por supuesto al puerto, pronto pudo exportar los excedentes de sus cultivos, también se advierte que sus mayores tasas de crecimiento demográfico coinciden con el incremento de la demanda de vinos durante la década de los ochenta y que con la crisis de los mercados internacionales el ritmo de crecimiento vuelve a las tasas anteriores, fenómeno similar al de otros tantos municipios con excedentes vinícolas.

Para finalizar con el análisis de la dinámica demográfica cabe resaltar que en la segunda mitad del Ochocientos tuvieron lugar numerosas modificaciones urbanas –incluyendo la inauguración de las obras del puerto en 1891<sup>149</sup>–, lo que unido a los huecos que todavía quedaban para colmatar el espacio intramuros, favoreció el ritmo de crecimiento de la población mencionado.

Además de la boyante actividad comercial señalada, el sector secundario se había desarrollado hasta el punto de que se podía considerar una ciudad industrial dentro de un área de regadío<sup>150</sup>, lo cual no resta para el avance de las tareas administrativas y de servicios, como se desprende del número de instalaciones docentes que prácticamente se duplicaron en estos cuarenta años según lo narrado por Riera en los ochenta y Madoz en 1842. Por lo tanto, la ciudad se estaba transformando hacia la función que le correspondía como capital de provincia.

En las décadas sucesivas el continuo progreso en las tareas comerciales es muy palpable según se desprende de los datos de la actividad portuaria a comienzos de los años treinta: Ésta revela que el movimiento de mercancías del puerto en 1931 superó las ciento sesenta mil toneladas con lo que ocupó el sexto nivel en el esquema portuario del Corredor traducido en la séptima posición del Corredor sobre un total de doce municipios portuarios. Se advierte, pues, un avance respecto de la situación a mediados del siglo XIX pues en aquellos años se encuadraba en el último nivel ocupando la décima posición.

Este dinamismo fue consecuencia de la ingente demanda internacional que llevó a exportar a comienzos del nuevo siglo más de cincuenta mil toneladas de su cultivo mayoritario, naranjas, y tras la fase recesiva de la I Guerra Mundial, a partir del año 1924 se exportaron hasta la Guerra Civil Española una media de unas cien mil toneladas anuales<sup>151</sup>.

En esa línea se expresa la Enciclopedia Espasa a mediados de los años veinte donde se indica que produce “especialmente la naranja, tan apreciada en los mercados ingleses”, mientras que hace un repaso a las numerosas actividades industriales de la ciudad y también a las comerciales, principalmente basadas en la exportación de esas naranjas, pero también algarrobas y vinos, “habiendo un gran número de comerciantes dedicados a estas especulaciones mercantiles”. También las funciones administrativas se habían desarrollado sustancialmente pues además de equipamientos de ocio como teatros o plaza de toros, existía una sucursal de Banco de España y otra del Banco Hipotecario para desarrollar el comercio, Biblioteca y Museo provinciales y una Escuela de Artes y Oficios.

Resta sintetizar el papel del ferrocarril y las comunicaciones en general sobre el desarrollo socioeconómico de Castellón. En primer lugar cabe destacar que esa red de comunicaciones le benefició considerablemente, pues el ferrocarril conectó el municipio con el resto del Corredor y Cataluña desde los años sesenta, además de que, en relación a la red de caminos, mantuvo su dotación privilegiada a lo largo de todo el periodo.

---

<sup>148</sup> Sanchis, C. op. cit. pp. 66 y 111.

<sup>149</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 169.

<sup>150</sup> Salom, J. op. cit. pág. 147.

<sup>151</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 111 y Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 169 y Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 55.

El papel del ferrocarril en el devenir socioeconómico de Castellón fue muy importante ya que en la época de conversión de los cultivos y manufacturas tradicionales hacia otros nuevos, contribuyó a mantener la dinámica demográfica de los años previos siendo muy superior a la correspondiente a otros municipios que no disponían de estos servicios en la década de los sesenta o setenta. Concretamente, en compañía del puerto y también la red de caminos locales, desempeñó una función muy relevante en el fomento de las exportaciones de estos nuevos cultivos. En la década de los ochenta, con el auge de la exportación vinícola, el ritmo de crecimiento demográfico aumentó, para descender posteriormente con la recesión de estos mercados. En cualquier caso, este ritmo siempre fue superior al de otros ámbitos territoriales puesto que, al fin y al cabo, la naranja era el cultivo dominante y prácticamente desde los años cincuenta no dejó de crecer su exportación gracias a la complementariedad de ferrocarril- puerto principalmente.

Por lo tanto, el ferrocarril ayudó a mitigar los efectos de un posible estancamiento y a reforzar el crecimiento en las etapas de prosperidad de los mercados nacionales e internacionales. Por último, no se puede olvidar que el ferrocarril también coadyuvó a la consolidación de Castellón como capital administrativa de su provincia.

- **ALCALÁ DE CHIVERT:**

Alcalá de Chivert también fue favorecida relativamente según la red de comunicaciones en esta etapa, aunque en menor medida que las otras dos ciudades estudiadas, puesto que en este caso las únicas relaciones establecidas fueron a lo largo del eje costero mientras que en los casos de Vinaroz, Castellón, y sobre todo Sagunto, también se establecieron otras transversales, a la postre decisivas. De todas formas, estas relaciones paralelas a la costa permitieron a la ciudad desde los años sesenta contar con el ferrocarril y quedar enlazada con el resto de la red ferroviaria del Corredor. La red de caminos que seguía este mismo itinerario también evolucionó muy favorablemente durante estos ochenta años.

Respecto del potencial demográfico, Alcalá de Chivert, continuó ocupando el último nivel de acuerdo con la jerarquía de ciudades del Corredor, ya que prácticamente mantuvo el número de efectivos de 1857 en algo más de cinco mil. A pesar de que las tasas de crecimiento en ningún momento llegan a ser relevantes en términos relativos, sí se aprecia, una vez más un estancamiento e incluso recesión antes de la década de los ochenta y desde comienzos del nuevo siglo, mientras que es en esa década de los ochenta cuando mayor crecimiento se produce  $-0,72\%$  medio anual– es decir, la dinámica demográfica del municipio está claramente relacionada con el auge o crisis de la comercialización vinícola. La dependencia del cultivo de la vid queda reflejada en el testimonio de Pablo Riera puesto que nombra esta producción como la primera y en las expediciones de este producto por su estación de ferrocarril en el quinquenio 1882-86, que superó las 2.000t., cifra nada despreciable para una localidad de este tamaño.

En cualquier caso, ni en estos años, ni en el primer tercio del siglo XX se aprecia un avance en las actividades industriales y terciarias, por lo que mantenía su estructura productiva basada en la agricultura y en sus eventuales exportaciones vinícolas.

La sustancial diferencia de crecimiento entre Alcalá de Chivert y Castellón y Sagunto se encuentra básicamente en la ausencia de un puerto en condiciones y en las casi nulas comunicaciones transversales que impidieron la aparición de sinergias basadas en la complementariedad entre el ferrocarril, la red caminos y el puerto como ocurrió en estas otras ciudades. Así mismo, la condición de la cabeza del partido judicial en San Mateo y la

proximidad de Castellón entorpecieron la ubicación de equipamientos con carácter comarcal que pudiesen estimular el sector terciario en la ciudad.

Por lo tanto, aunque obviamente en la época dorada del vino el ferrocarril favoreció la salida de los excedentes de la ciudad, la ausencia de un puerto competitivo en una zona donde coexistían varios de gran importancia y las deficientes comunicaciones transversales hicieron que el comercio y en definitiva el desarrollo se canalizase hasta estos otros núcleos también favorecidos desde el punto de vista administrativo, quedando Alcalá de Chivert relativamente desconectada de los avances de la época a pesar de que desde los inicios del ferrocarril contó con estos servicios.

- **VINAROS:**

Vinaroz fue otra ciudad manifiestamente beneficiada por la red de comunicaciones del Corredor en términos relativos, de una manera muy similar a como lo fue en Castellón, ya que en el eje paralelo a la costa tanto por ferrocarril como por carretera pudieron contar con el mismo tipo de infraestructura y transversalmente también mejoraron sus caminos hacia Morella, y en general, hacia el interior castellonense.

Respecto de su potencial demográfico, seguía encuadrándose en el último nivel en el sistema de ciudades del Corredor aunque en este caso con mayor claridad ya que incluso llega a perder efectivos en todo el periodo. De hecho, la evolución demográfica muestra una dinámica tendente a la baja llegando incluso a ser recesiva en el conjunto del periodo (-0,21% de tasa media anual) que se corresponde poco con los municipios vistos hasta ahora. Para encontrar explicación a esta circunstancia el paso siguiente es revisar su actividad económica y comercial como se ha hecho en otras ciudades.

En el Diccionario de Pablo Riera, en primer lugar se comenta su clima sumamente benigno, con lo que la posibilidad de que las condiciones higiénicas fuesen responsables de esta dinámica se esfuman. Por otro lado menciona para el conjunto del partido que se “han roturado grandes trozos –pinas– para dedicarlos al cultivo del viñedo, y de hecho por la estación de ferrocarril de Vinaroz se expidieron de media en el periodo 1882-86 una media de 4000t.<sup>152</sup>, algo menos de la mitad que en la propia Valencia, por tanto, cifra no despreciable. Es precisamente en esos años ochenta el único momento de la segunda mitad del siglo XIX en el que la ciudad aumenta su población aunque con una tasa de crecimiento medio anual muy pequeña en relación con otras ciudades, 0,34%.

También en esa década es de destacar la finalización de las obras de ampliación de su puerto<sup>153</sup>, aunque casi sin incidencia en la actividad portuaria. Así, el resumen del movimiento de las construcciones navieras de más de 20 toneladas de matrícula vinarocena desde inicios de siglo justifica tal afirmación:

| PERIODO   | CONSTRUCCIÓN DE NAVIERAS |
|-----------|--------------------------|
| 1820-1830 | 92                       |
| 1830-1840 | 40                       |
| 1840-1850 | 31                       |
| 1850-1860 | 59                       |
| 1860-1870 | 14                       |
| 1870-1900 | 10                       |

Fuente: Roig, S.: *Breve Historia de Vinaroz*. Associació Cultural Amics de Vinaros. Vinaroz. 2001.

<sup>152</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 66.

<sup>153</sup> Roig, S.: *Breve Historia de Vinaroz*. Associació Cultural Amics de Vinaros. Vinaroz. 2001 pág. 153.

En esta bajada tan acusada de las construcciones de naves de altura y de cabotaje, tuvo sin duda mucho que ver la competencia con el ferrocarril<sup>154</sup> además de la aplicación del vapor a la navegación”<sup>155</sup>.

Esa competencia que ofreció el ferrocarril al puerto queda de manifiesto con el testimonio del historiador Borrás Jarque<sup>156</sup>: “El gran progreso del ferrocarril pasaba por Vinaroz como burlándose del puerto y de la carretera a Aragón, que ya no volverían a tener la utilidad que habían tenido años anteriores. Para no ser el tren enemigo del puerto, debería haber venido desde Aragón. Ahora el tren desplazaría hacia otros puertos lo que había de enriquecer el nuestro. Los efectos de esa incompatibilidad se vieron bien pronto en la marina vinarocena, a causa de que el tráfico comercial huía por las mayores facilidades ferroviarias”. La mayor competitividad del ferrocarril frente al puerto debió ser máxima tras la prolongación del ferrocarril de Gerona a la frontera francesa que evitó el rodeo por Madrid-Irún anterior. La pérdida de competitividad de su puerto se manifiesta con los datos de movimiento de mercancías en 1931, que no llegaron a las treinta mil toneladas, incluyéndose en el octavo y último nivel del esquema portuario del Corredor mientras que a mediados del siglo XIX ocupaba el cuarto. También influyó en este decaimiento, tal y como describe el historiador, la ausencia del ferrocarril que llevase los productos del interior de Aragón hasta Vinaroz ya que ese potencial fue canalizado sobre todo en Sagunto.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que en el caso de Castellón, aunque ya de por sí tenía una ventaja comparativa como capital de provincia, las comunicaciones respecto del interior castellanense eran muy parecidas a las de Vinaroz y, sin embargo, Castellón reforzó su carácter de capitalidad en esta etapa. La respuesta a esta divergencia en el crecimiento de ambas se encuentra en el tipo de cultivo mayoritario de su entorno pues en Castellón era la naranja, la cual desde finales del XIX comenzó a exportarse más allá del territorio francés siendo mucho más competitivo el barco frente al ferrocarril, potenciando de esta manera la actividad portuaria. Mientras, en Vinaroz, su gran dependencia del vino (tan sólo aparece alguna mención a las naranjas en los años veinte), que mayoritariamente se destinaba a Francia, una vez completada la red de ferrocarril, es transportada por este modo hacia el país vecino menguando de esta forma la actividad portuaria tan importante para la ciudad en décadas anteriores.

Esta dependencia de la actividad vinícola provocó que la crisis filoxérica de finales del siglo XIX unida a las dificultades indicadas en el párrafo anterior y las generales de todo el país de tipo social y político produjeron una gran emigración, hacia Barcelona sobre todo<sup>157</sup>.

Por fin, tras la I Guerra Mundial se vieron impulsadas las construcciones navieras de gran calado para la pesca y el comercio (70 barcos de naranjas se dirigieron a Francia), producciones que además del vino se destacan en la Enciclopedia Espasa. Estos años de ligera recuperación hacen que se vuelva a invertir la situación de recesión demográfica en la que estaba sumida la ciudad aunque sin ser demasiado alto el aumento de efectivos (0,55% de crecimiento medio anual entre 1920 y 1930).

Esta descompensación en el crecimiento de la población de la provincia de Castellón y la mayor proximidad para el flujo de viajeros que trajo consigo el ferrocarril contribuyó a que el área autosuficiente que podía dibujarse en el entorno de Vinaroz, se

---

<sup>154</sup> Roig, S. op. cit. pág. 153.

<sup>155</sup> Borrás, J. M. *Historia de Vinarós*. Associació Amics de Vinarós. Vinaroz, Ed. Facsímil. 2002 pp. 147 y 148.

<sup>156</sup> Borrás, J. M. op. cit. pág. 146.

<sup>157</sup> Borrás, J. M. op. cit. pág. 248.

fuese difuminado integrándose paulatinamente en el área de influencia de su capital Castellón<sup>158</sup>.

En conclusión, el caso de Vinaroz resulta especialmente interesante porque se ha detectado un municipio en el que incluso el ferrocarril llegó a ser perjudicial para su desarrollo. En realidad esto no es del todo cierto porque a esta situación se llega tras una serie de consideraciones. En primer lugar, es el conjunto de la red de comunicaciones del entorno de Castellón, norte de Valencia y sur de Aragón la que en términos relativos deja “marginado” al puerto de Vinaroz ya que los productos del interior aragonés son transportados hacia otros municipios, especialmente Sagunto, que a través de su puerto puede exportarlos a distintos países con lo que esa posibilidad de desarrollo pasa de largo de Vinaroz. Otro factor determinante en el estancamiento e incluso recesión de Vinaroz es su dependencia del vino que la convierte en muy frágil respecto de los ciclos de auge y decadencia de esa comercialización y que además tras la conexión del ferrocarril por el eje Mediterráneo francés, lugar de exportación mayoritario, el barco no pudo competir con el nuevo modo estancando su actividad económica. Por último, el aumento de la accesibilidad en el eje costero que proporciona el ferrocarril, genera la ampliación del área de influencia de Castellón hasta la propia Vinaroz, que ya deja de ser autosuficiente.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-1.**

**CUADRO 2.45: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-1 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                      | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                      | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| SAGUNTO              | 6.915             | 6.466             | 20.235            | 0,20                            | -0,22       | 4,95        | 2,64        |
| CASTELLÓN            | 19.945            | 25.193            | 36.781            | 0,84                            | 0,88        | 1,07        | 1,16        |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 5.684             | 5.751             | 5.499             | 1,26                            | 0,04        | -0,10       | -0,04       |
| VINARAZ              | 9.795             | 9.851             | 8.281             | 0,80                            | 0,02        | -0,37       | -0,21       |
| <b>SUBCORREDOR-1</b> | <b>42.339</b>     | <b>47.261</b>     | <b>70.796</b>     | <b>0,74</b>                     | <b>0,39</b> | <b>1,16</b> | <b>0,92</b> |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.46: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|                    | Mol. harina | Mol. aceite | Aguard. | Fáb. curtidos | Fáb. jabón | Fáb. papel | Imprenta | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. azulejos |
|--------------------|-------------|-------------|---------|---------------|------------|------------|----------|----------------------|---------------|
| SAGUNTO            | X           | X           | X       |               | X          |            |          | X                    |               |
| CASTELLÓN          | X           | X           | X       | X             | X          | X          |          |                      | X             |
| ALCALA DE CHISBERT | X           | X           |         |               |            |            |          |                      |               |
| VINARAZ            | X           |             | X       |               | X          |            | X        |                      |               |

<sup>158</sup> Salom, J. op. cit. pág. 127.

|                   | Fáb. yeso | Horno cal | Talleres carros |
|-------------------|-----------|-----------|-----------------|
| SAGUNTO           | X         | X         | X               |
| CASTELLÓN         |           |           | X               |
| ALCALA DE CHIVERT | X         |           |                 |
| VINAROS           |           |           | X               |

**CUADRO 2.47: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-1 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|                   | Prensa fideos-pasta | Aguard. | Fáb. sombreros | Fáb. maderas | Fáb. papel | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. azulejos |
|-------------------|---------------------|---------|----------------|--------------|------------|----------------------|---------------|
| SAGUNTO           |                     |         |                |              |            |                      |               |
| CASTELLÓN         | X                   | X       | X              | X            | X          | X                    | X             |
| ALCALA DE CHIVERT |                     |         |                |              |            |                      |               |
| VINAROS           |                     |         |                |              |            |                      |               |

|                   | Fáb. metales | Fáb. fund. minerales |
|-------------------|--------------|----------------------|
| SAGUNTO           | X            | X                    |
| CASTELLÓN         |              |                      |
| ALCALA DE CHIVERT |              |                      |
| VINAROS           |              |                      |

**CUADRO 2.48: EQUIPAMIENTOS DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|-------------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SAGUNTO           | 3                     | 11         | 1     | 15    |
| CASTELLÓN         | 3                     | 21         | 5     | 29    |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 1                     | 2          |       | 3     |
| VINAROS           | 1                     | 12         | 1     | 14    |

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                              |       |
|-------------------|-----------------------|------------|------------------------------|-------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros                        | Total |
| SAGUNTO           | 1                     | varios     | 1 teatro                     |       |
| CASTELLÓN         | 1                     | 39         | 5                            | 40    |
| ALCALÁ DE CHIVERT |                       | varios     |                              |       |
| VINAROS           |                       | 6          | 1 teatro<br>1 plaza de toros | 8     |

|                   | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                                       |       |
|-------------------|-----------------------|------------|---------------------------------------|-------|
|                   | Sanitarios            | Educativos | Otros                                 | Total |
| SAGUNTO           | 1                     | 3          | 1 teatro                              | 5     |
| CASTELLÓN         | 1                     | varios     | 1 teatro<br>1 plaza toros<br>1 casino |       |
| ALCALA DE CHIVERT |                       |            |                                       |       |
| VINAROZ           | 1                     |            | Teatros<br>1pl. toros                 |       |

**CUADRO 2.49: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|                   | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| SAGUNTO           | 1              | 7                     | 4                    | MEDIO           | 5                   |
| CASTELLÓN         | 1              | 5                     | 3                    | MEDIO           | 5                   |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 2              | 7                     | 2                    | MEDIO           |                     |
| VINAROZ           | 2              | 7                     | 3                    | ALTO            | 4                   |
| <b>SC-1</b>       | <b>1</b>       | <b>4</b>              | <b>2</b>             | <b>MEDIO</b>    |                     |

|                   | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|-------------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| SAGUNTO           | 1              | 2                | 2               | 3                 |
| CASTELLÓN         | 1              | 2                | 2               | 3                 |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 1              | 2                | 3               | 3                 |
| VINAROZ           | 1              | 3                | 2               | 3                 |
| <b>SC-1</b>       | <b>1</b>       | <b>1</b>         | <b>1</b>        | <b>2</b>          |

**CUADRO 2.50: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-1 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|                   | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| SAGUNTO           | 1              | 6                     | 1                    | ALTO            | 3                   |
| CASTELLÓN         | 2              | 5                     | 4                    | ALTO            | 6                   |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 3              | 8                     | 5                    | BAJO            |                     |
| VINAROZ           | 2              | 8                     | 6                    | BAJO            | 8                   |
| <b>SC-1</b>       |                | <b>4</b>              | <b>3</b>             | <b>MEDIO</b>    |                     |



|                   | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| SAGUNTO           | 2                     | 2                       | 2                      |
| CASTELLÓN         | 2                     | 2                       | 2                      |
| ALCALÁ DE CHIVERT | 2                     | 2                       | 2                      |
| VINAROS           | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>SC-1</b>       | <b>2</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               |

## **AREA INTERIOR-2 :**

El Área Interior 2 fue otra de las áreas favorecidas desde el punto de vista de la red de comunicaciones ya que además de la proximidad al eje del litoral, que fue mejorado tanto a nivel ferroviario como carretero, el ferrocarril llegó hasta cada uno de estos municipios, de manera que Segorbe quedó en el eje de Sagunto a Aragón, mientras que Onda fue el otro extremo de la línea que partía de Castellón.

Sin embargo, esta ubicación privilegiada no se tradujo en un elevado dinamismo demográfico ya que prácticamente los efectivos de la zona se mantuvieron durante los más de ochenta años en una cifra próxima a los quince mil siendo la zona que menor intensidad de crecimiento demográfico del Corredor experimentó  $-0,08\%$  medio anual.

Respecto del índice potencial productivo continuó manteniendo un potencial alto en términos relativos respecto de mediados del siglo, aunque con una evolución muy distinta de ambas poblaciones como seguidamente se demostrará para cada municipio.

- **SEGORBE:**

Segorbe fue beneficiado relativamente por la red de comunicaciones a lo largo de este periodo aunque tuvo que esperar a finales del siglo XX para que se construyese el ferrocarril de Aragón que le conectaba con Sagunto, la puerta con el mar y con el resto del Corredor. En cualquier caso no hay que subestimar la ruta histórica caminera que discurría por este mismo eje y que se encontraba en un estado aceptable.

El potencial demográfico de la ciudad continuó siendo muy bajo puesto que su población llegó a disminuir pasando de casi ocho mil habitantes en 1857 a menos de siete mil en 1930 y de hecho, su dinámica arroja uno de los niveles más bajos en el marco del Corredor,  $-0,23\%$  de crecimiento medio anual, incluso inferior a la propia experimentada en la era preferroviaria (0,50%). Además, chequeando su evolución detallada resulta muy difícil advertir fases diferenciadas. Para tratar de comprender estas circunstancias en el devenir de Segorbe cabe hacer un repaso a la actividad económica de la ciudad durante estas décadas.

En primer lugar, en el Diccionario de Pablo Riera, se hace referencia a su “atmósfera clara y apacible y por lo tanto, disfruta de saludable y benigno clima, puesto que no se conocen enfermedades estacionarias”, con lo que las tasas de crecimiento mencionadas no pueden relacionarse con dificultades de carácter higiénico. Por otro lado, en esta misma fuente se hace referencia a que la agricultura es la actividad predominante en la ciudad pero también cuenta con algunas “fábricas de aguardientes, de tejidos e hilados, de papel y un gran número de telares para lienzos ordinarios”. Así mismo también hace referencia a una cierta actividad comercial que tiene su reflejo en las dos ferias anuales con importante asistencia como intercambio de artículos. Ante este panorama parece que se trataba de una ciudad bastante equilibrada.

En la actividad agrícola de la ciudad predominaba el vino, el algarrobo, pero sobre todo el olivo, en cierta consonancia con lo señalado a mediados de siglo por Madoz<sup>159</sup>.

La pregunta que cabe hacerse es por qué Segorbe no se experimentó el alza que tuvo lugar en otras plazas donde se cultivaba vino. La respuesta hay que buscarla en primer lugar en que las cosechas de vino de su entorno no eran excesivamente elevadas: 1.400t. de excedente medio anual a finales del siglo XIX frente a las más de 24.500t. de aceite ya consolidado desde décadas atrás. Si a su vez se recuerda que el ferrocarril llega en los

<sup>159</sup> Carreras, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*, 1900 pág. 892.

ochenta a otros núcleos del entorno levantino con excedentes vinícolas, mientras que a Segorbe no lo hace hasta finales de los noventa, en plena epidemia filoxérica, se comprende que en esta ciudad las sinergias entre la comercialización del vino y el incremento de la accesibilidad apenas fueron posibles. También puede resultar curioso que el ferrocarril no anime el crecimiento de las exportaciones del olivo, pero en este caso hay que señalar que la demanda estaba consolidada en los mercados internacionales, según el propio Riera, y para ello era suficiente el camino histórico de Aragón con lo que la incidencia del nuevo modo tampoco se dejó sentir en la comercialización de este otro producto.

La diferencia con Sagunto, ciudad terminal de este eje, fue básicamente que desde comienzos del siglo XX llegó vía ferrocarril el mineral de Ojos Negros, por lo tanto, un output diferencial del que no disponía Segorbe.

En definitiva, en términos relativos el desarrollo fue canalizado hacia otros lugares próximos como Sagunto gracias, de una parte, al incremento de accesibilidad que les proporcionó el ferrocarril en los momentos clave de la expansión vinícola, sin olvidar la complementariedad del puerto, y de otra, la llegada de productos novedosos –mineral-. Por el contrario, en Segorbe, apenas experimentaron variaciones sus cultivos, vinculados en su gran mayoría a la obtención de aceite, cuyos mercados ya estaban consolidados, de forma que el ferrocarril apenas mostró incidencia en la localidad a la par que canalizó el desarrollo hasta estos lugares desviando la ubicación de actividades y equipamientos de todo tipo hacia los núcleos con mayores posibilidades durante esas décadas.

- **ONDA:**

Como el resto de ciudades de la provincia castellanense, Onda fue beneficiada en términos relativos según el sistema de comunicaciones del Corredor. Si bien la ruta carreteril hasta Castellón incluso llegó a deteriorarse con el paso de las décadas, desde los años sesenta, una vez cubierto el trayecto entre Onda y Castellón por carretera, la ciudad tenía acceso al resto de Corredor a través del ferrocarril. Además, desde finales de los ochenta esta conexión caminera podía hacerse mediante el ferrocarril de vía estrecha, de manera que desde ese año, Onda quedó perfectamente integrada en la red ferroviaria del Corredor y española.

En cuanto al potencial demográfico de la ciudad, a finales de los años treinta seguía considerándose como un municipio rural puesto que no alcanzaba los siete mil quinientos habitantes. En ese sentido, su dinámica, aunque positiva en el periodo (0,55% de crecimiento medio anual) fue inferior a las medias del Corredor y española.

El análisis detallado de esa dinámica demográfica muestra que paulatinamente fue creciendo, alcanzando su máximo entre 1887 y 1900, y durante los años veinte del nuevo siglo, con un 1,25% y 1,27% respectivamente de crecimiento medio anual, aunque en sentido negativo también cabría destacar la segunda década del siglo XX, en que el municipio llegó perder población a un ritmo de -0,79% de media anual.

Para interrelacionar la evolución del sistema de comunicaciones con esta evolución demográfica y la actividad económica falta revisar este último apartado que dará la clave de este devenir.

De acuerdo con el testimonio de Pablo Riera, “Aun cuando la industria dominante en esta localidad es la agrícola, también la manufacturera es de bastante importancia, existiendo además fábricas de aguardientes, de aserrar madera, de azulejos, de baldosa fina, de jabón, de loza,...”, es decir, que la agricultura, representada según esta fuente por cereales, legumbres, vinos, aceite, frutas, etc. se complementaba por una actividad

industrial basada en la cerámica y la loza en plena expansión desde la segunda mitad del ochocientos, convirtiéndose en 1900 en el centro hegemónico de toda la región<sup>160</sup>. Por otro lado, el sector terciario parece cobrar un cierto impulso pues se recogen nuevos equipamientos y actividades vinculadas a éste con respecto a las anotaciones de Madoz.

Ya en los años veinte la Enciclopedia Espasa se refiere a los cultivos de los mismos productos agrícolas de décadas pasadas, aunque destacando “especialmente las naranjas, que se exportan a gran escala”. De nuevo, se refiere a la industria cerámica como muy importante, y se mantienen los equipamientos de finales del siglo XIX.

Destacando el papel de las comunicaciones y especialmente el ferrocarril en el desarrollo de Onda, en primer lugar se observa que en la segunda mitad del siglo XIX el nuevo modo de transporte dinamizó la actividad industrial y el comercio de productos cerámicos, que ya desde mediados de siglo tenían una cierta importancia, pero hubo que esperar a la ejecución del ferrocarril de vía estrecha que conectó la ciudad con Castellón y su puerto, para que se produjese el verdadero despegue de estas actividades. Por lo tanto, queda demostrado, como se señaló en la era preferroviaria, que el estado precario del camino hasta Castellón era un cuello de botella para el desarrollo municipal, tal cual indican las tasas de crecimiento exiguas de las décadas centrales del siglo XIX.

En el resurgir socioeconómico de Onda cabe destacar, además de la actividad industrial que se fue desarrollando en su entorno, el cultivo de la naranja que tanta riqueza estaba generando en las regiones donde se cultivaba. En este marco, de nuevo la conexión ferroviaria con el puerto de Castellón resultó decisiva.

Solamente cabe preguntarse por qué en la segunda década del siglo XX Onda sufre una recesión demográfica importante. En ese sentido cabrían destacar dos factores probablemente interrelacionados entre sí: el primero de ellos, la crisis en las exportaciones de la naranja por motivo de la I Guerra Mundial y las mayores posibilidades de desarrollo durante esa década en Castellón pero sobre todo en Sagunto, gracias al tratamiento de los minerales de Ojos Negros, que pudo inducir un movimiento migratorio desde Onda hacia esta ciudad hasta la recuperación de mercado citrícola. Obviamente, en estos momentos de crisis, el ferrocarril fue insuficiente para frenar la emigración, aunque una vez recuperados esos mercados, el potencial de la zona coadyuvado por el ferrocarril fue mucho mayor, como demuestra la recuperación demográfica tras la gran confrontación mundial.

Por tanto, el ferrocarril adquiere en Onda un papel muy importante de acompañamiento en el desarrollo pues ya se venía apreciando una cierta actividad industrial desde mediados del siglo XIX y agrícola naranjera unas décadas más tarde, que precisaron el ferrocarril para poder expandirse y consolidarse.

---

<sup>160</sup> Salom, J. op. cit. pág. 163.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL AI-2.**

**CUADRO 2.51: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-2 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887    | 1887-1930   | 1857-1930   |
| SEGORBE         | 7.951             | 7.440             | 6.603             | 0,50                            | -0,21        | -0,26       | -0,23       |
| ONDA            | 5.325             | 5.673             | 7.472             | 0,16                            | 0,22         | 0,74        | 0,55        |
| <b>AI-2</b>     | <b>13.276</b>     | <b>13.113</b>     | <b>14.075</b>     | <b>0,35</b>                     | <b>-0,04</b> | <b>0,17</b> | <b>0,08</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b>  | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b>  | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.51: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|         | Aguard. | Telar lienzo | Fáb jabón | Fáb. madera | Fáb. papel | Fáb. loza | Fáb. azulejos |
|---------|---------|--------------|-----------|-------------|------------|-----------|---------------|
| SEGORBE | X       | X            |           |             | X          |           |               |
| ONDA    | X       |              | X         | X           |            | X         | X             |

**CUADRO 2.52: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-2 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|         | Mol. aceite | Fáb. madera | Fáb. alfarería | Fáb. loza | Fáb. azulejos |
|---------|-------------|-------------|----------------|-----------|---------------|
| SEGORBE | X           |             |                |           |               |
| ONDA    | X           | X           | X              | X         | X             |

**CUADRO 2.53: EQUIPAMIENTOS DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------|-----------------------|------------|-------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| SEGORBE | 2                     | 9          | 3     | 14    |
| ONDA    | 1                     | 2          |       | 3     |

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|---------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| SEGORBE |                       | varios     | 1 teatro<br>casinos   |       |
| ONDA    | 1                     | 3          | 1 teatro<br>2 casinos | 6     |

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                       |       |
|---------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| SEGORBE | 1                     |            |                       |       |
| ONDA    | 1                     | varios     | Casinos<br>Sociedades |       |

**CUADRO 2.54: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| SEGORBE     | 3              | 7                     | 4                    | MUY ALTO        | -                   |
| ONDA        | 3              | 7                     | 5                    | BAJO            | -                   |
| <b>AI-2</b> | <b>5</b>       | <b>5</b>              | <b>3</b>             | <b>ALTO</b>     | -                   |

|             | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|-------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| SEGORBE     | 2              | 3                | 4               | 3                 |
| ONDA        | 1              | 3                | 3               | 3                 |
| <b>AI-2</b> | <b>1</b>       | <b>2</b>         | <b>2</b>        | <b>2</b>          |

**CUADRO 2.55: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-2 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| SEGORBE     | 4              | 8                     | 6                    | ALTO            | -                   |
| ONDA        | 4              | 8                     | 4                    | ALTO            | -                   |
| <b>AI-2</b> |                | <b>5</b>              | <b>5</b>             | <b>ALTO</b>     | -                   |

|             | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS |
|-------------|----------------|------------------|-----------------|
| SEGORBE     | 2              | 2                | 2               |
| ONDA        | 2              | 2                | 2               |
| <b>AI-2</b> | <b>2</b>       | <b>2</b>         | <b>2</b>        |

### **6.7.5. CORREDOR 2:**

El Corredor 2 fue una de las zonas más favorecidas relativamente desde el punto de vista de las comunicaciones tanto por ferrocarril como por carretera. Por ferrocarril todos los municipios que componen la zona quedaron enlazados con Madrid y el noroeste peninsular así como con todo el levante español desde finales de los cincuenta. También desde Alcázar de San Juan partió seguidamente una línea hacia Andalucía y desde Aranjuez otra hacia Cuenca ya en los años ochenta. Por otro lado, la red de caminos mejoró notoriamente en el conjunto del periodo, especialmente en el eje radial que partía de Madrid, llegando a ser en la década de los veinte un itinerario de la red de firmes especiales. Los transversales se mantuvieron en un estado aceptable como carreteras de segundo y tercer orden al final de este primer tercio del siglo XX.

En cuanto al potencial demográfico de la zona, en estos ochenta años pasó de incluirse en el nivel cuatro (Área mediana) al tercero (Área grande) con casi ciento diez mil habitantes en 1930 y más que duplicando la población de 1857. En consonancia con este avance relativo, la dinámica demográfica refleja una tasa de crecimiento medio anual (1,67%) superior a de la era preferroviaria (0,99%) y a las medias del Corredor (1,11%) y nacional en esta etapa (0,73%). Sin embargo, en las primeras década, hasta 1887 el crecimiento fue mucho más modesto que desde este año hasta 1930, 0,45% frente a 2,22% respectivamente.

Por lo tanto, a priori parece existir una relación entre incremento de accesibilidad y dinámica demográfica, circunstancia ésta que conviene matizar para cada municipio puesto que las intensidades fueron distintas para cada uno de ellos.

En ese sentido, el elevado índice potencial productivo de la zona no tuvo una correlación directa en cada municipio, de manera que merece la pena analizar con detalle las transformaciones acaecidas en los cinco municipios constituyentes de la zona en este periodo.

- **ARANJUEZ:**

La localidad de Aranjuez fue una de las ciudades más beneficiadas desde el punto de vista de las comunicaciones en el Corredor, ya que a la bondad de las carreteras que pasaban por esta localidad para dirigirse hacia Andalucía y el litoral mediterráneo, pertenecientes a la red de firmes especiales en los años veinte, se unía la conexión ferroviaria con Madrid, Toledo y el litoral del Corredor desde los años cincuenta del siglo anterior.

Respecto de su potencial demográfico, sus más de quince mil habitantes de 1930 le permitieron pasar a ser considerado como un municipio intermedio frente a la catalogación de municipio rural con algo más de diez mil habitantes de 1857. Respecto de la dinámica demográfica, lo primero que llama poderosamente la atención es la gran diferencia que existe entre la tasa media anual de la era preferroviaria, 4,07% y la correspondiente a esta fase 0,58%, máxime si se compara con la tasa entre 1857 y 1877, que llega incluso a ser negativa (-1,20%). Por el contrario, en el último cuarto de siglo, alcanza un crecimiento de la población muy notable aumentando sus efectivos en más de un cincuenta por ciento entre 1877 y 1900. Por último, en el nuevo siglo, los ritmos son más moderados a excepción de la tercera década donde alcanza el 1,26%.

En cuanto a su actividad económica, la Enciclopedia de Pablo Riera se hace eco de de la gran fertilidad de sus tierras donde se recogen abundantes cereales y “todo género de

legumbres, hortalizas, variedad de frutas, entre las que abunda la exquisita fresa y los famosos espárragos y se cosecha aceite y vino”.

Para justificar esta dinámica en primer cabe recordar que Aranjuez desde inicios del siglo XIX dejó de ser Sitio Real, con lo que comenzó una nueva etapa de desarrollo en la ciudad que hasta la fecha había sido prácticamente negada por esa condición. La roturación de tierras desde entonces fue imparable y en ese marco llegó el ferrocarril desde Madrid en 1851. El crecimiento de la población desde 1842 hasta 1857 fue espectacular coincidiendo con la llegada del nuevo modo desde la capital, que espoleó la actividad agrícola y comercial de la ciudad (sobre todo de la fresa y el algarrobo hacia Madrid) como demuestra la creación de la Escuela de Agricultura tras la aparición del ferrocarril según Miñano. Por lo tanto, parece que existe una relación muy directa entre transporte (ferroviario) y desarrollo urbano. En ese sentido, el ferrocarril contribuyó a obtener el máximo rendimiento a las tierras de Aranjuez, de modo que en las dos décadas siguientes, una vez alcanzado ese límite en la explotación, la población quedó estancada e incluso disminuyó. A partir de entonces, en el último cuarto de siglo se aprecia una recuperación en la dinámica demográfica que coincide con la apertura de línea ferroviaria hacia Cuenca y con el “boom” vinícola en España y del que Aranjuez también participaba según Pablo Riera. La decadencia en esa comercialización, los efectos sobre el comercio de la I Guerra Mundial y la recuperación de los años veinte, dan fiel reflejo a la evolución demográfica de este municipio.

En esa tercera década de los años veinte, en la Enciclopedia Espasa se vuelve a mencionar la importancia de la fresa y los espárragos “que son fuentes de riqueza para la localidad y constituyen en toda España, y aun en el extranjero, un verdadero primor de horticultura”.

En línea con el análisis previo, los equipamientos tanto docentes como sanitarios y de otro tipo, prácticamente se mantuvieron desde mediados de siglo lo que indica que tras la gran transformación de Aranjuez en la primera mitad del siglo XIX, el municipio estaba consolidando su estructura social.

Sintetizando la evolución de Aranjuez en esta fase y el papel del ferrocarril en el periodo, conviene enfatizar el gran impulso que experimentó la ciudad a comienzos de los años cincuenta a consecuencia de dos factores que se refuerzan entre sí: La explotación de nuevas tierras y la llegada del ferrocarril, que dinamizó la comercialización de la fresa principalmente. El estancamiento de la población de las décadas siguientes encuentra su explicación en que el ferrocarril permitió que en un breve periodo de tiempo el municipio explotase sus recursos como lo estaban haciendo otras ciudades y regiones con lo que el crecimiento demográfico desde ese momento fue mucho más acorde con los de otros núcleos cercanos. De hecho, en Aranjuez los ritmos de crecimiento de la población desde los años ochenta coinciden con los impuestos por las alzas y bajas de la comercialización del vino, también cultivado, la crisis de la I Guerra Mundial y la recuperación posterior. En ese sentido el ferrocarril hacia Cuenca de finales de los ochenta también contribuyó a ampliar sus exportaciones.

En definitiva, el ferrocarril en Aranjuez permitió que en muy pocos años la ciudad se incorporase al sistema económico del Corredor y nacional evolucionando desde entonces de manera parecida a como avanzaban otras ciudades con potenciales de desarrollo parecidos.



- **ALCÁZAR DE SAN JUAN:**

Alcázar de San Juan fue otro de los municipios muy beneficiados relativamente por la evolución de la red de las comunicaciones del Corredor así como por las conexiones que pudo establecer con otras regiones. De hecho, la ciudad quedó conectada con Madrid, Levante y Andalucía en los años cincuenta y primeros de los sesenta, confluyendo en la ciudad las dos líneas de Madrid a levante y Andalucía, y convirtiéndose, por tanto, en un nudo ferroviario muy importante.

En cuanto a la red de caminos, aunque no se encontraba en ninguno de los ejes descritos anteriormente –pertenecientes a la red de firmes especiales a mediados de los años veinte– se encontraba relativamente próximo a ellos mediante itinerarios transversales que a finales del primer tercio del siglo XX se consideraban carreteras de segundo orden. En cualquier caso, el gran beneficio desde el punto de la accesibilidad era que a partir de ahora Alcázar quedaba directamente integrado en la red de ferrocarriles nacional, la que más desarrollo podía proporcionar, mientras que antes los ejes principales de transporte, los camineros, discurrían separados del municipio.

Respecto del potencial demográfico de la ciudad, a lo largo de estas décadas pasó de menos de ocho mil habitantes en 1857 a casi veinticinco mil en 1930 con lo que de ser un municipio rural en aquella fecha se convirtió en un municipio urbano a finales del primer tercio del siglo XX. En consecuencia su dinámica demográfica fue de las más altas del Corredor, 2,81% de crecimiento medio anual, muy superior a la tasa de la era preferroviaria en la que apenas experimentó crecimiento, y por supuesto a los valores del Corredor y España en la etapa que ocupa.

Si se hace una revisión más a fondo de esa dinámica, se aprecia cómo su tasa de crecimiento no deja de aumentar, acelerándose considerablemente en la década de los veinte, donde la población aumentó en más de ocho mil habitantes.

Por tanto, de entrada parece que el ferrocarril pudo cambiar bastante la estructura socioeconómica del municipio. A continuación se van a examinar las características de su tejido productivo tratando de interrelacionarlas con esta evolución demográfica y con la función del ferrocarril.

Como reconoce Pablo Riera en su Diccionario, la actividad mayoritaria es la agrícola a pesar del terreno “salino arenisco y en muchos sitios pedregoso”. De hecho, desde 1860 crece sin cesar la extensión de viñedo hasta inicios del siglo XX, cultivo casi inexistente hasta entonces y auspiciado por las posibilidades del ferrocarril, la crisis triguera en Europa y la declaración de la filoxera en Francia. Así, en el periodo entre 1870 y 1910, la extensión se multiplica por catorce<sup>161</sup>. Con respecto al secundario, paralelamente a la extensión en el número de hectáreas dedicadas a la vid se va desarrollando una industria vitivinícola, de elaboración de vinos, y una industria alcoholera y de aguardientes<sup>162</sup>. Así mismo, de nuevo según el Diccionario de Pablo Riera, como cabeza de partido judicial, y respecto del terciario se advierte “un crecido número de establecimientos de comercio” y oficios de “abogados, notarios, procuradores...” lo que sugiere que si la actividad terciaria ya era relevante a mediados del siglo XIX, en los años ochenta todavía más.

En los años veinte del nuevo siglo, en la Enciclopedia Espasa, a pesar de la brevedad de la descripción, se vuelve a insistir en las dificultades de su terreno para los cultivos agrícolas, pues lo adjetiva como seco y fuerte. En este sentido, en todo caso cabe reseñar que ante la recuperación del viñedo francés a finales del siglo XIX, todo el sector

---

<sup>161</sup> Gallego, J. A.: *Alcázar de San Juan: ferrocarril y desarrollo, 1850-1936*, Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación de Ciudad Real, Ciudad Real, 2001, pág. 187.

<sup>162</sup> Ídem anterior.

vitivinícola entró en crisis lo que demostró una desorganización muy importante del sector más preocupado de obtener beneficios cuantiosos y rápidos, por lo que no se dedicaron a elaborar calidad sino cantidad<sup>163</sup>.

Resta analizar el papel del ferrocarril en los cambios sociales y económicos acontecidos en Alcázar durante este periodo. En primer lugar, cabe destacar que el ferrocarril aparece como el detonante que propició el espectacular crecimiento demográfico y económico de esta etapa en Alcázar. Esos efectos parecen más relacionados con el papel de nudo en la red ferroviaria en las líneas de Madrid a Andalucía y Levante, que con el comercio de excedentes desde la propia Alcázar y su partido judicial, aunque este factor no dejó de ser muy relevante, sobre todo en lo relacionado con el comercio vinícola.

Es decir, que el hecho de ser biela entre las dos líneas favoreció la actividad comercial y administrativa en mayor medida que la extensión del viñedo y sus efectos multiplicadores, como demuestra la evolución demográfica de la ciudad, de manera que conforme se va ampliando la red ferroviaria nacional, los crecimientos de la población son mucho mayores. De hecho, no se aprecia ninguna crisis en esa evolución relacionada, por ejemplo, con las dificultades de comercialización vinícolas de finales de siglo puesto que éste constituía un producto regional sin capacidad para afectar de manera significativa al conjunto del transporte con carácter prácticamente nacional que afectaba a Alcázar. Por tanto, no es de extrañar que el único periodo en que se ralentiza el crecimiento demográfico del municipio coincida con la crisis generalizada de las exportaciones durante la I Guerra Mundial y las mayores tasas de crecimiento aparecen con la recuperación de los mercados internacionales en la década de los veinte tras la I Guerra Mundial.

En definitiva, en la ubicación estratégica de Alcázar de San Juan como nudo ferroviario entre dos líneas con vocación eminentemente nacional se explica el gran avance socioeconómico del municipio, confirmando su liderazgo sobre parte de La Mancha y dependiendo directamente del núcleo de Madrid<sup>164</sup>, ya que:

- A medida que la red se va extendiendo hacia Andalucía y Levante el crecimiento demográfico en Alcázar va siendo mayor.
- Son las alzas y bajas de los mercados internacionales en su conjunto los que alteran ese ritmo demográfico –crisis internacional durante la I Guerra Mundial y posterior recuperación– y no las puntuales como la vinícola a finales del siglo XIX en el Mediterráneo.

#### • **VILLARROBLEDO:**

Villarrobledo fue beneficiada relativamente por la red de comunicaciones en esta etapa tanto en las relaciones por ferrocarril como por carretera. En la primera, gracias al ferrocarril que desde Madrid llevaba a Levante desde finales de los cincuenta, y en la segunda, a través de la ruta histórica caminera que seguía este mismo itinerario y que en la década de los veinte del nuevo siglo quedaba adscrita a la red de firmes especiales. Sin embargo, en las relaciones camineras transversales, el estado de los caminos continuaba en mal estado, al igual que a mediados del siglo XIX.

En cuanto al potencial demográfico, el municipio pasó de considerarse municipio rural a mediados del siglo XIX, con algo más de seis mil habitantes, a municipio intermedio con más de diecisiete mil habitantes. En consonancia con este ascenso de nivel en el sistema de ciudades del Corredor, la dinámica demográfica fue muy elevada, con una

---

<sup>163</sup> Gallego, J. A. op. cit. pág. 188.

<sup>164</sup> Gallego, J. A. op. cit. pág. 189.

tasa de crecimiento medio anual de 1,68% anual, frente a la tasa de la era preferroviaria de apenas un 0,25% anual y la del Corredor y España en la etapa que se está examinando, 1,11% y 0,73% respectivamente. Siguiendo más de cerca esta dinámica, se aprecia que no sigue una tendencia uniforme en el conjunto del periodo sino que se advierten ciclos en ese crecimiento. Tan sólo parece responder claramente a las tendencias observadas en otros municipios, la ralentización en el crecimiento con motivo de la I Guerra Mundial y la recuperación posterior en la década de los veinte. Para tratar de responder con garantías a esta evolución, cabe revisar la actividad económica del municipio durante el periodo.

El Diccionario de Pablo Riera recoge que “la industria que más domina en esta localidad es la agrícola, en la que se ocupan un gran número de brazos, especialmente de algunos años a esta parte, en la producción de vino, siendo grandes los beneficios. También en la fabricación de carbón vegetal se ocupan gran número de sus habitantes con excelentes resultados por la buena calidad...”. Por otro lado, se hace referencia a que “cuenta esta villa con un buen número de de establecimientos para la venta de toda clase de artículos” con lo que se aprecia:

- Un incremento en la actividad agrícola gracias a una mayor explotación del vino en sus tierras.
- El aumento de la actividad industrial en la ciudad ya que se ha incorporado el tratamiento del carbón con respecto a mediados de siglo (ni en el Diccionario de Miñano ni en la Enciclopedia de Madoz se hace mención alguna a esta actividad).
- El aumento del sector terciario tanto en la rama del comercio a consecuencia de los dos apartados anteriores, como en la administrativa como indica el número de equipamientos en 1885 respecto del correspondiente a mediados de siglo. Como ejemplo, los educativos, que pasaron de tres a siete, y ello a pesar de que la cabeza de partido judicial se encontraba en La Roda.

Esa misma tendencia se desprende de los datos de la Enciclopedia Espasa, de mediados de los años veinte de ese siglo, donde se vuelve a nombrar el vino como principal artículo de su producción, se recogen numerosas fábricas y distintos equipamientos que aseguran la importancia del sector terciario como “sucursales del Banco Central y del Español de Crédito; hoteles del Comercio...”.

Llegados a este punto falta relacionar la función del ferrocarril en este devenir. Como se ha referido anteriormente, desde finales de los años cincuenta, Villarrobledo fue conectada vía ferrocarril con el interior peninsular y el Mediterráneo. Aunque la tendencia es muy parecida a la experimentada a grandes rasgos por Alcázar de San Juan apreciándose un incremento notable de su población lo que parece indicar el cuello de botella al que estaban sometidas por la deficiente red caminera, existe un diferencial de crecimiento entre ambas que se justifica por la posición estratégica que ocupaba Alcázar en la red ferroviaria que se estaba desarrollando y eso a pesar de que Villarrobledo partía de una posición ventajosa para la comercialización de vinos puesto que desde décadas atrás era uno de sus cultivos dominantes mientras que en Alcázar éste fue desarrollando a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. En este sentido se observa que una ubicación estratégica como la que ocupaba Alcázar, resultaba más determinante como estímulo al desarrollo que otra no tan preferente pero con más recursos disponibles en el entorno, como la de Villarrobledo y otros municipios de la zona que se revisarán seguidamente.

- **LA RODA:**

Como se ha visto con Villarrobledo, La Roda fue otro de los municipios favorecidos según el sistema de comunicaciones del Corredor, gracias a la conexión ferroviaria con el centro peninsular y Levante desde finales de los cincuenta y el eje histórico caminero que seguía esta misma ruta y que había mejorado hasta incluirse en la red de firmes especiales en los años veinte. También cabe destacar que, aunque en un estado regular, el camino transversal hacia Motilla del Palancar que permitía conectar con el camino de Las Cabrillas que unía Madrid con Valencia.

En cuanto al potencial demográfico de La Roda, los casi diez mil quinientos habitantes de 1930 situaban a La Roda como municipio intermedio en el sistema de ciudades del Corredor, mientras que a mediados del siglo XIX, su población de algo más de seis mil habitantes, hacía que se considerase como municipio rural e incluido en el último nivel según la jerarquía de ciudades de toda la región. No obstante, su dinámica demográfica, aunque mayor que la correspondiente a la era preferroviaria –0,97% de crecimiento medio anual frente a 0,35% respectivamente– no fue de las más altas del Corredor ya que fue inferior a la tasa media de éste. Observando con un poco más de detenimiento esa dinámica demográfica se observa cómo, tras un periodo de estancamiento, que arrastraba desde los años cuarenta de mediados del siglo XIX y que se extiende hasta finales de los setenta, el municipio modifica su tendencia al alza con tasas de crecimiento superiores al uno por ciento desde entonces hasta el primer tercio del siglo XX. Revisando la actividad económica de la ciudad y su evolución se dará repuesta a la implicación del ferrocarril en el devenir socioeconómico.

Como ya destacase Madoz en los años cuarenta, y mantiene Riera en los ochenta “las producciones consisten especialmente en cereales, azafrán y vino”. También menciona algunas fábricas pero “no pueden competir estas industrias con la agrícola y ganadera”. No obstante, en este capítulo hay que mencionar la presencia de “minas de blanco de España en cuya explotación se ocupan algunos habitantes” inexistentes a mediados de siglo. Así mismo el comercio tampoco parece estar muy desarrollado pues “consiste únicamente en la exportación de ganados, granos, harinas, papel, maderas, vinos y azafrán”. También menciona la presencia entre sus profesiones de “abogados, médicos, cirujanos...” con lo que existía una cierta actividad terciaria favorecida por su condición de cabeza de partido judicial.

En definitiva, hasta los años ochenta del siglo XIX, La Roda mantiene su estructura socioeconómica de mediados del siglo XIX con preponderancia del sector primario, aunque con una cierta actividad secundaria y terciaria.

Décadas más tarde, según las anotaciones de la Enciclopedia de Espasa en los años veinte del nuevo siglo, vuelve a mencionar la producción de “vinos, cereales y azafrán” y destaca que la ciudad es un centro importante de exportación de productos agrícolas, especialmente de azafrán”. Así mismo, menciona la existencia de la mina de “blanco de España, tan necesario para la industria” y numerosas actividades fabriles, y la presencia de dos teatros y algunas sociedades.

Si a estos datos se añade el dinamismo demográfico del momento señalado previamente, qué duda cabe de que la ciudad había experimentado un avance en su actividad económica, notando un crecimiento sustancial en sobre todo en la industria y el terciario.

Resta analizar la función desempeñada por el ferrocarril a lo largo de estos ochenta años. En primer lugar cabe destacar que a pesar de que el ferrocarril llegó tempranamente a la ciudad, sus efectos apenas se dejaron sentir hasta finales de los setenta, en que las exportaciones de vinos cobraron un nuevo impulso y ya se explotaban con éxito las minas

de blanco de España. En cualquier caso, la dimensión que estaba alcanzado la cercana ciudad Albacete y su mejor ubicación desde el punto de vista de la red de comunicaciones del Corredor como se verá seguidamente, limitaron el crecimiento de La Roda como demuestran las tasas de crecimiento medio anual de ésta frente a Albacete en el conjunto del periodo (0,97% y 2,09% respectivamente), sin perjuicio de un cierto avance de las actividades secundaria y terciaria.

Es decir, que como ocurría en la era preferroviaria, a pesar de que en el marco del Corredor, la Roda fue notoriamente beneficiada por la red de comunicaciones, en este caso por la temprana llegada del ferrocarril, la proximidad a Albacete, capital de la provincia y su mejor posición respecto de los principales ejes de transporte regionales volvieron a limitar el crecimiento de La Roda aunque sin desdeñar un cierto avance en las actividades fabriles y de servicios.

- **ALBACETE:**

Albacete fue uno de los municipios más beneficiados relativamente desde el punto de vista de la red de comunicaciones, puesto que si en la era preferroviaria ya hacía de biela en la ruta caminera de Madrid hacia Valencia y el sureste español, y continuó haciéndolo durante estos ochenta años, desde finales de los cincuenta también desempeñaba esa función en el Corredor a través del ferrocarril, con lo cual reforzó su centralidad en el esquema de ciudades del Corredor. A estas ventajas relativas, cabría destacar la existencia de la carretera que conectaba Andalucía y Ciudad Real con Albacete.

De hecho, el potencial demográfico de Albacete, que ya se vio espoleado durante la era preferroviaria, en parte gracias a su ubicación en la red de caminos del Corredor, en esta etapa lo fue todavía más pasando de algo más de dieciséis mil habitantes en 1857 a más cuarenta mil en 1930, con lo que de ser un municipio intermedio a mediados del siglo XIX, en el primer tercio del siglo XX pasó a ser una ciudad pequeña. Estos datos sugieren que su dinámica demográfica fue muy elevada y de hecho superó los dos puntos porcentuales de crecimiento medio anual frente al 1,44% de la etapa anterior y el uno por ciento aproximadamente del Corredor y España de esta fase ferroviaria. El análisis detallado de la dinámica muestra un crecimiento más acusado desde el último cuarto de siglo, aunque con algunas oscilaciones a lo largo de todo el periodo.

Aunque ya se puede advertir una clara relación entre la ubicación privilegiada de Albacete en el marco del Corredor y su dinámica demográfica, máxime tras haber analizado previamente Alcázar de San Juan, es preciso examinar su evolución económica para determinar con más precisión el papel del ferrocarril en este proceso.

De acuerdo con las anotaciones del Diccionario de Pablo Riera, las principales producciones del partido judicial del que Albacete era cabecera consisten en “granos, legumbres, azafrán, vino, aceite, ganados lanar y cabrío...”. Por lo que respecta a la industria cabe destacar las “célebres fábricas de navajas, cuchillos y tijeras” además de otras de carácter básico como se recoge en el CUADRO 2.56. En cuanto al comercio, “consiste en la exportación de azafrán, esparto y otros sobrantes en los pueblos, y en la importación de algunos aceites, vinos y algunos más productos de que carecen”. También se hace referencia a la “notable feria que se celebra en la capital en el mes de septiembre”. Por último, el número de equipamientos aumentó significativamente respecto del indicado por Madoz a mediados de siglo.

Por lo tanto, se aprecia una estructura socioeconómica muy parecida a la correspondiente a mediados de siglo en que, no obstante, el aumento de la población y el papel de capital de provincia poco a poco iban acentuando su primacía en su entorno.

Así, el verdadero impulso a la actividad económica tuvo lugar en el siglo XX, convirtiéndose la ciudad en uno de los principales mercados del país<sup>165</sup>. Esta situación es acorde con la dinámica demográfica anteriormente expuesta y queda reflejada en el cuadro siguiente en que se recoge la estructura sectorial de empleo en la ciudad. Ésta manifiesta un cambio de una sociedad agrícola a comienzos de siglo a otra industrial y con una importante presencia del sector terciario treinta años después. Por lo que respecta a la actividad industrial tuvieron mucho que ver la explotación de minas en las localidades próximas de Alcaraz, Pinilla, Tobarra o la propia Roda, como indica, por ejemplo, la apertura de una fábrica de carburo<sup>166</sup> así como la aplicación de la electricidad en los procesos productivos. Por otro lado, el crecimiento del sector terciario es palpable según la apertura de los bancos de Albacete, Hispano Americano y Español de Crédito, en 1910, 1920 y 1921.

CUADRO 2.56: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN ALBACETE EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX.

|      | PRIMARIO | SECUNDARIO | TERCIARIO |
|------|----------|------------|-----------|
| 1900 | 56,31%   | 16,90%     | 26,77%    |
| 1930 | 18,08%   | 48,05%     | 33,86%    |

Fuente: Sánchez, I.: *Castilla-La Mancha en la época contemporánea: 1808-1939*, pág. 49.

En cualquier caso, cabe preguntarse por qué se produjo esta acumulación de capital en Albacete y no en algún otro municipio próximo. En este sentido cabe destacar que la designación de Albacete como capital de provincia en el primer tercio del siglo XIX, favoreció la instalación de distintos equipamientos de carácter administrativo y social durante todo el periodo. Por otro lado, no fue menos importante el papel del ferrocarril en este proceso ya que impulsó el transporte de los excedentes no sólo de su ciudad sino de buena parte de la región, cuyas únicas posibilidades para exportar el mineral consistían en caminos que enlazasen con la capital. Sin embargo, para que las sinergias de ambos factores tuvieran una incidencia reseñable, hubo que esperar al siglo XX con la recuperación general de la economía y los nuevos avances técnicos. En décadas anteriores se pone de manifiesto una aparente insuficiencia del ferrocarril para dinamizar la ciudad porque no se daban las condiciones económicas y sociales necesarias para ello. En ese sentido se pronuncia Isidro Sánchez cuando reconoce que “el ferrocarril tuvo una incidencia, aparte del transporte de viajeros, poco importante”<sup>167</sup>.

Sin embargo, de esta frase y de la realidad ocurrida se pueden extraer conclusiones no exactamente coincidentes puesto que:

- El ferrocarril favoreció en mayor medida de la considerada la actividad económica de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, precisamente gracias al transporte de viajeros que incidió en el reforzamiento de las actividades terciarias en la ciudad y en su primacía como capital de la provincia.
- Llegado el siglo XX, el papel del ferrocarril para dinamizar la economía de la ciudad fue muy importante como infraestructura de acompañamiento.

<sup>165</sup> Sánchez, I. *Castilla-La Mancha en la época contemporánea: 1808-1939*, pág. 56 según Quijada, J.: *Albacete en el siglo XX*, Albacete, 1925, pág. 27.

<sup>166</sup> Sánchez, I. op. cit. pág. 56.

<sup>167</sup> Sánchez, I. op. cit. pág. 62.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL C-2**

**CUADRO 2.57: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-2 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                     | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                     | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| ARANJUEZ            | 10.725            | 9.609             | 15.245            | 4,07                            | -0,35       | 1,36        | 0,58        |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN | 7.942             | 9.557             | 24.205            | 0,34                            | 0,68        | 3,56        | 2,81        |
| VILLAROBLEDO        | 7.833             | 9.283             | 17.461            | 0,25                            | 0,62        | 2,05        | 1,68        |
| LA RODA             | 6.141             | 6.573             | 10.487            | 0,35                            | 0,23        | 1,38        | 0,97        |
| ALBACETE            | 16.607            | 20.886            | 41.885            | 1,44                            | 0,86        | 2,34        | 2,09        |
| <b>C-2</b>          | <b>49.248</b>     | <b>55.908</b>     | <b>109.283</b>    | <b>0,99</b>                     | <b>0,45</b> | <b>2,22</b> | <b>1,67</b> |
| <b>CORREDOR</b>     | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>       | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.58: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|                     | Mol. harina | Mol. aceite | Fáb. choco. | Aguard. | Fáb. curtidos | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Fab. madera |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|---------|---------------|----------------|------------|-------------|
| ARANJUEZ            |             | X           | X           | X       | X             |                |            |             |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | X           | X           |             |         |               |                | X          |             |
| VILLAROBLEDO        |             |             |             | X       |               |                |            |             |
| LA RODA             |             |             |             |         |               | X              |            |             |
| ALBACETE            | X           |             |             |         |               |                |            | X           |

|                     | Fáb. alfarerías | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. vidrio | Fáb. armas(navajas) |
|---------------------|-----------------|----------------------|-------------|---------------------|
| ARANJUEZ            | X               |                      | X           |                     |
| ALCAZAR DE SAN JUAN |                 |                      |             |                     |
| VILLAROBLEDO        | X               |                      |             |                     |
| LA RODA             |                 | X                    |             |                     |
| ALBACETE            |                 |                      |             | X                   |

**CUADRO 2.59: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL C-2 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|                     | Mol. harina | Aguard. | Fáb. jabón | Fab. madera | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. conservas | Fáb. sillas |
|---------------------|-------------|---------|------------|-------------|------------------------|----------------|-------------|
| ARANJUEZ            |             |         |            |             |                        |                |             |
| ALCAZAR DE SAN JUAN |             |         |            |             |                        |                |             |
| VILLAROBLEDO        | X           | X       | X          | X           |                        |                |             |
| LA RODA             | X           | X       |            |             | X                      | X              | X           |
| ALBACETE            |             |         |            |             |                        |                |             |

**CUADRO 2.60: EQUIPAMIENTOS DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ARANJUEZ      | 2                     | 6          | 3     | 11    |
| ALCÁZAR       | 1                     | 2          | 1     | 4     |
| VILLARROBLEDO | 1                     | 3          |       | 4     |
| LA RODA       | 1                     | 5          |       | 6     |
| ALBACETE      | 2                     | 16         |       | 18    |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                           |       |
|---------------|-----------------------|------------|---------------------------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros                     | Total |
| ARANJUEZ      | 1                     | 3          | 1 teatro<br>1 plaza toros | 5     |
| ALCÁZAR       | 1                     | varios     | 1 teatro                  |       |
| VILLARROBLEDO | 1                     | 7          | Casinos                   |       |
| LA RODA       | 1                     | 6          | 1 teatro<br>1 casino      | 9     |
| ALBACETE      | 2                     | 28         | Plaza de toros            | 31    |

|                     | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                                     |       |
|---------------------|-----------------------|------------|-------------------------------------|-------|
|                     | Sanitarios            | Educativos | Otros                               | Total |
| ARANJUEZ            | 1                     |            | 1 teatro<br>1 plaza toros           |       |
| ALCAZAR DE SAN JUAN |                       |            |                                     |       |
| VILLARROBLEDO       | 1                     | varios     | sociedades                          |       |
| LA RODA             | 1                     | varios     | 2 teatros<br>1 casino<br>sociedades |       |
| ALBACETE            |                       |            |                                     |       |

**CUADRO 2.61: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|               | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|---------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| ARANJUEZ      | 1              | 7                     | 1                    | MEDIO           |                     |
| ALCÁZAR       | 2              | 7                     | 3                    | ALTO            |                     |
| VILLARROBLEDO | 1              | 7                     | 4                    | ALTO            |                     |
| LA RODA       | 2              | 7                     | 3                    | MEDIO           |                     |
| ALBACETE      | 1              | 6                     | 2                    | ALTO            |                     |
| <b>C-2</b>    | <b>1</b>       | <b>4</b>              | <b>1</b>             | <b>ALTO</b>     |                     |



|               | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ARANJUEZ      | 1                     | 1                       | 1                      | 2                        |
| ALCÁZAR       | 1                     | 2                       | 2                      | 1                        |
| VILLARROBLEDO | 1                     | 3                       | 3                      | 2                        |
| LA RODA       | 1                     | 2                       | 2                      | 3                        |
| ALBACETE      | 1                     | 3                       | 2                      | 3                        |
| <b>C-2</b>    | <b>1</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               | <b>1</b>                 |

**CUADRO 2.62: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-2 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|               | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|---------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| ARANJUEZ      | 1                     | 7                            | 4                           | MEDIO                  |                            |
| ALCÁZAR       | 2                     | 6                            | 1                           | MUY ALTO               |                            |
| VILLARROBLEDO | 2                     | 7                            | 3                           | MUY ALTO               |                            |
| LA RODA       | 2                     | 7                            | 4                           | MEDIO                  |                            |
| ALBACETE      | 1                     | 5                            | 3                           | MUY ALTO               |                            |
| <b>C-2</b>    |                       | <b>3</b>                     | <b>1</b>                    | <b>MUY ALTO</b>        |                            |

|               | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| ARANJUEZ      | 1                     | 2                       | 2                      |
| ALCÁZAR       | 2                     | 2                       | 2                      |
| VILLARROBLEDO | 2                     | 2                       | 2                      |
| LA RODA       | 2                     | 2                       | 2                      |
| ALBACETE      | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>C-2</b>    | <b>1</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               |

### **6.7.6. SUBCORREDOR 2:**

El Subcorredor 2 fue significativamente beneficiado desde el punto de vista de la accesibilidad, a lo largo de este periodo ya que la red ferroviaria alcanzó la totalidad de municipios que componen la zona desde mediados de los años sesenta, conectándolos con el interior peninsular. Además desde los años ochenta fue atravesado transversalmente por la línea de Alicante a Andalucía por Murcia, a finales de siglo partía una línea de vía estrecha desde Cieza hasta el Mediterráneo (Gandía) a través de Jumilla, Villena y Alcoy. Por último, ya en vísperas de la Guerra Civil, de nuevo Murcia estableció una conexión con el oeste murciano con estaciones en Mula y Caravaca.

Respecto de la red de carreteras también evolucionó muy favorablemente ya que el eje de Albacete a Cartagena, que constituía un camino en buen estado a mediados del siglo XIX, pasó a convertirse en un itinerario de la red firmes especiales en el primer tercio del siglo XX. En cuanto a las relaciones transversales, como en la era preferroviaria, tan sólo cabría destacar el eje de Alicante a Andalucía por Murcia que también se convirtió en una ruta de la red de firmes especiales.

Esta ventaja relativa de la zona no se llegó a traducir en ritmos de crecimiento de la población muy elevados, pues su dinámica aunque superior a la nacional (1,04% frente a 0,73% de tasa de crecimiento medio anual respectivamente) fue inferior a la del Corredor (1,11%). No obstante, el potencial demográfico de la zona era muy elevado pues rebasó los trescientos mil habitantes en 1930, frente a los algo más de doscientos mil en 1857, siendo una de las consideradas Áreas regionales del Corredor. Distinguiendo por municipios el potencial demográfico se concentraba sobre todo en Murcia y Cartagena, pues entre ambas, superaban los doscientos cincuenta mil habitantes y en ese sentido cabe establecer una diferencia con el Subcorredor 2, donde sólo Valencia acaparaba más de trescientos mil habitantes.

Continuando con el índice potencial productivo, éste continúa siendo alto, aunque con diferencias muy notables en los municipios que componen la zona. Por ello, a continuación se va a analizar cada uno de ellos pormenorizadamente.

- **HELLÍN:**

El municipio de Hellín, como todos los de la zona, fue sustancialmente beneficiado en términos relativos a través del eje ferroviario desde Madrid y Albacete hasta Murcia y Cartagena desde 1865 y de la ruta caminera que seguía esta misma dirección perteneciente a la red de itinerarios especiales en la década de los veinte del nuevo siglo.

En cuanto al potencial demográfico, en este periodo superó los veintidós mil habitantes, duplicando su población de mediados del siglo XIX y pasando de ser un municipio rural en aquel entonces a municipio urbano al final de esta etapa. En consonancia con este ascenso en el sistema de ciudades del Corredor, la dinámica del municipio -1,4%- fue superior a las medias del Corredor y España. Sin embargo, en esa dinámica cabe distinguir el subperiodo del último cuarto de siglo en que incluso llega a experimentar una cierta regresión con lo que en conjunto, en la era preferroviaria se alcanzó de media una tasa de crecimiento anual mayor (2,02%) que en esta etapa ferroviaria.

Para completar el análisis y extraer conclusiones acerca del papel del ferrocarril en la ciudad se hace un repaso a la actividad productiva del municipio en este periodo:

Según el Diccionario de Pablo Riera de mediados de los años ochenta, las “principales producciones del término consisten en trigo, cebada, centeno, aceite, vino,

etc.” destacando las “muy ricas minas de azufre de Hellín” y la alpargatería además de otras profesiones ligadas al terciario como “abogados, procuradores y notarios”. En cualquier caso la actividad agrícola no debía ser muy relevante ya que “la mayor parte de las tierras –de las que Hellín era cabeza de partido– se hallan incultas”. Por lo tanto, se observa una estructura productiva muy parecida a la de mediados de siglo en la que se va reforzando el terciario.

Esa misma tónica aparece la Enciclopedia Espasa de mediados de los años veinte del nuevo siglo donde se indica que “la principal riqueza de la población son, sin duda, los yacimientos de azufre” a buen seguro espoleados durante la I Guerra Mundial como ocurrió en Lorca<sup>168</sup>, y recoge la existencia de distintos equipamientos tanto comerciales, administrativos como lúdicos, inexistentes décadas atrás.

Con estas aportaciones se puede analizar la función del ferrocarril en el devenir socioeconómico de Hellín. En primer lugar cabe destacar la aceleración en el ritmo de crecimiento de la población de la ciudad coincidiendo con la llegada del nuevo modo de transporte en los años sesenta; indudablemente esto tuvo mucho que ver con las posibilidades comerciales que se atribuían al comercio del azufre hacia Murcia y Barcelona, rutas preestablecidas según Madoz. Sin embargo, ese dinamismo sufre un estancamiento e incluso una regresión en el último cuarto de siglo, lo que está directamente relacionado con la coyuntura depresiva de la minería durante esos años<sup>169</sup> que posiblemente indujo la emigración hacia las zonas productoras de vino, necesitadas de mano de obra. De hecho, con la crisis de la filoxera, la recuperación de la actividad minera relacionada con el azufre y de la economía albaceteña en general a comienzos del siglo XX, la ciudad vuelve a experimentar tasas de crecimiento positivas que ya no abandonará hasta el final del periodo, acentuando su papel de cabecera de partido judicial como demuestra el número creciente de equipamientos vinculados a las actividades terciarias.

Como se aprecia, el papel del ferrocarril cabría enmarcarlo en esa aceleración de la población inicial y en el reforzamiento de las actividades terciarias relacionadas sobre todo con el transporte de viajeros, como queda reflejado en el nivel según variación de accesibilidad de la época. Teniendo en cuenta que la ciudad en parte quedó sometida a las fluctuaciones de la economía regional, se sugiere que el ferrocarril contribuyó a acelerar el proceso de desarrollo urbano más que a generar otros nuevos, es decir, ejerció un evidente papel de infraestructura de acompañamiento.

- **CIEZA:**

La ciudad de Cieza fue beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor en esta etapa ya que el eje caminero que la conectaba con el interior peninsular y Murcia y Cartagena, además de pasar a pertenecer a la red de firmes especiales, desde los años sesenta dispuso de los servicios de ferrocarril. Por último, hay que mencionar la llegada del ferrocarril de vía estrecha que enlazaba con el norte de la provincia de Alicante y el puerto de Gandía, articulando las comunicaciones transversales de la ciudad, aunque este hecho se produjo en 1925. Por tanto, teniendo en cuenta esta última fecha, correspondieron a la red viaria esas comunicaciones transversales donde el estado de los caminos de regular.

En cuanto al potencial demográfico de la ciudad, en 1930 ya se aproximaba a los veinte mil habitantes, mientras que en 1857 no alcanzaba los diez mil, con lo que de ser un municipio rural en el sistema de ciudades del Corredor a mediados del siglo XIX pasó a

---

<sup>168</sup> Chacón, F.: *Historia de la Región de Murcia*. Tomo VIII, Ediciones Mediterráneo, S.A. 1980, pág. 170.

<sup>169</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 123.

municipio intermedio. Por lo que se refiere a su dinámica –tasa de crecimiento medio anual de 1,21%–, fue mayor a las medias del Corredor y España y también a la propia en la era preferroviaria, 0,92%. Sin embargo, en esa dinámica se distingue con claridad el subperiodo comprendido entre 1857 y 1887, con un crecimiento del 0,49%, frente al comprendido entre esta última fecha y 1930, con un 1,49%.

En relación a la actividad económica, en la segunda mitad del siglo XIX, se vio muy afectada por los efectos de la Gran Depresión, debido a su estructura cerealística ante un mercado mundial progresivamente integrado. Además los secanos empezaron a verse afectados por la ley de los rendimientos decrecientes<sup>170</sup>. El resultado fue ese estancamiento demográfico del primer subperiodo de esta fase. En este fenómeno el ferrocarril desempeñó un papel estelar ya que el precio de los cereales desde 1863 no cesó de bajar debido a la competencia con los procedentes de la Meseta<sup>171</sup>.

Por su parte, respecto del cultivo de agrios, aunque adquiriría una cierta importancia a finales del siglo XIX como recoge Pablo Riera en su Diccionario, es a partir de la segunda década del nuevo siglo cuando se amplían decididamente las superficies de su cultivo<sup>172</sup>. El acortamiento de las distancias y el abaratamiento de los portes que trajo consigo el ferrocarril favorecieron la circulación de frutas y hortalizas hacia el mercado de Madrid<sup>173</sup> y la creación de fábricas conserveras<sup>174</sup>. Ello unido al incremento de la demanda derivado de la I Guerra Mundial está detrás del crecimiento demográfico de Cieza en este primer tercio del siglo XX<sup>175</sup>.

Esas mismas apreciaciones quedan recogidas en la Enciclopedia Espasa resaltando la exportación de frutos al extranjero y la gran animación que confiere el comercio a la ciudad. Del mismo modo se aprecia un ascenso de los servicios docentes, sanitarios y actividades mercantiles con respecto a mediados del siglo XIX consolidando su función de cabeza de partido judicial.

Habiendo sintetizado la evolución socioeconómica de Cieza ya se está en condiciones de exponer la incidencia del ferrocarril en ese devenir. Ésta tuvo que ver fundamentalmente con la aceleración de los procesos socioeconómicos que venían impuestos tanto por las condiciones extrínsecas como intrínsecas a la ciudad. Es decir, durante la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad adolecía de graves problemas en su estructura productiva basada sobre todo en la agricultura. En esos años, el ferrocarril, al conectar los mercados regionales, puso en evidencia estos problemas ya que el cereal castellano era más competitivo, arrastrando a la ciudad a una crisis durante todo este periodo. Posteriormente, el mismo ferrocarril, ante la reconversión del sistema agrícola con la introducción de nuevos cultivos y la ingente demanda internacional de estos productos permitió el abaratamiento en los costes y el tiempo de transporte para exportarlos allí donde se demandaban, con lo que dinamizó la actividad económica –agrícola, industrial, comercial y administrativa– de la ciudad.

En definitiva, el nuevo modo se presenta como acelerador de los procesos socioeconómicos preexistentes, bien contribuyendo a dinamizar el desarrollo, bien agudizando los problemas estructurales de la ciudad. Una evolución similar será la experimentada en Murcia como se describe seguidamente.

---

<sup>170</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112.

<sup>171</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 117 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la Región murciana*. Consejería de Cultura y Educación, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 1984 pág. 395.

<sup>172</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 121.

<sup>173</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 128.

<sup>174</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 333, Ariel, Barcelona, 1990.

<sup>175</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 163, 167 y 168.

- **MURCIA:**

La ciudad de Murcia fue notablemente beneficiada desde el punto de vista de las comunicaciones durante esta fase puesto que todos los ejes carreteros que le afectaban a mediados del siglo XIX se vieron reforzados con líneas ferroviarias en las décadas siguientes:

- En los años sesenta, la línea de Madrid a Cartagena.
- En la década de los ochenta y noventa, la conexión con Alicante y Andalucía por Elche, Orihuela y Lorca.
- En los años treinta del siglo XX con el oeste murciano, Mula y Caravaca.

Así mismo, no hay que olvidar que esas mismas rutas camineras mejoraron su estado hasta convertirse en ejes pertenecientes a la red de firmes especiales, a excepción del camino hacia Caravaca cuyo estado seguía siendo precario.

En cuanto al potencial demográfico, la ciudad permaneció en el segundo nivel del Corredor (exceptuando Madrid y a continuación de Valencia) como capital pequeña superando los ciento cincuenta mil habitantes en 1930 frente a los casi noventa mil de 1857. Con este aumento de población su tasa de crecimiento medio anual fue del mismo orden que la experimentada por la media del Corredor y superior a la nacional (1,04%, 1,11% y 0,73% respectivamente). Esta dinámica es claramente superior a la correspondiente a la era preferroviaria (0,44%), y conforme fueron pasando las décadas el ritmo de crecimiento se fue acelerando partiendo de un estancamiento en los años del cincuenta al setenta, hasta un crecimiento superior a la unidad en pleno siglo XX.

Este aumento de la población se relaciona con la actividad productiva de la siguiente forma:

El estancamiento demográfico hasta las últimas décadas del siglo XIX se debía en buena medida a causas heredadas de la era preferroviaria como la agricultura de autoconsumo, basada en la cerealicultura (justamente, el tipo de estructura que más acusó la “Gran Depresión”<sup>176</sup>) y un cultivo de secano cada vez más afectado por la ley de rendimientos decrecientes debido a su peligrosa expansión en el periodo anterior y, según el Diccionario de Riera, los acuciantes problemas de agua.

En este sentido, hay que mencionar la riada de Santa Teresa de 1879 y el cólera de 1885 que llevaron la crisis agrícola a su cenit: precios bajos, falta de trabajo, emigración... El reflejo de la crisis en la capital de la provincia es palpable a finales de siglo, cuando tan sólo en la ciudad se concentraban unos veinticinco mil habitantes suponiendo el campesinado disperso el 72,4% de la población en 1900<sup>177</sup>. De todas formas, según el Diccionario anterior, era la agricultura la actividad mayoritaria del municipio sin menoscabo de una cierta actividad industrial, equipamientos y empleados en el sector terciario, aunque en este caso el número de equipamientos no es demasiado elevado como cabría pensar para una capital de provincia, lo que se vincula a su elevadísima población rural.

Como efecto en el sector terciario claramente vinculado a la llegada ferrocarril cabe resaltar la ubicación de una sucursal del Banco de España en 1884<sup>178</sup>, el mismo año en que se inaugura la línea de Alicante a Murcia.

Centrando el análisis en la industria, el artesanado va a sufrir durante todo el periodo, la concurrencia de la fabricación en serie y la mecanización, con lo que desaparecerá paulatinamente. Así, las seis hilanderías presentes en la ciudad en la décadas

---

<sup>176</sup> La formación del mercado mundial hizo afluir hacia Occidente productos agrícolas de América o Rusia de mejor calidad y más baratos según Chacón, F. op. cit. pág. 116.

<sup>177</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 395.

<sup>178</sup> Chacón, op. cit. pág. 117.

de los sesenta se tornan en una en 1894. Ya en el siglo XX, cabe señalar la aparición y despegue de algunas fábricas y, especialmente, de la industria conservera<sup>179</sup> vinculada a la elaboración del pimentón, primando la exportación frente al autoabastecimiento de décadas atrás, y con importantes efectos de arrastre sobre la propia industria, pero también sobre las prácticas mercantiles y crediticias al poner en contacto el mundo del negocio murciano con el exterior, especialmente el norteamericano, lugar de destino mayoritario de estas exportaciones<sup>180</sup>.

Por lo que afecta a la actividad comercial, como se ha comentado, el ferrocarril reforzó las comunicaciones en los ejes principales de transporte de la etapa anterior y de ese modo, además de las corrientes comerciales señaladas a mediados de siglo, cobraron importancia las exportaciones de frutas y hortalizas –como también queda reflejado en la Enciclopedia Espasa– de manera que el comercio de productos alimenticios ocupaba, con mucho, el primer puesto, tanto por cantidad de dinero pagado, como por el volumen de mercancías puesto en circulación, quedando muy por detrás el textil<sup>181</sup>.

Por último, en la rama puramente administrativa y de servicios, cabe destacar la creación de la Universidad en 1915 y de sucursales de los Bancos Central, Hispano-Americano y Español de Crédito en la década de los veinte<sup>182</sup>.

Por tanto, es evidente que se pueden distinguir dos subperiodos en la evolución de la capital murciana:

- El primero, en que adolecía de los mismos problemas que arrastraba desde la era preferroviaria, con un sistema productivo anquilosado en técnicas rudimentarias incapaz de competir con los mercados nacionales e internacionales una vez se fue integrando en éstos.
- El segundo, a partir del nuevo siglo, en que el desarrollo de una nueva industria, la conservera y el cultivo de frutales, permiten adaptar su estructura productiva y comercial a las nuevas técnicas de mercado, aprovechando la bonanza económica por la que atravesó la economía mundial durante todo el periodo, salvando los años de la primera gran guerra del siglo XX.

En este marco, el impacto del ferrocarril se puede medir en el primer subperiodo señalado por el descenso de los precios de los cereales, que desde 1863 no cesan de bajar debido a la competencia con los procedentes de la Meseta<sup>183</sup> y en general en la competencia de productos de otras regiones que invadieron la ciudad. Es decir, la integración de los mercados, en la que el ferrocarril jugó un papel de vital importancia, agudizó la crisis de la economía de la ciudad forzando su futura reconversión en el siglo XX, en el que con un tejido productivo adaptado a los nuevos tiempos, el ferrocarril permitió la comercialización de sus excedentes, en este caso conserveros y frutales, con mucha mayor agilidad. Los datos del transporte de mercancías en la línea de Alicante a Murcia con casi doscientas mil toneladas transportadas en 1921 son prueba de ello.

Es decir, de una fase en que ferrocarril aceleró la crisis, se pasó a otra de remodelación de la economía en la que el ferrocarril contribuyó al desarrollo.

En definitiva, el ferrocarril aparece como acelerador de los procesos socioeconómicos tanto para agravar las crisis estructurales –hasta finales del siglo XIX– como para acelerar el desarrollo una vez saneado el tejido productivo y amoldado a las nuevas técnicas –primer tercio del siglo XX–.

---

<sup>179</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 117 y 172.

<sup>180</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pp. 331 y 333.

<sup>181</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 127 y 128.

<sup>182</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 173.

<sup>183</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 117.

- **TORRE-PACHECO:**

Como todos los municipios de esta zona, Torre-Pacheco se vio beneficiado en términos relativos por la red de comunicaciones del Corredor, pues la línea que provenía de Madrid y Albacete hasta Cartagena, tenía estación en este núcleo, mientras que el eje caminero que seguía este mismo itinerario, aunque próximo a Torre-Pacheco no atravesaba el municipio. Es decir, que la llegada del ferrocarril en los años sesenta permitió la integración definitiva en uno de los ejes principales de transporte a escala nacional. Sin embargo, respecto de los caminos transversales que enlazan el núcleo con otros próximos de menor entidad que Murcia o Cartagena, seguían en estado deficiente.

Respecto del potencial demográfico de la ciudad, en el primer tercio del siglo XX no alcanzaba los diez mil habitantes, mientras que en 1857 superaba los siete mil, es decir, que seguía siendo un municipio rural en el sistema de ciudades del Corredor con una tasa de crecimiento medio anual inferior a la del Corredor y España. En esa dinámica se observan tres etapas muy diferentes. En la primera de ellas, hasta los años setenta, se produce un estancamiento muy brusco de la población que venía de tasas muy elevadas a mediados de siglo; en la segunda que se extiende hasta inicios del siglo XX, se produce un crecimiento relativamente importante de la población rebasando los nueve mil habitantes, mientras que en la tercera, desde comienzos del siglo XX hasta vísperas de la Guerra Civil, ese crecimiento se torna en regresión.

En la primera de las etapas, el estancamiento se debe a la aparición de rendimientos decrecientes<sup>184</sup> en sus tierras y la pérdida de competitividad en los mercados nacionales conforme se fue integrando en éstos a través al ferrocarril fundamentalmente, lo que frenaría la ingente inmigración registrada desde la era preferroviaria por la crisis de empleo en las ciudades principales del entorno. En la segunda de ellas, el crecimiento seguramente está relacionado con la explotación del hierro en sus cercanas minas, tal y como indica Miñano que, como se verá con mucho más detalle en el análisis de Cartagena, este mineral no se vio tan negativamente afectado como otros como el plomo a finales de siglo. Ya en el siglo XX, en la tercera etapa diferenciada, a las dificultades agrarias debido a la regular calidad de sus tierras y la escasez de agua, según la Enciclopedia Espasa, se unió, ahora sí, la decadencia generalizada de la minería, con lo que la ciudad quedó sumida en una crisis durante el primer tercio del siglo XX.

En este proceso, el papel del ferrocarril fue determinante en la primera etapa ya que integró a la ciudad en los mercados nacionales, con lo que demostró la incapacidad de sus productos para competir a nivel nacional, llevando a la ciudad a una crisis parecida a la acontecida en Murcia. Posteriormente, de nuevo el ferrocarril favoreció el transporte de hierro hacia el puerto de Cartagena, lo que incidió favorablemente en la ciudad, pero sin olvidar que en esos momentos fueron las dificultades de comercialización de otros minerales como el plomo, las que recondujeron la actividad hacia la extracción del hierro más que la ventaja comparativa aportada por el ferrocarril. De hecho, ante la crisis de la agricultura y de la minería del siglo XX, el ferrocarril se muestra absolutamente incapaz de estimular el desarrollo en Torre-Pacheco.

En definitiva, en una primera fase el ferrocarril llega incluso a perjudicar la economía local al integrarla en un sistema para el que no estaba preparado, en una segunda favorece la comercialización de su mineral hierro ante la demanda de los mercados, y en una tercera, no habiéndose transformado el arcaico esquema productivo, es insuficiente para dinamizar la coyuntura socioeconómica del municipio, es decir, efectúa un papel de acelerador de los procesos económicos preexistentes.

---

<sup>184</sup> De hecho, Miñano, en su Diccionario de los años ochenta, destaca que las tierras son de “mediana calidad”.

- **CARTAGENA:**

Cartagena también se vio muy favorecida según la red de comunicaciones del Corredor, pues el ferrocarril desde Madrid llegó a la ciudad a mediados de los sesenta, además de que a partir de 1884 quedó conectada a través de Murcia con la línea hacia Alicante y posteriormente hacia Andalucía y desde 1904 partió de la ciudad un ferrocarril de vía estrecha hacia Los Blancos, conectando la ciudad con este núcleo minero. Del mismo modo, el eje carretero desde Madrid y la ruta de Alicante a Andalucía pasaron a pertenecer a la red de itinerarios especiales. Sin embargo, los caminos paralelos a la costa apenas experimentaron mejoría, siendo catalogados en el primer tercio del siglo XX como caminos de tercer orden.

Respecto del potencial demográfico, la ciudad superó los cien mil habitantes en 1930 mientras que en 1857 no alcanzaba los sesenta mil. Ello le permitió consolidarse como gran ciudad en el sistema de ciudades del Corredor. No obstante, su dinámica de crecimiento no fue tan alta como cabría esperar ya que la tasa media de crecimiento anual  $-0,99\%$  fue inferior a la media del Corredor  $-1,11\%$  e incluso inferior a la media de la era preferroviaria  $-1,31\%$ . Sin embargo, en esta dinámica se pueden distinguir con claridad dos periodos. El primero, que comprende la segunda mitad del siglo XIX, con crecimientos medios anuales sustancialmente superiores a la unidad, y un segundo, en el primer tercio del siglo XX, en que su población se estanca alrededor de los cien mil habitantes.

Evidentemente en relación con esta dinámica se encuentra la evolución del tejido productivo:

Las elevadas tasas de crecimiento medio anual encuentran su explicación no en un saldo vegetativo excepcionalmente elevado, sino en la afluencia de inmigrantes, procedentes en su mayoría de Andalucía<sup>185</sup>, como consecuencia del “boom” minero iniciado desde la década de los cuarenta en la ciudad y en otras próximas<sup>186</sup>. En cualquier caso, el crecimiento se concentraba en las zonas rurales, pues en 1900 no pasaba de 26.000 la población urbana, cifra del mismo orden de la de mediados de siglo<sup>187</sup>.

Sin embargo, la coyuntura depresiva internacional afectó el sector minero siendo la causa primera el aumento de la producción mundial: Estados Unidos y Alemania ya no importaban e incluso empezaban a exportar. Así, durante los años ochenta, la sierra de Cartagena tuvo cerradas más de la mitad de sus minas, fundamentalmente de plomo, y se registró una gran emigración de obreros. En cambio, la explotación de mineral de hierro fue muy importante en los años 1867 a 1900 debido a la fabricación del acero por el procedimiento Bessemer. En cualquier caso, esta situación alertaba sobre los defectos del sector ya expuestos en la era preferroviaria<sup>188</sup>:

- carácter minifundista y semiartesanal de las explotaciones,
- fisonomía fragmentada de las sociedades mineras,
- mentalidad precapitalista de las elites regionales que les impulsaba a invertir en tierras, no en promocionar la industria,
- estrechez e inelasticidad del mercado local, formado en sus dos terceras partes por campesinos,
- carencia de fuentes de energía modernas y alejamiento de las existentes en el país.

---

<sup>185</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M.: *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia, Universidad de Murcia, 1989, pág. 314 según Gil, A.: *Evolución demográfica del núcleo minero de La Unión*, Saibati, XX, Valencia, 1970.

<sup>186</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112.

<sup>187</sup> Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 319.

<sup>188</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 123-126.



El resultado fue una producción escasa y cara, no se podían pagar salarios elevados y la competencia fue imposible en cuanto afluyeron mayor cantidad de minerales al mercado mundial. Esta coyuntura desembocó en la colonización prácticamente completa de la industria del plomo y su estricta dependencia de las cotizaciones internacionales o de las fluctuaciones cíclicas del capitalismo<sup>189</sup>.

No obstante, la hegemonía de la industria y el comercio reseñada por Riera en la década de los ochenta, tiene su reflejo en la estructura sectorial de empleo cartagenera en 1900 donde coexistían un 40-50% de obreros (Arsenal, fábricas, hornos de fundición), un 20% de empleados, militares o profesionales, un 20% de comerciantes de toda clase, un 10% de jornaleros y un 10% de grandes propietarios<sup>190</sup>. La importancia del Arsenal, aunque nada comparable con la situación del siglo XVIII, queda demostrada con los aproximadamente cinco mil obreros que todavía empleaba en estos años<sup>191</sup>. De hecho, el estancamiento de la población en Cartagena debido a la decadencia de la minería, sobre todo desde 1901 hasta 1919, no se convirtió en recesión como ocurrió en otros municipios cercanos gracias a la existencia de otros recursos –puerto, Arsenal, industrias–<sup>192</sup>.

La evolución socioeconómica de la ciudad y, en buena medida de la región murciana, a lo largo de este periodo queda plasmada en la evolución del tráfico de mercancías por el puerto de Cartagena:

La ciudad controlaba la mayor parte del movimiento de minerales en razón de su proximidad a los principales centros de producción y por ser el único puerto autorizado para la recepción de carbones y mercancías sin restricción alguna. No obstante, a mediados del siglo XIX, el puerto dejaba mucho que desear por falta de las necesarias obras de acondicionamiento aprobadas a mediados de los sesenta, cuando el puerto adolecía de una alarmante recesión en su tráfico con ocasión de la crisis económica de final del reinado de Isabel II (de las más de 420.000t. movidas en 1864 se pasó a algo más de 380.000 sólo un año después). De este tonelaje, casi dos tercios se circunscribían al carbón, minerales y plomo<sup>193</sup>.

Esas más de cuatrocientas mil toneladas movidas por el puerto en 1864, se vieron incrementadas hasta superar las quinientas cuarenta mil en 1931, manteniendo el segundo nivel de mediados del siglo XIX según la jerarquía portuaria del Corredor función del movimiento total de mercancías. Esto puede encontrar su explicación básicamente en la importancia que la industria conservera y alimenticia estaba adquiriendo en la región murciana, que pudo compensar con holgura la crisis comercial de la minería.

De hecho, en estos últimos años correspondientes a esta etapa, según la Enciclopedia Espasa, era abundante la producción agrícola aunque seguía predominando la actividad industrial minera con más de 25.000 obreros y otro tipo de fábricas, tanto vinculadas a esta actividad, como otras típicas de la ciudad que se estaba configurando. Respecto de la actividad terciaria cabe destacar los ya cincuenta centros de enseñanza, además de otros equipamientos terciarios que indican el carácter de plaza comercial y administrativa de la ciudad.

Resta analizar la incidencia del ferrocarril en el desarrollo socioeconómico cartagenero: Según Vilar y Egea, respecto de la minería, el ferrocarril posibilitó la llegada de carbones y fundentes por vía terrestre desde otras zonas mineras, permitió colocar en el mercado nacional los productos del sector que difícilmente hubiesen llegado de otras formas a determinadas regiones, y sobre todo facilitó la recepción de mano de obra y

<sup>189</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 125 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 397.

<sup>190</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 134 y 135.

<sup>191</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 102 y 172.

<sup>192</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 164 y 169.

<sup>193</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pp. 76-78.

simplificó el hasta el momento complejo y costoso aprovisionamiento de la comarca de Cartagena<sup>194</sup>. Sin embargo, estas ventajas comparativas que aportó el ferrocarril sobre la actividad principal de Cartagena se vieron claramente disminuidas ante una estructura productiva precaria que, ante la internacionalización de los mercados en la que el ferrocarril tuvo un destacado papel, no pudo competir en los mercados extranjeros con lo que sufrió un estancamiento demográfico y económico en el primer tercio del siglo XX. Este estancamiento no fue mayor gracias a la presencia de otras actividades como las relacionadas con el Arsenal, el puerto e incluso la agricultura. En definitiva, en este proceso el papel del ferrocarril se considera moderado pues apenas se aprecia incidencia en la fase de auge de la minería, iniciada en los años cuarenta, ni en la decadencia del siglo XX, siendo en todo caso mucho mayor la del puerto probablemente porque los recursos se encontraban muy próximos a éste, verdadera infraestructura que históricamente había sido definitiva para el desarrollo cartagenero. Por último, de nuevo aparece como un efecto claramente relacionado con la aparición del ferrocarril sobre la ciudad la aparición de una sucursal del Banco de España y del Banco de Cartagena en 1884 y 1901 respectivamente<sup>195</sup>, coincidiendo con las conexiones con la línea de Murcia y, por tanto Cartagena, con Alicante y la extensión del ferrocarril minero hasta Los Blancos.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-2.**

**CUADRO 2.63: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-2 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| HELLÍN          | 11.127            | 13.679            | 22.537            | 2,02                            | 0,76        | 1,51        | 1,40        |
| CIEZA           | 9.516             | 10.905            | 17.889            | 0,90                            | 0,49        | 1,49        | 1,21        |
| MURCIA          | 89.314            | 98.538            | 158.724           | 0,44                            | 0,34        | 1,42        | 1,06        |
| TORRE-PACHECO   | 7.181             | 8.078             | 8.934             |                                 | 0,42        | 0,25        | 0,33        |
| CARTAGENA       | 59.618            | 84.171            | 102.518           | 1,31                            | 1,37        | 0,51        | 0,99        |
| <b>SC-2</b>     | <b>176.756</b>    | <b>215.371</b>    | <b>310.602</b>    | <b>0,87</b>                     | <b>0,73</b> | <b>1,03</b> | <b>1,04</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

<sup>194</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 74.

<sup>195</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 117 y 118.

**CUADRO 2.64: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|               | Mol. harina | Mol. aceite | Fáb. choco. | Aguard. | Fáb. filatura torcido seda | Telares de seda | Tor. seda | Tej. cañamo | Hilado lana |
|---------------|-------------|-------------|-------------|---------|----------------------------|-----------------|-----------|-------------|-------------|
| HELLIN        | X           |             |             | X       |                            | X               |           | X           | X           |
| CIEZA         |             | X           |             |         |                            |                 |           |             |             |
| MURCIA        | X           |             | X           | X       | X                          | X               | X         |             | X           |
| TORRE-PACHECO |             |             |             |         |                            |                 |           |             |             |
| CARTAGENA     |             |             |             |         | X                          |                 |           |             |             |

|               | Batanes | Fáb. curtidos | Fáb. alparg. | Platerías | Fáb. jabón. | Fáb. alfarería | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. loza |
|---------------|---------|---------------|--------------|-----------|-------------|----------------|----------------------|-----------|
| HELLIN        |         |               |              |           |             |                | X                    |           |
| CIEZA         |         |               |              |           |             |                |                      |           |
| MURCIA        | X       | X             |              |           |             | X              | X                    |           |
| TORRE-PACHECO |         |               |              |           |             |                |                      |           |
| CARTAGENA     |         |               |              | X         | X           | X              |                      | X         |

|               | Fáb. fundición hierro | Fáb. vidrio | Talleres Carros | Fab. armas |
|---------------|-----------------------|-------------|-----------------|------------|
| HELLIN        |                       |             |                 |            |
| CIEZA         |                       |             |                 |            |
| MURCIA        |                       |             | X               | X          |
| TORRE-PACHECO |                       |             |                 |            |
| CARTAGENA     | X                     | X           |                 |            |

**CUADRO 2.65: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-2 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|               | Mol. harina | Mol. aceite | Fáb. choco. | Prensa fideos-pasta | Aguard. | Fáb. lienzo | Telares seda | Fáb. algodón |
|---------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|---------|-------------|--------------|--------------|
| HELLIN        | X           |             |             |                     | X       |             |              |              |
| CIEZA         | X           | X           |             |                     |         | X           |              |              |
| MURCIA        | X           |             | X           |                     | X       |             | X            | X            |
| TORRE-PACHECO |             |             |             |                     |         |             |              |              |
| CARTAGENA     | X           |             | X           | X                   | X       |             |              |              |

|               | Tejido de cáñamo | Hilado de lana | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Fáb. madera | Fáb. papel | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. loza |
|---------------|------------------|----------------|----------------|------------|-------------|------------|----------------------|-----------|
| HELLIN        | X                | X              | X              |            |             |            |                      |           |
| CIEZA         |                  |                |                |            | X           | X          |                      |           |
| MURCIA        |                  |                | X              | X          | X           |            | X                    |           |
| TORRE-PACHECO |                  |                |                |            |             |            |                      |           |
| CARTAGENA     | X                |                |                |            |             |            |                      | X         |

|               | Fáb. vidrio | Fáb. metales | Fáb. fundición minerales | Fáb. yeso | Horno cal |
|---------------|-------------|--------------|--------------------------|-----------|-----------|
| HELLIN        |             |              | X                        |           | X         |
| CIEZA         |             |              |                          |           |           |
| MURCIA        |             | X            |                          | X         | X         |
| TORRE-PACHECO |             |              |                          |           |           |
| CARTAGENA     | X           | X            |                          |           |           |

**CUADRO 2.66: EQUIPAMIENTOS DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| HELLÍN        | 1                     | 3          |       | 4     |
| CIEZA         |                       | 6          |       | 6     |
| MURCIA        | 3                     | 3          | 2     | 8     |
| TORRE-PACHECO |                       | 1          |       | 1     |
| CARTAGENA     | 2                     |            |       | 2     |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|---------------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| HELLÍN        | 1                     | varios     | 1 teatro<br>3 casinos |       |
| CIEZA         |                       | 5          |                       | 5     |
| MURCIA        | 3                     | 5          | 1 casino              | 6     |
| TORRE-PACHECO |                       | 2          |                       | 2     |
| CARTAGENA     | 2                     | 46         |                       | 34    |

|               | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |   |       |
|---------------|-----------------------|------------|---|-------|
|               | Sanitarios            | Educativos | Otros   | Total |
| HELLIN        | 1                     | Varios     | 2 teatros<br>1 plaza toros<br>sociedades              |       |
| CIEZA         | 1                     | Varios     | 1 teatro<br>sociedades                                |       |
| MURCIA        | 3                     | Varios     | 3 teatros<br>1 casino<br>1 plaza toros<br>Universidad |       |
| TORRE-PACHECO |                       |            |   |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |            |   |       |
|-----------------------|------------|------------|---|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros   | Total |
| CARTAGENA             | 2          | 50         | 3 teatros<br>1 plaza toros<br>cines<br>Circos |       |

**CUADRO 2.67: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|               | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|---------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| HELLÍN        | 3              | 7                     | 1                    | MUY ALTO        | -                   |
| CIEZA         | 2              | 7                     | 3                    | MEDIO           | -                   |
| MURCIA        | 1              | 2                     | 3                    | MEDIO           | -                   |
| TORRE-PACHECO | 2              | 7                     |                      | ALTO            | -                   |
| CARTAGENA     | 1              | 3                     | 2                    | MUY ALTO        | 2                   |
| <b>SC-2</b>   | <b>2</b>       | <b>1</b>              | <b>1</b>             | <b>ALTO</b>     | <b>-</b>            |

|               | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|---------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| HELLÍN        | 4              | 5                | 2               | 4                 |
| CIEZA         | 3              | 4                | 4               | 4                 |
| MURCIA        | 2              | 5                | 2               | 2                 |
| TORRE-PACHECO | 2              | 2                | 2               | 2                 |
| CARTAGENA     | 2              | 1                | 2               | 1                 |
| <b>SC-2</b>   | <b>3</b>       | <b>1</b>         | <b>1</b>        | <b>1</b>          |

**CUADRO 2.68: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|               | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|---------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| HELLÍN        | 2              | 6                     | 3                    | MUY ALTO        |                     |
| CIEZA         | 2              | 7                     | 4                    | ALTO            |                     |
| MURCIA        | 1              | 2                     | 4                    | ALTO            |                     |
| TORRE-PACHECO | 2              | 8                     | 5                    | MEDIO           |                     |
| CARTAGENA     | 2              | 3                     | 4                    | MUY ALTO        | 2                   |
| <b>SC-2</b>   |                | <b>1</b>              | <b>3</b>             | <b>ALTO</b>     |                     |

|        | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS |
|--------|----------------|------------------|-----------------|
| HELLÍN | 1              | 2                | 2               |
| CIEZA  | 1              | 2                | 2               |
| MURCIA | 2              | 2                | 2               |

*“La llegada del ferrocarril al Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia y su impacto hasta la Guerra Civil Española”.*

|               | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| TORRE-PACHECO | 1                     | 2                       | 2                      |
| CARTAGENA     | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>SC-2</b>   | <b>1</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               |

### **6.7.7. AREA INTERIOR-3:**

El Área Interior 3 fue relativamente beneficiada desde el punto de vista de las comunicaciones en este periodo aunque tuvo que esperar a la década de los ochenta para que uno de sus municipios, Yecla, quedase conectado por ferrocarril con Villena, y a la llegada del nuevo siglo para que esa línea se prolongase hasta Jumilla. Este ferrocarril de vía estrecha no tenía una orientación radial sino transversal y comunicaba el noroeste murciano con el norte de la provincia de Alicante y el puerto de Gandía. Respecto de las rutas camineras permanecían en un estado deficiente, por lo que, en definitiva, la zona mejoró sus comunicaciones respecto de la era preferroviaria, aunque en términos absolutos no era de las privilegiadas del Corredor.

Respecto de su potencial demográfico, continuaba siendo un Área Pequeña en el conjunto del Corredor pues su población no superaba los cincuenta mil habitantes. No obstante, su dinámica fue muy elevada, superando la tasa de crecimiento medio anual – 1,51%– a las correspondientes a la era preferroviaria –0,61%– y al Corredor y España en la etapa ferroviaria –1,11% y 0,73% respectivamente–.

En cuanto al índice potencial productivo a lo largo de este periodo pasó a ser medio, sobre todo por el refuerzo en las actividades terciarias como seguidamente se describe en la evolución de los dos municipios constituyentes de la zona: Jumilla y Yecla.

- **JUMILLA:**

Jumilla fue beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, aunque tuvo que esperar al comienzo del nuevo siglo para disponer de servicios ferroviarios y además este eje ferroviario no era ninguno de los principales a nivel nacional como ocurrió en otros municipios vecinos. Por otro lado, las rutas camineras, entre las que encontraba la histórica de Valencia a Andalucía, permanecían en un estado que dejaba bastante que desear. Por lo tanto, el beneficio en términos relativos de Jumilla respecto de la red de comunicaciones fue en realidad escaso, y en términos absolutos quedaba aislada de los ejes de transporte fundamentales del Corredor y de España.

En cuanto a su potencial demográfico, en el conjunto del periodo prácticamente duplicó su población hasta rebasar los veinte mil habitantes con lo que de ser un “municipio rural” según el sistema de ciudades del Corredor en 1857, pasó a ser un “municipio urbano” en 1930. Con todo, la tasa de crecimiento medio anual –1,03%– fue algo inferior a la del Corredor, aunque superior a la nacional y a la propia durante la era preferroviaria –0,78%–. En esa dinámica se producen numerosos altibajos a lo largo del periodo que precisan del análisis de la actividad económica para poder comprenderse.

En la segunda mitad del siglo XIX, el crecimiento demográfico experimentado en Jumilla<sup>196</sup> está vinculado fundamentalmente al desarrollo de la viticultura, que ya se venía observando desde la era preferroviaria, favorecido por la crisis filoxérica francesa<sup>197</sup>. Además el cultivo de cereales era escaso, por lo que no padeció la crisis de la Gran Depresión como ocurrió en otros municipios cercanos. Esto se constata en el Diccionario de Riera donde se menciona la fertilidad de su terreno “consistiendo su producción

---

<sup>196</sup> En la década de los ochenta no se refleja seguramente debido a las estructuras de propiedad comarcales tomado de Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 315 según Morales, A.: *La vid y el vino en la zona de Jumilla*, Murcia, 1976.

<sup>197</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 112 y 120.

principal en los vinos, que han sido premiados en varias exposiciones...pues los cereales son escasos por la falta de lluvias de que adolece la comarca”.

Una vez recuperados los viñedos franceses; y contagiada la filoxera a los propios, se inicia una crisis en todo el Altiplano según la Enciclopedia de Chacón<sup>198</sup>, que no obstante, apenas tiene incidencia sobre la dinámica demográfica de Jumilla según los datos censales del primer tercio del siglo XX. Probablemente esto tenga que ver con el éxodo rural de la población campesina hacia los núcleos mayores cabeceras de comarca en un estadio previo a la partida definitiva hacia Cataluña, Francia o Argelia en el decenio 1920–1930, fenómeno éste que también recoge Chacón<sup>199</sup>, y que tiene una correspondencia muy elevada con la dinámica demográfica de Jumilla que se mantiene elevada en las dos primeras décadas del siglo XX para descender en la tercera. También esta dinámica demográfica elevada durante las dos primeras décadas parece relacionarse con un ataque filoxérico de menor intensidad que el ocurrido en otros lugares de España<sup>200</sup>.

Durante todo el periodo no sólo la actividad agrícola fue ganando enteros sino que la industria y el sector terciario también fueron avanzando, como ya se advertía en la era preferroviaria. Esto se refleja en la Enciclopedia Espasa donde indica la presencia, por ejemplo, de fábricas de aguardientes, inexistentes décadas atrás, y sobre todo la presencia de numerosos equipamientos y servicios relacionados con funciones docentes, sanitarias, administrativas o mercantiles como una sucursal del Banco Hispanoamericano.

El papel del ferrocarril en la evolución de Jumilla se muestra poco relevante pues su crecimiento tiene lugar en un periodo en que el nuevo modo ya había llegado a otros núcleos próximos y en términos relativos Jumilla disponía de una baja accesibilidad. De hecho el ferrocarril llega a Jumilla ya con una cierta crisis filoxérica a comienzos del siglo XX, ferrocarril, por otra parte, motivado precisamente para transportar esos excedentes vinícolas<sup>201</sup> hacia el puerto de Gandía para su exportación. Es decir, el nuevo modo llega a la ciudad una vez instaurado un cierto decaimiento de la producción vinícola y se muestra insuficiente para estimular el desarrollo urbano. En todo caso el ferrocarril contribuiría a reforzar en Jumilla el centro comercial y administrativo de su entorno que en alguna medida se venía constituyendo desde décadas atrás. Por lo tanto, en el desarrollo socioeconómico de Jumilla el papel del ferrocarril es bajo.

- **YECLA:**

Si Jumilla apenas se vio beneficiada en términos relativos respecto de la red de comunicaciones del Corredor, otro tanto ocurrió en Yecla especialmente referido a la red caminera, pues si Jumilla no quedaba integrada en ningún eje principal de transporte del Corredor, tampoco lo hacía Yecla, que adolecía igualmente de rutas camineras en estado deficiente. En todo caso, cabría mencionar una cierta mejoría respecto de la primera por la llegada del ferrocarril en 1887 desde Villena, más de quince años antes de su aparición en aquel núcleo. Es decir, que aunque el ferrocarril mejoró la accesibilidad de Yecla como demuestran los niveles tanto para viajeros como para mercancías, la ciudad quedó aislada de los principales ejes de transporte.

Respecto de su potencial demográfico, los más de veintiséis mil habitantes de 1930 le permitieron incorporarse a los considerados como “municipios urbanos” en el sistema de ciudades del Corredor mientras que en 1857 no pasaba de “municipio rural” con algo más

---

<sup>198</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 164.

<sup>199</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 167.

<sup>200</sup> *Geografía de España*, pág. 499, Ed. Planeta, Barcelona, 1990.

<sup>201</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. I, pág. 267.



de diez mil habitantes. Este notable ascenso demográfico queda patente en la dinámica del periodo superior a dos puntos de tasa de crecimiento medio anual, claramente mayor a las correspondientes del Corredor, nacional y del propio municipio en la era preferroviaria. En esa dinámica tan sólo cabe destacar un ligero estancamiento en los años finales del XIX y en la década de los veinte del nuevo siglo, pues en el resto los ritmos de crecimiento son bastante elevados.

La evolución socioeconómica de Yecla es muy parecida a la de Jumilla en el conjunto del periodo: En la segunda mitad del siglo XIX se produce un importante ascenso demográfico vinculado a la expansión vinícola<sup>202</sup>, mientras que la recuperación del viñedo francés y la epidemia filoxérica en España trajo como consecuencia la crisis de la economía de la zona agrícola cuyos habitantes, en primera instancia se replegaron en la ciudad, hasta que en la década de los veinte emigraron definitivamente a otros destinos nacionales e extranjeros<sup>203</sup>. En cualquier caso, a lo largo de este periodo, Yecla reforzó su centralidad en la comarca, pues en los años veinte en la Enciclopedia Espasa se recoge la existencia de numerosos equipamientos y sucursales bancarias importantes como las del Banco Central, Hispano-comercial, Internacional de Industria y Comercio, y una Caja de Ahorros.

Por tanto, el ferrocarril ejerció un papel muy secundario en el desarrollo de Yecla puesto que el auge y crisis de la ciudad se produjeron prácticamente al margen de su llegada. La crisis vinícola y la insuficiencia del ferrocarril para estimular otro tipo de actividad industrial y comercial, queda patente tras revisar las mercancías transportadas en la línea de Villena a Alcoy y a Yecla, que entre 1888, un año después de la inauguración, y 1913, prácticamente se mantuvieron en las cincuenta mil toneladas.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL AI-3.**

**CUADRO 2.69: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-3 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| JUMILLA         | 10.611            | 14.334            | 20.456            | 0,48                            | 0,76        | 0,99        | 1,03        |
| YECLA           | 11.669            | 17.706            | 26.410            | 0,78                            | 2,23        | 1,14        | 2,04        |
| <b>AI-3</b>     | <b>22.280</b>     | <b>32.040</b>     | <b>46.866</b>     | <b>0,61</b>                     | <b>1,46</b> | <b>1,08</b> | <b>1,51</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.70: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-3 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|         | Aguard. | Fáb. lienzo | Fáb. curtidos. | Fáb. jabón | Fáb. alfarería | Fáb. fundición metales |
|---------|---------|-------------|----------------|------------|----------------|------------------------|
| JUMILLA |         |             |                |            |                |                        |
| YECLA   | X       | X           | X              | X          | X              | X                      |

<sup>202</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 112 y 120.

<sup>203</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 167.

**CUADRO 2.71: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-3 Y MUNICIPIOS A COMIENZO DE LOS AÑOS VEINTE.**

|         | Mol. harina | Mol. aceite | Aguard. | Fáb. curtidos | Fáb. jabón | Fáb. madera | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. yeso |
|---------|-------------|-------------|---------|---------------|------------|-------------|------------------------|-----------|
| JUMILLA | X           | X           | X       |               |            | X           | X                      | X         |
| YECLA   | X           |             | X       | X             | X          |             |                        |           |

**CUADRO 2.72: EQUIPAMIENTOS DEL AI-3 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|---------|-----------------------|------------|-------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| JUMILLA |                       | 5          |       | 5     |
| YECLA   | 2                     | 2          |       | 4     |

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |          |       |
|---------|-----------------------|------------|----------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros    | Total |
| JUMILLA | 1                     | Varios     | 1 teatro |       |
| YECLA   |                       | 6          |          | 6     |

|         | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                            |       |
|---------|-----------------------|------------|----------------------------|-------|
|         | Sanitarios            | Educativos | Otros                      | Total |
| JUMILLA | 1                     | 15         | 7 teatros<br>1 plaza toros |       |
| YECLA   | 1                     | varios     | 1 plaza toros              |       |

**CUADRO 2.73: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-3 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| JUMILLA     | 4              | 7                     | 3                    | MEDIO           |                     |
| YECLA       | 3              | 7                     | 3                    | BAJO            |                     |
| <b>AI-3</b> | <b>4</b>       | <b>5</b>              | <b>2</b>             | <b>BAJO</b>     |                     |

|             | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|-------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| JUMILLA     | 5              | 4                | 4               | 4                 |
| YECLA       | 3              | 3                | 4               | 3                 |
| <b>AI-3</b> | <b>4</b>       | <b>3</b>         | <b>3</b>        | <b>2</b>          |

**CUADRO 2.74: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-3 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| JUMILLA     | 5                     | 6                            | 4                           | MEDIO                  |                            |
| YECLA       | 5                     | 6                            | 3                           | MEDIO                  |                            |
| <b>AI-3</b> |                       | <b>5</b>                     | <b>2</b>                    | <b>MEDIO</b>           |                            |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| JUMILLA     | 1                     | 2                       | 2                      |
| YECLA       | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>AI-3</b> | <b>1</b>              | <b>2</b>                | <b>1</b>               |

### **6.7.8. SUBCORREDOR-3:**

El Subcorredor 3 fue notoriamente beneficiado desde el punto de vista de la red de comunicaciones, ya que desde 1858 quedó enlazado por ferrocarril con Madrid, Albacete y Valencia, constituyendo uno de los principales ejes ferroviarios del Corredor. Además, desde los años ochenta, transversalmente y desde Villena, quedó conectado gracias a un ferrocarril de vía estrecha con el norte murciano, alicantino y sur de Valencia. Del mismo modo, desde la ciudad de Alicante partió una línea hacia Murcia y Andalucía, y otra de vía estrecha hacia Valencia por el litoral ya en 1915. En cuanto a la red de caminos, su estado era parecido al de mediados del siglo XIX, pues la ruta que articulaba toda la zona era una carretera de primer orden pasado el primer tercio del siglo XX y las transversales a ésta se encontraban en estado precario.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 se acercaba a los ciento veinte mil habitantes mientras que en el ecuador del siglo XIX apenas pasaba de los cincuenta mil, con lo que al final de esta etapa pasó a considerarse como “Área Grande. Así, la dinámica demográfica fue muy elevada como refleja la tasa media de crecimiento anual  $-1,73\%$  frente a la del Corredor  $-1,11\%$ , la nacional  $-0,73\%$  y la correspondiente a la era preferroviaria  $-0,56\%$ . De sus cuatro municipios constituyentes, Alicante era con diferencia la ciudad más grande en términos demográficos con más de setenta mil habitantes en 1930

Respecto del índice potencial productivo, pasó de ser “alto” a “muy alto”, aunque no igualmente en todos los municipios. Las diferencias tanto en la evolución demográfica como económica de los municipios hacen conveniente analizarlos de forma individual como se aprecia seguidamente.

- **ALMANSA:**

La ciudad de Almansa fue sustancialmente beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, pues la función de biela que ejercía respecto de la red de caminos desde la era preferroviaria quedó reforzada desde los años cincuenta por el ferrocarril hacia Valencia y Alicante proveniente de Madrid y Albacete. Además, en cuanto la red de caminos, estos ejes, aunque no pasaron a pertenecer a la red de firmes especiales en los años treinta del siglo XX, se mantuvieron como los principales en la ruta del centro peninsular hacia el sureste.

En cuanto al potencial demográfico, los más de catorce mil habitantes de 1930 hicieron que pasase a ser considerado un “municipio intermedio” en el sistema de ciudades del Corredor, mientras que a mediados del siglo XIX con sólo unos nueve mil habitantes, era un “municipio rural”. En cualquier caso, su dinámica demográfica  $-0,77\%$  fue inferior a la media del Corredor, del mismo orden que la media del España y algo mayor a la media de la era preferroviaria  $-0,56\%$ . En esa dinámica, se aprecia una fase entre 1857 y 1877, en que incluso llega a perder efectivos, otra posterior hasta finales de siglo, en que alcanza un ritmo de crecimiento elevado, superando ampliamente el punto porcentual de media anual, y durante el siglo XX, un descenso en ese ritmo de crecimiento, interrumpido en los años veinte, donde de nuevo vuelve a experimentar un crecimiento importante de la población hasta los casi quince mil habitantes de 1930.

Respecto de la actividad productiva, en el Diccionario de Riera, respecto del partido simplemente menciona la abundancia en la plantación de cereales “produciéndose también miel y vino”. Ya en el municipio, además de fábricas de curtido, jabón, aguardiente, etc. se

refiere a los numerosos “establecimientos de calzado, que ocupan por término medio unos doscientos operarios de ambos sexos, empleando muchos brazos también la agricultura. Por último, en cuanto al terciario, indica que “En ella están representadas la mayor parte de las facultades y carreras profesionales... multitud de establecimientos de comercio...”. En definitiva, la estructura productiva que se advertía en la era preferroviaria en cuanto al avance de las funciones secundarias y terciarias, se va consolidando en estas décadas.

Por lo que se refiere a la regresión demográfica desde los cincuenta hasta finales de los setenta, está relacionada con la llegada del ferrocarril y el descenso consiguiente de los precios de los cereales, aunque no se puede pasar por alto que los cereales manchegos eran más competitivos que los murcianos como se ha visto en el análisis de otras municipios. En lo que parece que hay menos dudas es en el aumento de la demanda vinícola como principal causa de la aceleración demográfica de finales de siglo, y de hecho, el ritmo de crecimiento demográfico desciende en el siglo XX con la disminución de esta demanda y la aparición de la filoxera en España. Por otra parte, y a pesar de que en la Enciclopedia Espasa no se citan referencias suficientes, durante estos años y con el precedente del Diccionario de Riera, todo parece indicar que se fue reforzando el carácter de plaza comercial de la ciudad; sirva como ejemplo la instauración de una sucursal del Banco de Albacete a finales de la segunda década del nuevo siglo<sup>204</sup>.

Tratando de sintetizar el papel del ferrocarril en la ciudad de Almansa caben destacar algunos aspectos:

- Aunque con algunas dudas, pero es muy posible que la llegada del ferrocarril en primera instancia supusiese la integración de Almansa en los circuitos regionales, la contracción en los precios de los cereales, principal fuente de ingresos, y la consiguiente crisis en la economía local reflejada en la dinámica demográfica tras los años cincuenta.
- Cierta relevancia tuvo el ferrocarril facilitando la comercialización del vino en la época dorada de éste, a finales del XIX.
- Incidió favorablemente en la consolidación de Almansa como plaza comercial de su partido judicial y en el desarrollo del sector secundario, proceso éste que comenzó en la era preferroviaria pero que se fue arraigando más en esta fase.

En resumen, se ha comprobado de nuevo cómo el ferrocarril es un acelerador de los procesos socioeconómicos existentes, tanto si la tendencia es negativa como positiva.

#### • **VILLENA:**

La ciudad de Villena fue muy favorecida en términos relativos desde el punto de vista de las comunicaciones, pues desde finales de los años cincuenta, quedó conectada mediante ferrocarril con las plazas más importantes de su entorno, Alicante, Valencia, Albacete y Madrid. Además, transversalmente al eje radial Madrid–Alicante, desde mediados de los ochenta se fue extendiendo el ferrocarril de vía estrecha que definitivamente conectaría Villena con el noroeste murciano, Alcoy, y el puerto de Gandía en 1910. Por otro lado, la ciudad se mantenía en uno de los ejes principales según la red de caminos del Corredor, aunque en este caso, las relaciones transversales eran deficientes como ocurría en la era preferroviaria.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 había rebasado los diecisiete mil habitantes frente a algo más de diez mil en 1857, con lo que pasó de ser “municipio rural” a “municipio intermedio” según la jerarquía en el sistema de ciudades del Corredor. Así, su dinámica demográfica (1% de tasa media de crecimiento anual) fue algo menor a la media

---

<sup>204</sup> Sánchez, I. op. cit. pág. 56.

del Corredor en esta fase pero superior tanto a la nacional como a la propia en la era preferroviaria (0,51%). En esa evolución, de manera parecida al caso de Almansa, se produce una aceleración muy importante en el ritmo de crecimiento entre 1877 y 1887 – 2,65%– que unos años más tarde se reduce de forma importante hasta cotas más moderadas.

El análisis de la evolución económica permitirá entender el porqué de esas oscilaciones. Así, el aumento en la dinámica demográfica en los años ochenta encuentra su explicación en el “boom vinícola”, pues en el Alto Vinalopó, comarca donde Villena era la cabecera<sup>205</sup>, el área de cultivo se multiplicó alcanzando la mitad de la superficie cultivada<sup>206</sup>.

Por otra parte, aunque la agricultura era la actividad dominante, como reconoce Riera en su Diccionario, el comercio mantenía e incluso aumentaba su importancia respecto de mediados de siglo, tal y como queda reflejado en este mismo Diccionario: “Como de los productos quedan grandes sobrantes, el comercio es sumamente activo consistiendo en la exportación de aquellos e importación de los artículos de que carece...”. Si ahora se observa la continuación de esta frase, además se entiende la importancia del ferrocarril para el desarrollo de la actividad: “...para lo cual le favorecen los medios de comunicaciones con que cuenta...puesto que la vía férrea de Madrid a Valencia atraviesa su territorio...”. De hecho, el transporte de mercancías en la estación Villena con dirección al puerto de Alicante en el quinquenio 1882-1886 arrojaba una media de 18.201t. expedidas, más del noventa por ciento del total de las expediciones<sup>207</sup>.

Precisamente, durante estos años entra en servicio el otro ferrocarril de vía estrecha que inicialmente ponía en comunicación el área industrial de Alcoy con el puerto de Alicante<sup>208</sup>, y posteriormente, en 1910 las áreas vinícolas del entorno villenense con el puerto de Gandía aunque desde 1887 con la conexión con Yecla, muy demandada por comerciantes y bodegueros de Villena<sup>209</sup>, el transporte de vinos pasó de 13.600t. en 1886 a 48.000 en 1891<sup>210</sup>.

En cualquier caso, hasta 1910, que quedase conectada Villena con el puerto de Gandía, fueron recurrentes los problemas durante la construcción y explotación de la compañía explotadora –V.A.Y.–, que ocasionaron más inconvenientes que ventajas a las comarcas que este ferrocarril tenía que servir. A una construcción accidentada con excesivos retrasos se unieron las dificultades ocasionadas al tráfico de mercancías por los trasbordos. Los graves problemas que encontró la compañía constructora, hipotecaron el total aprovechamiento del periodo de máxima exportación de vinos, además de haber podido contribuir a la atenuación de la crisis alcoyana durante la década de 1880. Los problemas en la explotación del ferrocarril se agravarían durante los años veinte al entrar en vigor el Estatuto ferroviario de 1924 y la competencia del transporte por carretera<sup>211</sup>.

Ya en el siglo XX, la crisis vinícola se aprecia en la evolución demográfica cuya dinámica se ralentiza, pero, como se desprende de las anotaciones de la Enciclopedia Espasa, sin que disminuya la intensa actividad comercial y mercantil (sucursales del Banco Español de Crédito y del Hispano Americano, Círculo Agrícola Mercantil, Círculo Villenense...) y la artesanal, con numerosas fábricas que poco a poco irían evolucionando

---

<sup>205</sup> Salom, J. op. cit. pág. 127.

<sup>206</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 139.

<sup>207</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 67.

<sup>208</sup> Vidal, J. op. cit. pág. 149.

<sup>209</sup> Vidal, J. op. cit. pág. 151.

<sup>210</sup> Vidal, J. op. cit. pág. 152.

<sup>211</sup> Vidal, J. op. cit. pág. 154 según Abellán, A.: *Los ferrocarriles del Sureste. Estudio Geográfico*, Madrid, 1979.

hacia la especialización fabril zapatera<sup>212</sup>, y se refuercen los servicios tanto en el ámbito docente como en el sanitario.

Tratando de destacar el papel del ferrocarril en el desarrollo de Villena, su llegada en los años cincuenta favoreció la actividad comercial y la agrícola dependiente de ésta, fenómeno que ya se venía observando desde décadas atrás por la configuración de la red de caminos. Fue en los años ochenta, una vez desatada la “fiebre” vinícola cuando pasó a desempeñar una función muy importante en el transporte de los excedentes hasta el puerto de Alicante. Del mismo modo, la conexión de esta línea con la vía estrecha desde Yecla durante esos años, permitió a Villena aumentar su centralidad en la zona, y desde 1910, en que quedó enlazada con el puerto de Gandía, también aumentaron sus posibilidades de comercialización a través de este puerto.

En resumen, la incidencia del ferrocarril en Villena es muy parecida a la que tuvo en otros municipios, donde facilitó la comercialización de sus excedentes vinícolas en un primer estadio al tiempo que consiguió consagrar al municipio como cabecera de su entorno, en términos comerciales, administrativos y de servicios, proceso éste que ya se había iniciado en la ciudad en la era preferroviaria y que el nuevo modo de transporte reforzó claramente. De todas formas, hay que advertir que ante la crisis vinícola de finales de siglo fue la reconversión progresiva hacia la actividad fabril zapatera la que permitió mantener un cierto dinamismo a la ciudad en el primer tercio del siglo XX, favoreciendo en todo caso el ferrocarril la comercialización de esos excedentes.

- **ELDA:**

La ciudad de Elda se vio significativamente beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, pues el ferrocarril Madrid-Albacete-Alicante la encontraba en su trayecto con lo que su ubicación en uno de los principales ejes de transporte regionales quedaba reforzada gracias al ferrocarril. De todas formas, el eje caminero que seguía este mismo itinerario, también evolucionó favorablemente en este periodo aunque sin llegar a pertenecer al circuito de firmes especiales.

En cuanto al potencial demográfico de la ciudad, en esta etapa pasó de ser un “municipio rural” en 1857 con menos de cinco mil habitantes, a un “municipio urbano” en 1930 con más de trece mil. Como es fácil de suponer, la tasa media de crecimiento anual fue de las más elevadas del Corredor durante la época –2,72%– lógicamente muy superior a las del Corredor, nacional, y por supuesto a la propia durante la era preferroviaria. Sin embargo, en esta dinámica se observan dos fases perfectamente diferenciadas: La primera hasta los años ochenta, en que arrastra el bajo ritmo de crecimiento de la era preferroviaria, y la segunda, desde entonces, en que adquiere un crecimiento espectacular casi ininterrumpido.

Esta tendencia encuentra su explicación en el dinamismo que fue adquiriendo en la ciudad la actividad manufacturera relacionada con el tratamiento del esparto en el calzado, actividad prácticamente renovada desde los años setenta. La base de este desarrollo era una mano de obra abundante, hábil y barata, y una comercialización realizada inicialmente por vendedores ambulantes o trajineros en mercados comarcales de Orihuela, Murcia y La Mancha. Su origen ha sido visto “como una posibilidad de supervivencia para el pequeño propietario en un momento en que la huerta está arruinada y el trabajo del esparto en decadencia”<sup>213</sup>. Se partió entonces de muy pobres capitales, pero la expansión del viñedo

---

<sup>212</sup> Salom, J. op. cit. pp. 148 y 149.

<sup>213</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 161 según Bernabé, J. M.: *La industria del calzado en el valle del Vinalopó*. Universidad de Valencia, 1976.

en la segunda mitad del Ochocientos, proporcionó otros mayores, y en torno a 1870 empezaron a crearse talleres por obra de comerciantes de las zonas consumidoras o por labradores enriquecidos que contrataron a zapateros para la empresa. Al iniciar el Novecientos, los zapateros eldenses se hallaban en condiciones, sobre todo gracias a sus bajos costes salariales, de disputar la primacía que todavía tenía la zapatería catalana, y que luego perdería ante el avance de mallorquines y valencianos<sup>214</sup>.

La importancia de la actividad zapatera es reconocida en el Diccionario de Riera, en los años ochenta, cuando señala que “No es sola la agricultura la que tiene importancia en esta jurisdicción, sino que hay otras que superan a aquella en todos los sentidos y que vienen a ser a la par el principal entretenimiento de los braceros y la base de su importante comercio. Hablamos del trabajo del esparto...”, y también muchos años más tarde, ya avanzado el siglo XX en la Enciclopedia Espasa donde se recoge que “Su principal riqueza es la elaboración del esparto, fábricas de calzado...”.

Por tanto, ante estas explicaciones, es evidente que el aumento tan destacado de la población en la ciudad de Elda está estrechamente vinculado con la actividad zapatera. El nacimiento de esta actividad industrial trajo consigo el desempeño de otras como la comercial, de la que Riera ya indica su importancia, y queda también corroborado en la Enciclopedia Espasa: “Importante comercio de los principales productos, especialmente calzado, papel, esparto, aceite y vino”. Sin embargo, los servicios no siguieron esta tónica seguramente porque se produjo en un breve periodo de tiempo y la cabeza del partido judicial se encontraba en Monóvar, que aunque quedó estancada en toda esta etapa en los diez mil habitantes, Elda no superó esta población hasta la tercera década del siglo XX.

Si ahora se pretende advertir la función del ferrocarril en este proceso, se observa que con su llegada muy poco aportó a una ciudad sumida en una crisis de las tareas artesanales y agrícolas, hasta que la acumulación de capitales por la expansión del viñedo permitió renovar la actividad con bajos costes salariales, con lo que pudo competir con otras zonas anteriormente más competitivas. Naturalmente, en la comercialización de esos excedentes primero vinícola y luego manufacturados, la ubicación de Elda en el eje ferroviario de Madrid a Alicante y su puerto, fue un factor positivo pero no determinante, como muestra la crisis iniciada desde la era preferroviaria y prolongada hasta los años ochenta, tras casi veinte años de ferrocarril. En este sentido tampoco se puede aducir que el ferrocarril integró a Elda en los mercados regionales, haciendo descender el precio de las manufacturas porque esto ya venía ocurriendo desde décadas atrás; en todo caso pudo ser un acelerador de este proceso.

En resumen, el devenir socioeconómico de Elda se muestra casi inelástico respecto de las variaciones de accesibilidad, pues es a partir del auge vinícola y el renacer de su industria cuando la ciudad experimenta sus más altas cotas de desarrollo, y esta fecha no guarda relación con la llegada del ferrocarril. En todo caso, el ferrocarril pudo acelerar la crisis de las manufacturas y los cereales heredada de la era preferroviaria y pudo facilitar la comercialización de los excedentes industriales, pero no se comportó como un revulsivo en la ciudad, incluso para las actividades de servicios, centralizadas históricamente en Monóvar, ejemplo éste que invita a pensar acerca de la importancia de las decisiones administrativas en relación a la futura expansión de servicios y el papel menor que el ferrocarril puede jugar en éste.

---

<sup>214</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pp. 160 y 161.



- **ALICANTE:**

La ciudad de Alicante fue notablemente beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, ya que desde 1858 quedó conectada con Madrid y Albacete, y sólo un año más tarde con el centro y norte de la región valenciana. Además, desde 1884 partió otra línea hacia el sur de su provincia, Murcia y Andalucía, y desde 1915, una última, en este caso de vía estrecha, sentido Valencia por el litoral.

Por otro lado, los caminos, que desde la era preferroviaria desembocaban en Alicante, y que sensiblemente seguían estas rutas, evolucionaron favorablemente, siendo el caso más relevante el itinerario costero hacia Valencia que pasó de ser un camino en mal estado a pertenecer a la red de firmes especiales en la década de los veinte del nuevo siglo. La nota discordante seguía siendo el camino litoral hacia el sur de la provincia, que permanecía en estado precario.

En cuanto al potencial demográfico, en estos ochenta años superó los setenta mil habitantes, frente a los menos de treinta mil de mediados del siglo XIX, con lo que en 1930 era considerado como “ciudad mediana” según el sistema de ciudades del Corredor. En consonancia con esto, la dinámica demográfica fue muy elevada como se desprende de la tasa media de crecimiento anual en el conjunto del periodo  $-2,10\%$ , casi el doble que la correspondiente al Corredor  $-1,11\%$  y por supuesto muy superior a la del Corredor  $-0,73\%$  y a la propia durante la era preferroviaria  $-0,51\%$ . Esa dinámica fue prácticamente homogénea durante todo el periodo, debiendo destacar en todo caso una aceleración de ese ritmo a finales del siglo XIX.

El crecimiento en esas primeras décadas se puede relacionar de una parte, con el derribo de las murallas en 1858 que, como se vio en la etapa anterior, constreñía el desarrollo urbano favoreciendo la aparición de epidemias, y de otro, la llegada del ferrocarril, prolongada hasta el puerto, que ya 1860 conseguía duplicar las mercancías movilizadas respecto de las anotaciones de Madoz. El impacto de estas dos actuaciones fue tal que tan sólo entre 1857 y 1860 la población aumentó en casi cuatro mil habitantes<sup>215</sup>.

Concretamente, los productos que más éxito tuvieron en las líneas durante el siglo XIX, además de las importaciones extranjeras de cacao y azúcar, fueron:

- El vino, procedente de las comarcas del valle del Vinalopó, que inició su movimiento en 1858 con una cifra próxima a las 5.000t. En 1868 había aumentado su exportación hasta las 26.000t. manteniéndose hasta 1877 con 28.500t. En la década de los ochenta y a raíz de la crisis de la filoxera francesa, se dispararon las expediciones hasta las 142.900t en 1882 y 168.500 en 1883. Sin embargo, la recuperación de las viñas galas hizo retroceder considerablemente las exportaciones durante los años siguientes<sup>216</sup>.
- Deficitaria en cereales era la ciudad de Alicante y su entorno: En el quinquenio 1882-1886 llegaron a la estación de Alicante desde el centro peninsular casi 9.000t. de media anual mientras que se expedían aproximadamente la mitad<sup>217</sup>.
- Las frutas y hortalizas, llegadas de la huerta de Murcia y Alicante, sumaron casi 6.000t en 1858<sup>218</sup>.
- La sal común, transportada desde las salinas de Torre Vieja. En 1858 sus expediciones hacia Madrid alcanzaron las 1.957t. triplicándose diez años más tarde<sup>219</sup>.

---

<sup>215</sup> Ramos, A.: *Evolución urbana de Alicante*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Diputación Provincial de Alicante, 1984 pág. 239.

<sup>216</sup> Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*. Instituto Juan Sebastián Elcano. Madrid, 1979 pp. 124 y 125.

<sup>217</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 67.

<sup>218</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 126.

- El aceite, claramente importado, pues de las 2.070t. llegadas a la estación de M.Z.A. como media del quinquenio 1882-86, sólo 924 eran expedidas<sup>220</sup>.

Precisamente, en las últimas décadas de siglo, el crecimiento demográfico encontró su explicación en la ingente exportación de vino a Francia, la inexistencia de epidemias y la práctica resolución de los problemas de abastecimiento de agua, alcanzando los cincuenta mil habitantes en 1900<sup>221</sup>.

Durante el primer tercio del siglo XX, el ascenso en la población comentado fue cubierto en su mayor parte por la inmigración, pues el crecimiento vegetativo fue escaso destacando el saldo migratorio de la segunda década del siglo, con 8.133 individuos como refleja el CUADRO 2.75:

CUADRO 2.75: Incremento de la población y saldo migratorio entre 1900 y 1930.

| Periodos | Aumento de población | Saldo migratorio |
|----------|----------------------|------------------|
| 1901-10  | 5.158                | 2.203            |
| 1911-20  | 8.608                | 8.133            |
| 1921-30  | 9.163                | 5.168            |

Fuente: Ramos, A.: *Evolución urbana de Alicante*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Diputación Provincial de Alicante, 1984.pág. 312.

Esta inmigración se produjo por el avance de las actividades industrial pero, sobre todo, comercial, como se desprende de la estructura sectorial de empleo en 1930 recogida en el CUADRO 2.76 y en las actividades y equipamientos indicados en la Enciclopedia Espasa. En este cuadro se observa cómo el terciario ya ocupa a un 55% de la población ocupada, mientras que el secundario a un 33%, y la agricultura tan sólo a un 12%. Si se recuerda la composición en 1841, la agricultura alcanzaba el 42% de la población ocupada mientras que los secundario y terciario se aproximaban al 30%.

CUADRO 2.76: Distribución por sectores de la población ocupada de Alicante en 1930.

|            |        |     |
|------------|--------|-----|
| Sector I   | 3.036  | 12% |
| Sector II  | 8.551  | 33% |
| Sector III | 14.470 | 55% |

Fuente: Ramos, A. op. cit. pág. 315 según *Censo de la Población de España. Año 1930*.

Por último, en cuanto a la actividad portuaria, aunque en 1931 había alcanzado un volumen de mercancías movidas superior a trescientas sesenta mil toneladas manteniéndose en el segundo nivel según el esquema portuario del Corredor, desde las últimas décadas, las importaciones iban ganando cuota en el movimiento total, fundamentalmente de productos agrícolas. De hecho, en 1917 representaban el 54% del comercio, mientras que en 1932 tan sólo el 27%, con lo que la importación comenzaba a dominar la actividad mercantil del puerto, convirtiéndose éste paulatinamente en un puerto de tránsito y pasando a ocupar una posición secundaria en la economía de la ciudad<sup>222</sup>.

<sup>219</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 110.

<sup>220</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 67.

<sup>221</sup> Ramos, A. op. cit. pp. 230 y 239.

<sup>222</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 308.

Resta analizar el papel del ferrocarril en la evolución socioeconómica de Alicante: Desde la llegada de éste en 1858 y siendo complementarios el puerto y el ferrocarril, la actividad industrial y comercial experimentó un notable impulso en la ciudad, y como ejemplo particular de las expectativas generadas en Alicante con la llegada del nuevo modo, cabe resaltar la instalación en ese mismo año de una sucursal del Banco de España<sup>223</sup>.

Estas funciones ya venían desarrollándose en la ciudad desde décadas atrás, sobre todo tras el nombramiento de Alicante como capital de la provincia, pero fue a partir de entonces cuando la ciudad definitivamente avanzaría en las actividades secundarias y fundamentalmente terciarias, dejando de lado las primarias. En este proceso, no sólo influyeron las sinergias de estos dos modos de transporte, sino que también incidió favorablemente el derribo de las murallas en 1858, el auge de la actividad vinícola a finales del siglo XIX y las mejoras en los servicios urbanos. Fue esta paulatina especialización en las funciones fabriles y terciarias las que indujeron un movimiento migratorio hacia la ciudad de Alicante en el primer tercio del siglo XX responsable del crecimiento demográfico durante estas décadas.

En definitiva, el ferrocarril con ayuda del puerto y otras actuaciones muy importantes en la ciudad, impulsaron la actividad industrial y terciaria que ya se venía observando desde hacía alguna década, sobre todo desde el nombramiento de la capitalidad de Alicante, es decir, que el ferrocarril contribuyó a ese desarrollo pero, como se ha visto en tantos otros municipios, como acelerador de un proceso ya existente.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-3.**

**CUADRO 2.77: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-3 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| ALMANSA         | 9.357             | 9.719             | 14.630            | 0,51                            | 0,13        | 1,18        | 0,77        |
| VILLENA         | 10.178            | 14.450            | 17.638            | 0,54                            | 1,40        | 0,51        | 1,00        |
| ELDA            | 4.504             | 4.442             | 13.445            | 0,21                            | -0,05       | 4,71        | 2,72        |
| ALICANTE        | 28.847            | 39.638            | 73.071            | 0,66                            | 1,25        | 1,96        | 2,10        |
| <b>SC-3</b>     | <b>52.886</b>     | <b>68.249</b>     | <b>118.784</b>    | <b>0,56</b>                     | <b>0,97</b> | <b>1,72</b> | <b>1,71</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.78: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|          | Mol. Harina | Horno pan | Mol. aceite | Aguard. | Telar lienzo | Fáb. lienzo | Fáb. algodón | Tej. cáñamo /esparto |
|----------|-------------|-----------|-------------|---------|--------------|-------------|--------------|----------------------|
| ALMANSA  |             |           | X           | X       |              |             |              |                      |
| VILLENA  | X           | X         | X           | X       | X            | X           |              |                      |
| ELDA     | X           |           |             | X       |              |             |              | X                    |
| ALICANTE |             |           |             |         |              |             | X            |                      |

<sup>223</sup> Ramos, A. op. cit. pág. 225.

|          | Fáb. curtidos | Platerías | Fáb. jabón | Fáb. papel | Imprenta | Fáb. fundición hierro | Fáb. yeso | Talleres carros |
|----------|---------------|-----------|------------|------------|----------|-----------------------|-----------|-----------------|
| ALMANSA  | X             |           | X          |            |          |                       | X         |                 |
| VILLENA  |               | X         |            |            | X        |                       |           |                 |
| ELDA     |               |           |            | X          |          |                       |           |                 |
| ALICANTE |               |           |            |            |          | X                     |           | X               |

**CUADRO 2.79: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-3 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|          | Mol. harina | Aguard. | Fáb. madera | Fáb. papel | Fáb. alfarería | Fáb. calzado | Fáb. azulejos | Fáb. metales | Fáb. yeso |
|----------|-------------|---------|-------------|------------|----------------|--------------|---------------|--------------|-----------|
| ALMANSA  |             |         |             |            |                |              |               |              |           |
| VILLENA  | X           | X       | X           |            | X              |              | X             | X            |           |
| ELDA     | X           |         | X           | X          |                | X            |               |              | X         |
| ALICANTE |             |         |             |            |                |              |               |              |           |

**CUADRO 2.80: EQUIPAMIENTOS DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ALMANSA  | 1                     | 3          |       | 4     |
| VILLENA  | 1                     | 4          |       | 5     |
| ELDA     | 1                     | 2          | 1     | 4     |
| ALICANTE | 4                     | 23         | 7     | 34    |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|----------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| ALMANSA  |                       | 6          |                       | 6     |
| VILLENA  | 1                     | 8          |                       | 8     |
| ELDA     | 1                     | 2          | teatros               |       |
| ALICANTE | 2                     | 22         | 2 teatros<br>1 casino | 27    |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                            |       |
|----------|-----------------------|------------|----------------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                      | Total |
| ALMANSA  |                       |            |                            |       |
| VILLENA  | 1                     | varios     | 2 teatros<br>1 plaza toros |       |
| ELDA     | 1                     |            | 1 teatro                   |       |
| ALICANTE | 2                     | varios     | 3 teatros<br>1 plaza toros |       |

**CUADRO 2.81: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-3 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| ALMANSA     | 1                     | 7                            | 3                           | MEDIO                  |                            |
| VILLENA     | 1                     | 7                            | 3                           | MEDIO                  |                            |
| ELDA        | 1                     | 7                            | 4                           | MEDIO                  |                            |
| ALICANTE    | 1                     | 4                            | 3                           | MUY ALTO               | 2                          |
| <b>SC-3</b> | <b>1</b>              | <b>4</b>                     | <b>2</b>                    | <b>ALTO</b>            |                            |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ALMANSA     | 1                     | 2                       | 2                      | 3                        |
| VILLENA     | 1                     | 2                       | 2                      | 3                        |
| ELDA        | 1                     | 2                       | 2                      | 1                        |
| ALICANTE    | 1                     | 3                       | 2                      | 2                        |
| <b>SC-3</b> | <b>1</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               | <b>1</b>                 |

**CUADRO 2.82: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-3 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| ALMANSA     | 2                     | 7                            | 4                           | MEDIO                  |                            |
| VILLENA     | 3                     | 7                            | 4                           | ALTO                   |                            |
| ELDA        | 5                     | 7                            | 1                           | MUY ALTO               |                            |
| ALICANTE    | 1                     | 4                            | 3                           | MUY ALTO               | 2                          |
| <b>SC-3</b> |                       | <b>3</b>                     | <b>2</b>                    | <b>MUY ALTO</b>        |                            |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| ALMANSA     | 2                     | 2                       | 2                      |
| VILLENA     | 2                     | 2                       | 2                      |
| ELDA        | 2                     | 2                       | 2                      |
| ALICANTE    | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>SC-3</b> | <b>2</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               |

#### **67.9. SUBCORREDOR 4:**

A lo largo de este periodo el Corredor 2 fue claramente beneficiado en términos relativos desde el punto de vista de las comunicaciones pues, de un lado y gracias al ferrocarril, a mediados del siglo las ciudades de Játiva y Alcira quedaron perfectamente integradas en el trayecto de Madrid a Valencia por Albacete, ya que la ruta caminera, aunque en buen estado, discurría separada de ambas localidades, y por otro, la prolongación de este ferrocarril hasta Onteniente y Alcoy, en 1894 y 1904 respectivamente, supuso un gran avance en la accesibilidad de estas dos ciudades que históricamente habían estado muy mal comunicadas con el centro y norte del levante español. A esto hay que añadir la ejecución del ferrocarril de vía estrecha desde Jumilla a Alcoy y Gandía y su enlace definitivo con la línea de vía ancha anterior, en 1910. No obstante, en el debe hay que tener en cuenta lo tardío de la llegada del ferrocarril tanto a Alcoy como a Onteniente, la ausencia de conexión ferroviaria con la propia Alicante, y el mal estado de los caminos debido a la complicada orografía.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 se había acercado a los noventa mil habitantes, siendo, un “Área Mediana” según la tipología demográfica por zonas del Corredor, mientras que en 1857 era un “Área Grande” con algo más de sesenta y cinco mil habitantes. Este descenso relativo encuentra su explicación en el escaso dinamismo en el conjunto del periodo, cuya tasa media de crecimiento anual fue de 0,45% frente a 1,11%, 0,73% y 0,78% del Corredor, España y propia en la era preferroviaria respectivamente. Aunque Alcoy era el núcleo mayor con casi cuarenta mil habitantes, el resto, se encontraba en el entorno de los quince a veinte mil habitantes, con lo que se puede decir que había un cierto equilibrio en el potencial demográfico de los municipios de la zona. Sin embargo, la dinámica sí era muy distinta entre sus municipios, con valores positivos para Alcoy y Alcira y prácticamente estancamiento en Onteniente y Játiva.

Respecto del índice potencial productivo, se mantuvo alto en todos los municipios salvo en Alcoy, que pasó a ser muy alto como se describe seguidamente en el análisis detallado.

- **ALCOY:**

El municipio de Alcoy se vio beneficiado en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, pues al final del periodo había quedado enlazado directamente por ferrocarril con el noroeste murciano, la línea de Madrid a Alicante a la altura de Villena, el puerto de Gandía y el centro norte de la provincia de Valencia. Sin embargo, hasta los años noventa no comenzaron a materializarse estas líneas, habiendo de esperar a 1910 para que enlazase las líneas de vía estrecha con la de vía ancha. Por otra parte, los caminos se encontraban en regular estado debido a los condicionantes físicos del entorno, siendo los más perjudicados los que seguían la dirección este-oeste.

En cuanto al potencial demográfico, la ciudad se aproximó a los cuarenta mil habitantes en 1930, convirtiéndose en una “Ciudad Pequeña” según el sistema de ciudades del Corredor, cuando a mediados del siglo XIX era un “Municipio Urbano” con algo más de veinticinco mil habitantes. No obstante, su dinámica, aunque similar a la nacional durante el periodo, fue inferior a la del Corredor y mucho menor a la propia durante la era preferroviaria.

En cualquier caso, a lo largo de esta etapa se observan dinámicas de crecimiento muy distintas que encuentran su explicación en la coyuntura económica. Así, hasta la

década de los ochenta se advierte un ritmo de crecimiento elevado y bastante mayor al de los años centrales de mediados de siglo que se relaciona con la transformación en su actividad manufacturera por la sustitución de husos y telares manuales por otros mecánicos y por la introducción de la máquina de vapor, que suplía a la energía hidráulica inutilizada por la sequía<sup>224</sup> y que había originado crisis de producción años atrás según se vio en la fase anterior.

Del mismo modo, se aprecia una vinculación entre la regresión de los años ochenta y una nueva crisis manufacturera debida a la falta de una adecuada modernización del equipo fabril, tal y como se había dado en el competidor textil catalán<sup>225</sup>.

Por último, la recuperación demográfica en el tránsito al siglo XX, se relaciona con la plena mecanización de la actividad en esos años, pero también con la inauguración del tren Alcoy-Gandía en 1892<sup>226</sup>. De hecho, el deprimido mercado andaluz, principal consumidor de paños alcoyanos, y la necesidad de reducir costes para afrontar la modernización de los sectores industriales, necesitaban ferrocarriles que abarataran materias primas e inputs energéticos<sup>227</sup>. En esta conexión era el carbón el elemento más importante, pues representaba un tercio de las mercancías transportadas. La construcción del ferrocarril representó para Alcoy una ventaja al conseguir poner término a sus problemas de abastecimiento de carbón y encontrar una salida al mar. Mediante el puerto de Gandía, la comercialización de parte de la producción y la entrada de materias primas quedó parcialmente solucionada. La plena conexión alcoyana con la red ferroviaria y con un puerto marítimo significó mejoras en la especialización industrial. Al reducirse los costes de acarreo por la triple red ferroviaria existente a partir de 1904, las dificultades que se venían arrastrando quedaron amortiguadas en relación a los transportes<sup>228</sup>. Además, alrededor de la línea se configuró un cierto número de industrias auxiliares, singularmente tras la apertura del enlace de Alcoy a Játiva por la compañía Norte y en torno a Muro, empalme ferroviario con el V.A.Y. En términos generales, la unión ferroviaria entre Alcoy, y el puerto de Gandía fue muy beneficiosa para la ciudad pues mejoró la comunicación y accesibilidad de una zona tradicionalmente aislada, redujo los costes de transporte y los de comercialización e impulsó una mejor localización industrial<sup>229</sup>. Prueba de ello es la evolución de las mercancías movilizadas por el ferrocarril y el puerto a lo largo de los primeros años del siglo XX como indica el cuadro siguiente:

|      | FERROCARRIL (toneladas) | PUERTO (toneladas totales) |
|------|-------------------------|----------------------------|
| 1900 | 26.261                  | 76.258                     |
| 1905 | 48.969                  | 99.640                     |
| 1910 | 66.006                  | 139.111                    |
| 1913 | 74.646                  | 260.287                    |

Fuente: Vidal, J. op. cit. pág. 136 según *The Alcoy and Gandia Railway and Harbour Company*. Memoria. 1913.

Mucho menos importante para la ciudad fue el ferrocarril de Villena a Alcoy, que hasta 1910, año en que quedase conectada Villena con el puerto de Gandía, adoleció de recurrentes problemas durante la construcción y explotación de la compañía explotadora –

<sup>224</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 158.

<sup>225</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 158 y Vidal, J. op. cit. pág. 136 según Aracil, R. y García, M.: *Industrialització al País Valencia: el cas d' Alcoi, Valencia, 1974*.

<sup>226</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 158.

<sup>227</sup> Vidal, J. op. cit. pág. 136.

<sup>228</sup> Vidal, J. op. cit. pp. 158 y 159.

<sup>229</sup> Vidal, J. op. cit. pp. 159 y 160.

V.A.Y–: A una construcción accidentada y con excesivos retrasos, se unieron las dificultades ocasionadas al tráfico de mercancías por los trasbordos. Los graves problemas que encontró la compañía constructora hipotecaron el total aprovechamiento apenas contribuyendo a la atenuación de la crisis alcoyana durante la década de 1880<sup>230</sup>.

En resumen, se aprecia una influencia destacada del ferrocarril, sobre todo de la línea de Alcoy a Gandía, en la recuperación del tejido industrial a finales del siglo XIX, pues permitió abastecer de la materia prima básica a costes razonables, además de exportar sus excedentes por un puerto que comportaba en conjunto costes de transporte más bajos que el anterior de Alicante. Éste sería uno de los pocos casos en que el ferrocarril jugó un papel importante en el resurgir de la actividad económica de la ciudad, aunque sin olvidar que fue gracias a una aportación directa –carbón– sobre el talón de Aquiles de la actividad alcoyana y en absoluto como panacea para resolver los problemas socioeconómicos de la ciudad sin vinculación a su estructura económica. Para finalizar hay que hacer una breve reseña respecto de la actividad terciaria que ya a mediados de los años ochenta, en vísperas de la llegada del ferrocarril, era bastante notoria como indica Miñano, con numerosos equipamientos docentes e instalaciones mercantiles (cinco casinos) y refrenda la Enciclopedia Espasa en los años veinte nombrando estos servicios. En este caso, el ferrocarril pudo reforzar la centralidad de Alcoy en su entorno ya advertida años atrás.

- **ONTENIENTE:**

El municipio de Onteniente se vio relativamente beneficiado según la red de comunicaciones del Corredor a lo largo de este periodo, pues formó parte del itinerario de la línea ferroviaria de Játiva a Alcoy, que además de conectar con Valencia y el norte del Mediterráneo español, a inicios del siglo XX enlazaría con Villena y la línea de Madrid a Alicante, por un lado, y con el puerto de Gandía por otro, como se ha detallado en el caso de Alcoy. No obstante, la llegada del ferrocarril desde Játiva fue algo tardía, 1894, y los caminos seguían en estado precario como ya ocurriese durante la era preferroviaria debido a las dificultades orográficas básicamente.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 tan sólo había superado los doce mil habitantes, mientras que en 1857 casi llegaba a los diez mil quinientos. Esto suponía que al final de la etapa fuese considerado como “municipio intermedio” en el sistema de ciudades del Corredor con una dinámica demográfica muy baja en comparación con el Corredor y España, siendo incluso inferior a la propia durante la fase anterior. No obstante, a pesar de su casi estancamiento demográfico, se observan algunas tendencias similares a las analizadas en el caso de Alcoy, aunque con puntas menos acusadas. De hecho, crecimientos positivos de la población se anotan durante las décadas comprendidas entre los años cincuenta y ochenta, en que se produjo una cierta mecanización de la actividad manufacturera, y una vez comenzado el siglo XX, en que tuvo lugar la recuperación de su actividad fabril por el nuevo proceso de mejora de la estructura productiva tras la crisis del textil de los años ochenta, que como en Alcoy, implicó una regresión demográfica.

Estas circunstancias indican una cierta especialización en la actividad manufacturera, aunque sin olvidar la importancia del sector primario, como señalase Madoz y corrobora Riera en su Diccionario de mediados de siglo: “La industria dominante en este partido es la agrícola y las que con ellas más o menos se relacionan, no obstante de estar la manufactura representada por un gran número de telares ordinarios...”. Así mismo, la conexión del ferrocarril de Gandía con Alcoy y la llegada del input energético a menores

---

<sup>230</sup> Vidal, J. op. cit. pág. 154 según Abellán, A.: *Los ferrocarriles del Sureste. Estudio Geográfico*, Madrid, 1979.



costes también influyó en el resurgir de su actividad industrial. En este sentido, a principios de siglo, en la comarca de la Vall d’Albaida, de la que Onteniente era su ciudad principal, la expedición de manufacturas y productos agrícolas, especialmente el vino, se repartían aproximadamente a partes iguales el total de las salidas, mientras que en el capítulo de llegadas, las materias primas industriales y energéticas superaban el cincuenta por ciento<sup>231</sup>.

Por lo tanto, esta relativa diversificación en la economía de Onteniente, permitió que los periodos de alzas y crisis fuesen menos intensos en esta ciudad que en Alcoy, mucho más especializada en la actividad fabril. Por otro lado, la actividad terciaria siguió aumentando en el municipio desde mediados de siglo como demuestran las reseñas de la Enciclopedia Espasa: “Caja de Ahorros, escuelas nacionales... orquesta, teatro, varias sociedades políticas y de recreo”.

Por último, las conclusiones que se pueden extraer acerca del papel del ferrocarril en Onteniente son muy parecidas a las extraídas en el caso de Alcoy: Ante una coyuntura económica adversa en que, entre otras cosas, los inputs energéticos eran muy caros, la conexión ferroviaria de Alcoy con Gandía, máxime con el posterior enlace de ésta con Onteniente, permitió la reducción de estos costes con lo que las manufacturas pudieron ser más competitivas estimulando de nuevo la actividad fabril. Lógicamente no fue sólo el abaratamiento de los costes el responsable de la recuperación del sector, sino que la mecanización del aparato productivo completó este nuevo auge del secundario. Por otro lado, la diversificación económica, sobre todo, el cultivo del vino, permitió que las crisis de las manufacturas pudiesen ser compensadas por esta otra actividad y viceversa. También en el cultivo de vinos y otros productos agrarios el ferrocarril tuvo incidencia, aunque en este caso mucho más facilitando su comercialización que estimulando sus cosechas. Para finalizar, destacar el avance del terciario durante todo el periodo que el ferrocarril contribuyó a consolidar como consecuencia de todas las circunstancias expuestas.

- **JÁTIVA:**

La ciudad de Játiva fue notablemente beneficiada en términos relativos de acuerdo con la red de comunicaciones del Corredor, pues desde los años cincuenta quedó integrada en la red ferroviaria regional que conectaba las capitales más importantes del entorno levantino y del centro peninsular. Además, se daba la circunstancia de que la ruta de Albacete a Valencia, aunque en buen estado, no atravesaba el municipio, con lo que gracias al nuevo modo Játiva había quedado ubicada en uno de los ejes de transporte más importantes para las próximas décadas. Del mismo modo, a finales del siglo XIX se ejecutó el ferrocarril que enlazaría la ciudad con el interior montañoso de Alicante, hacia donde los caminos algo habían mejorado desde la era preferroviaria con lo que la ciudad se convirtió en un importante nudo ferroviario<sup>232</sup>.

Sin embargo, su potencial demográfico, descendió comparativamente respecto a mediados del siglo XIX, pues sus efectivos se mantuvieron en quince mil habitantes, con lo que no pasó de “municipio intermedio” como lo era en la era preferroviaria. Ni que decir tiene que la dinámica de crecimiento de su población fue inferior a las del Corredor y nacional, e incluso inferior a la propia en la era preferroviaria de 0,26%. En cualquier caso, como en otros municipios, la dinámica no fue homogénea en todo el periodo, sino que se observa una prolongada regresión hasta finales del siglo XIX, en que desciende por debajo

---

<sup>231</sup> Sanchis, C. op. cit. pp. 153 y 155.

<sup>232</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 148.

del umbral de los trece mil habitantes, y una recuperación desde entonces en que vuelve a alcanzar esos quince mil habitantes de mediados del siglo XIX.

Esta evolución se justifica por la crisis de la seda, advertida desde mediados del siglo XIX, y la cerealística finisecular, especialmente del arroz, cultivo mayoritario de su entorno, de las que la ciudad sólo se recuperó de modo lento a principios del siglo XX cuando empezaron a notarse los efectos de la expansión agraria<sup>233</sup>. Así, con la nueva centuria, en la comarca de la Costera, de la que Játiva era su capital, los productos agrícolas sumaban en las expediciones casi veinticinco mil toneladas de media en el trienio 1901-1904, mientras que en el trienio de 1921-1923 superaron las treinta y cinco mil. En este último trienio, ya referido a la estación de Játiva, el mayor volumen facturado correspondía a los cereales (básicamente arroz), que suponían nada menos que el 29,9% de las expediciones. Destacaban también entre los productos agrarios, que casi alcanzaban tres cuartas partes de las expediciones, las naranjas (15,4%) y el vino (9,4%). Fuera de estas partidas, la única que alcanzaba un volumen relevante era la de manufacturas (10,9%)<sup>234</sup>, aunque según Riera a mediados de los ochenta en el conjunto del partido judicial “la manufactura no estaba a la altura suficiente para que se considerase como manufacturero” y de hecho en la Enciclopedia Espasa de los años veinte no aparece ninguna mención expresa a esta actividad. Sí aparecen resaltados en esta documentación la ingente actividad terciaria de la ciudad en forma de equipamientos de todo tipo (docentes, sanitarios, sociedades mercantiles, de ocio, etc.), función ésta que ya albergaba desde la etapa anterior pero que aparece muy consolidada en ésta.

En la evolución reseñada, el ferrocarril tuvo una cierta incidencia en la comercialización del arroz, que de las 26.000Ha. dedicadas a este cultivo en 1875 en el área arrocería entre Valencia y Játiva, se pasaron a 34.000 en 1930<sup>235</sup>. Sin embargo, y aunque esto pueda ser así con carácter general, de nuevo hay que recordar que ante la crisis de los cereales y sedera de finales de siglo, poco o nada estimuló la economía el ferrocarril sino que hubo que esperar a que la coyuntura agrícola mejorase en el siglo XX para que de nuevo se reactivase la economía local. Es decir, en la época en la que la coyuntura era favorable para el cultivo de arroz el ferrocarril potenció esa actividad, mientras que cuando la situación era la contraria apenas se dejaba sentir su presencia como ocurrió prácticamente durante toda la segunda mitad del siglo XIX. Tan sólo cabría resaltar como en tantos otros municipios el reforzamiento del sector terciario que pudo coadyuvar el ferrocarril pues su carácter de plaza comercial y administrativa se fue consolidando al convertirse en el lugar de mayor accesibilidad regional de su entorno con servicios del ferrocarril de Madrid a Valencia y de la propia ciudad hacia Alcoy.

- **ALCIRA:**

La ciudad de Alcira fue notoriamente beneficiada según la red de comunicaciones del Corredor, pues de la misma forma que Játiva, desde la llegada del ferrocarril de Madrid a Valencia por Albacete en los años cincuenta, quedó integrada en uno de los ejes de transporte más importantes a nivel regional, ya que el camino histórico que seguía este mismo itinerario discurría separado del municipio. Así mismo, con carácter definitivo en esta época, a comienzos de los ochenta entró en servicio el tranvía de Carcagente (en las inmediaciones de Alcira) a Gandía, con lo que la ciudad, además del puerto de Valencia, disponía en sus proximidades de otro puerto para comercializar sus excedentes. Por otro

---

<sup>233</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 171 y Vidal, J. op. cit. pág. 234.

<sup>234</sup> Sanchis, C. op. cit. pp. 148 y 149.

<sup>235</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 68.

lado, la red de caminos, a excepción del itinerario señalado de Albacete a Valencia, se encontraba en un estado deficiente como ya ocurriese durante la era preferroviaria.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 había superado los veinte mil habitantes con lo que de ser un “municipio intermedio” de algo más de catorce mil habitantes en 1857 según el sistema de ciudades del Corredor, pasó a convertirse en “municipio urbano”, y ello a pesar de que su dinámica demográfica fue inferior a la media del Corredor y a la propia en la etapa anterior. Sin embargo, salvo en algunos años coincidentes con la I Guerra Mundial, su dinámica demográfica fue relativamente elevada y muy superior a la de la vecina Játiva, lo cual encuentra su explicación al analizar las diferencias en el tejido productivo de ambas.

Como en el caso de Játiva, Alcira sufrió los efectos de la crisis sedera y la cerealística a finales de siglo, sin embargo, su diferencia estriba básicamente en el cultivo de naranjas que desde mediados de siglo se implantó en Alcira pero muy escasamente en Játiva, como demuestran las expediciones de este producto al interior de la Península y Francia en 1872, pues en Alcira ya se acercan a las mil doscientas toneladas mientras que en Játiva no se contabilizan expediciones por este concepto<sup>236</sup>. Es esta diversificación en los cultivos la que parece estar detrás de la distinta evolución demográfica de ambas localidades y en este sentido es posible que durante la segunda mitad del siglo XIX se diese un fenómeno de emigración desde Játiva hacia las zonas donde la naranja generaba mejores expectativas, lo que justificaría las tasas de crecimiento antagónicas entre ambas poblaciones. Ya en el siglo XX, es posible que la regresión del segundo decenio esté relacionada con la contracción general del tráfico en su comarca durante los últimos años de la contienda bélica<sup>237</sup>.

Por lo que respecta al sector secundario, a lo largo de estos años el nivel industrial de la ciudad era bajo, aunque diversificado y subsidiario de la agricultura<sup>238</sup> y en cuanto al terciario, a pesar de que en la Enciclopedia la breve descripción del término no especifica su composición, en el Diccionario de Riera de mediados de los ochenta, queda patente su importancia: “Como cabeza de partido, hay bastantes profesiones del orden judicial y civil...bastantes establecimientos de comercio...”.

Por último, hay que chequear cuál fue el papel del ferrocarril en este proceso: La llegada del ferrocarril a la comarca de La Ribera, cuyas ciudades más importantes eran Alcira y Carcagente, favoreció la exportación masiva de productos agrarios, principalmente naranjas y arroz hacia el puerto del Grao de Valencia, fomentando extraordinariamente el cultivo de cítricos y hortalizas, y permitió, cuando enlazó en Almansa con la línea de M.Z.A, el transporte de cereales castellanos, liberando de este cultivo a terrenos en regadío en beneficio de otras producciones más rentables tanto para el suministro interior como para la exportación<sup>239</sup>. Así, en el primer tercio de siglo, en el conjunto de la comarca destacaba la altísima participación de los productos agrarios en la expedición de mercancías, que a comienzos de la centuria constituían el 92,5% y en los primeros años veinte, el 95%<sup>240</sup>. En cualquier caso, las diferencias entre Alcira y Játiva no las proporciona el ferrocarril, que en términos de accesibilidad prácticamente dejaba a ambas ciudades en igualdad de condiciones, sino la diversificación en los cultivos, de modo que Alcira tras la crisis de la sedería y durante la del arroz, había ido desarrollando el

---

<sup>236</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 68.

<sup>237</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 156.

<sup>238</sup> Salom, J. op. cit. pág. 156.

<sup>239</sup> Aguilar, I. y Vidal, J.: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002 pág. 73. La escasa relevancia del cultivo naranjero de Játiva en relación a Alcira también se puede observar según el mapa correspondiente a las “Primeras fases del proceso de difusión espacial del cultivo de la naranja (1900-1920), en Salom, J. op. cit. pág. 120.

<sup>240</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 158.

cultivo de otro producto, la naranja, con gran aceptación en los mercados nacionales e internacionales. Es decir, que siendo ciertas las ventajas que el ferrocarril proporcionó para la comercialización de los excedentes en estas zonas, los efectos fueron muy superiores en aquellas en que las condiciones físicas y económicas previas eran favorables para ello. Sí actuó de manera parecida respecto del sector terciario pues ya existía una cultura urbana en ese sentido. En definitiva, se vuelve a poner de manifiesto una vez más, que el transporte es condición necesaria para el desarrollo pero no suficiente.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-4.**

**CUADRO 2.83: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-4 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| ALCOY           | 25.315            | 30.132            | 38.739            | 1,59                            | 0,63        | 0,66        | 0,73        |
| ONTENIENTE      | 10.489            | 11.165            | 12.342            | 0,39                            | 0,21        | 0,25        | 0,24        |
| JÁTIVA          | 15.919            | 14.099            | 15.087            | 0,26                            | -0,38       | 0,16        | -0,07       |
| ALCIRA          | 14.022            | 18.448            | 21.232            | 0,85                            | 1,05        | 0,35        | 0,70        |
| <b>SC-4</b>     | <b>65.745</b>     | <b>73.844</b>     | <b>87.400</b>     | <b>0,78</b>                     | <b>0,41</b> | <b>0,43</b> | <b>0,45</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.84: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|            | Mol. harina | Mol. arroz | Mol. aceite | Fáb. choco. | Aguard. | Fáb. paños | Telar seda | Fáb. algodón | Hilado lana |
|------------|-------------|------------|-------------|-------------|---------|------------|------------|--------------|-------------|
| ALCOY      | X           |            |             |             |         |            |            |              |             |
| ONTENIENTE | X           |            | X           |             | X       |            | X          | X            | X           |
| JATIVA     | X           | X          | X           | X           | X       |            |            | X            |             |
| ALCIRA     | X           |            |             | X           |         | X          |            |              |             |

|            | Fáb. curtidos | Tintorerías | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Fáb. papel. | Fáb. alfarería | Fáb. tejas | Fáb. yeso |
|------------|---------------|-------------|----------------|------------|-------------|----------------|------------|-----------|
| ALCOY      |               |             |                | X          | X           |                | X          |           |
| ONTENIENTE |               |             |                |            |             | X              | X          |           |
| JATIVA     | X             |             | X              | X          |             | X              | X          | X         |
| ALCIRA     |               | X           |                | X          |             | X              | X          |           |

**CUADRO 2.85: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-4 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|            | Mol. harina | Fáb. choco. | Aguard. | Fáb. paños | Telar seda | Fáb. algodón | Hilado lana | Fáb. curtidos |
|------------|-------------|-------------|---------|------------|------------|--------------|-------------|---------------|
| ALCOY      | X           |             | X       | X          | X          | X            |             | X             |
| ONTENIENTE |             | X           | X       |            |            |              | X           |               |
| JATIVA     |             |             |         |            |            |              |             |               |
| ALCIRA     |             | X           |         |            |            |              |             |               |

|            | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Fáb. velas | Fáb. madera | Fáb. tejas ladrillos | Fáb. fundición minerales | Fáb. Yeso |
|------------|----------------|------------|------------|-------------|----------------------|--------------------------|-----------|
| ALCOY      | X              | X          |            |             |                      | X                        |           |
| ONTENIENTE | X              |            | X          | X           | X                    |                          | X         |
| JÁTIVA     |                |            |            |             |                      |                          |           |
| ALCIRA     |                | X          |            |             |                      |                          |           |

**CUADRO 2.86: EQUIPAMIENTOS DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1930.**

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|------------|-----------------------|------------|-------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ALCOY      | 1                     | 11         | 1     | 13    |
| ONTENIENTE |                       | 8          |       | 8     |
| JÁTIVA     | 4                     | 17         | 8     | 29    |
| ALCIRA     | 1                     | 7          | 4     | 12    |

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|------------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| ALCOY      | 1                     | 7          | 8                     | 16    |
| ONTENIENTE |                       | varias     |                       |       |
| JÁTIVA     | 4                     | varias     | 1 teatro<br>2 casinos |       |
| ALCIRA     | 2                     | varias     |                       |       |

|            | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |  |       |
|------------|-----------------------|------------|--|-------|
|            | Sanitarios            | Educativos | Otros  | Total |
| ALCOY      | 1                     | 30         | 2 teatros<br>sociedades                                      |       |
| ONTENIENTE |                       | varios     | 1 teatro<br>sociedades                                       |       |
| JÁTIVA     | 4                     | varios     | 3 teatros<br>casinos<br>1 plaza toros<br>cines<br>sociedades |       |
| ALCIRA     |                       |            |  |       |

**CUADRO 2.87: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| ALCOY       | 4              | 4                     | 2                    | ALTO            |                     |
| ONTENIENTE  | 4              | 7                     | 3                    | ALTO            |                     |
| JÁTIVA      | 2              | 6                     | 4                    | ALTO            |                     |
| ALCIRA      | 2              | 6                     | 3                    | ALTO            |                     |
| <b>SC-4</b> | <b>4</b>       | <b>3</b>              | <b>1</b>             | <b>ALTO</b>     |                     |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| ALCOY       | 2                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| ONTENIENTE  | 2                     | 3                       | 4                      | 2                        |
| JÁTIVA      | 2                     | 3                       | 3                      | 3                        |
| ALCIRA      | 2                     | 3                       | 3                      | 2                        |
| <b>SC-4</b> | <b>2</b>              | <b>2</b>                | <b>2</b>               | <b>2</b>                 |

**CUADRO 2.88: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-4 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| ALCOY       | 4                     | 5                            | 4                           | MUY ALTO               |                            |
| ONTENIENTE  | 5                     | 7                            | 5                           | ALTO                   |                            |
| JÁTIVA      | 4                     | 7                            | 5                           | ALTO                   |                            |
| ALCIRA      | 4                     | 6                            | 4                           | ALTO                   |                            |
| <b>SC-4</b> |                       | <b>4</b>                     | <b>4</b>                    | <b>ALTO</b>            |                            |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| ALCOY       | 2                     | 2                       | 2                      |
| ONTENIENTE  | 2                     | 2                       | 2                      |
| JÁTIVA      | 2                     | 2                       | 2                      |
| ALCIRA      | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>SC-4</b> | <b>2</b>              | <b>2</b>                | <b>1</b>               |

### **6.7.10. SUBCORREDOR 5:**

El Subcorredor 5 fue claramente beneficiado en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor pues si, a mediados de los años cincuenta, los caminos de su entorno se encontraban en mal o pésimo estado, en los treinta del nuevo siglo, la ruta costera que articulaba la zona se había convertido en un eje perteneciente a la red de firmes especiales, y todos sus municipios disponían de servicios ferroviarios. A destacar el ferrocarril de vía estrecha de Carcagente a Gandía (1878), Denia (1884), Benidorm y Alicante (1915), el Silla-Cullera (1878) y el Gandía-Alcoy (1893).

En cuanto al potencial demográfico, con los poco más de cuarenta mil habitantes en 1930 no dejaba de ser un “Área Pequeña” en el esquema de zonas del Corredor como también lo era a mediados del siglo XIX, donde no alcanzaba los treinta mil habitantes. De hecho su dinámica demográfica –tasa media de crecimiento anual de 0,68%– fue inferior a las medias del Corredor –1,11%– y nacional –0,73%–. No obstante, salvo Benidorm, el resto de municipios de la zona, Cullera, Gandía y Denia, experimentaron un cierto crecimiento demográfico elevando sus poblaciones hasta acercarse a los quince mil habitantes. Benidorm por su parte llegó a perder efectivos apenas superando los tres mil habitantes en 1930.

En cuanto al índice potencial productivo, pasó a ser “medio” en este periodo mientras que en la etapa preferroviaria acabó siendo “alto”.

Naturalmente, no todos los municipios evolucionaron exactamente igual sino que aparecen diferencias notables entre ellos que se tratan de justificar seguidamente.

- **CULLERA:**

La ciudad de Cullera fue notablemente beneficiada en términos relativos según la red comunicaciones del Corredor, ya que desde 1878 quedó conectada a través de un ferrocarril de vía estrecha con Silla y, aunque con dificultades por el ancho distinto de vía<sup>241</sup>, con Valencia y la red regional ferroviaria, a lo que cabría sumar el hecho de que el camino del litoral que enlazaba a la ciudad de nuevo con Valencia pero también con otras ciudades costeras, pasó a pertenecer a la red de firmes especiales mientras que en la era preferroviaria era una ruta en mal estado.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 había superado los trece mil habitantes por lo que pertenecía a los considerados como “municipios intermedios” mientras que a mediados del siglo XIX era un “municipio rural” con menos de diez mil habitantes. No obstante, su dinámica demográfica fue relativamente baja, inferior tanto a la del Corredor, nacional como a la propia durante la era preferroviaria. Analizando con un poco más de detalle esa dinámica, se aprecia que el ritmo de crecimiento de los años centrales del siglo XIX se mantiene prácticamente constante en torno a una tasa media anual de 0,60% hasta la última década de siglo en que desciende hasta una tasa próxima a cero para, a comienzos de siglo, experimentar un nuevo impulso, de nuevo truncado en el segundo decenio de la centuria.

Estas oscilaciones se pueden explicar revisando su evolución económica durante estas décadas. En primer lugar, hay que recordar que la actividad mayoritaria de los habitantes de Cullera a mediados del siglo XIX era la agricultura, especialmente el cultivo de arroz. Esta situación se mantendría en los años ochenta como recuerda Miñano en su Diccionario: “La industria dominante y única mejor dicho, de esta localidad, es la agrícola,

---

<sup>241</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 92.

absorbiendo el cultivo del arroz la mayor parte de los brazos de la localidad. La riqueza de ésta consiste en los frutos que recolecta y que muy ventajosamente exporta”. Esta dependencia del cultivo arrocerero y su crisis de finales de siglo<sup>242</sup>, se entiende como la directamente relacionada con el estancamiento demográfico de estos años.

La recuperación del comercio del arroz a comienzos de siglo y el progresivo aumento del cultivo de la naranja<sup>243</sup>, en pleno auge, estimuló la economía local como muestra el crecimiento demográfico de la primera década. Sin embargo, las plagas que padeció el arroz durante el trienio 1911-1913<sup>244</sup> volvieron a tener su reflejo en una contracción de la población.

Ya en los años veinte, según la Enciclopedia Espasa, además de su mayoritaria actividad agrícola, se apreciaba la existencia de alguna actividad fabril, casi inexistente hasta entonces (papel, baldosas, muebles, chocolate, tejas y ladrillos). En cuanto al terciario, no se observan avances significativos respecto de décadas anteriores pues se indica la existencia de un número similar de instalaciones docentes y sanitarios, no observándose la presencia de sociedades, equipamientos de ocio, etc.

Por último, hay que resaltar el desempeño del ferrocarril en este proceso. Pues bien, en primer lugar cabe destacar que la complementariedad en el transporte entre el puerto de Cullera y el ferrocarril apenas se produjo. De hecho, el volumen total de mercancías movidas por el puerto apenas varió en estas décadas estabilizándose en las veinte mil toneladas a pesar del gran incremento en los excedentes de arroz y naranjas. Esto se debía a que, en un primer estadio, las exportaciones de La Ribera Alta se canalizaban por el puerto de Valencia<sup>245</sup>, en lo que debía influir la indisposición del puerto de Cullera para efectuar tráficó del calibre necesario (en los años veinte unas 90.000t. de arroz y 50.000t. de naranjas, mientras que el volumen total del puerto en 1931 no llegaba a las treinta mil toneladas como se ha visto) y, en un segundo, a partir de la mejora en los enlaces ferroviarios con Francia, debido la mejor conexión ferroviaria del puerto de Valencia frente al de Cullera.

Por tanto, aunque el ferrocarril ayudó a exportar los excedentes agrícolas, siempre que la coyuntura nacional e internacional era favorable, en este caso, la configuración y estado de las infraestructuras de transporte pudieron resultar decisivas casi “congelando” el desarrollo de Cullera y concentrándolo en la cercana capital de Valencia, que en todos los aspectos era beneficiada en términos comparativos. Por último, en el estancamiento de la actividad terciaria a buen seguro influyó la cercanía de Sueca, cabeza de partido judicial e igualmente servida por el ferrocarril, por lo que la función administrativa previa sugiere una gran importancia en el desarrollo de las actividades terciarias o, dicho de otro modo, el ferrocarril impulsa la actividad terciaria allí donde ya anteriormente alcanzaba un cierto nivel.

---

<sup>242</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pág. 171 y Vidal, J. op. cit. pág. 234.

<sup>243</sup> Aguilar, I.: “Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Ribera Alta”, pág. 73, COPUT, Valencia, 2003. Esto se puede observar según el mapa correspondiente a las “Primeras fases del proceso de difusión espacial del cultivo de la naranja (1900-1920), en Salom, J. op. cit. pág. 120.

<sup>244</sup> Sanchis, C. op. cit. pp. 91 y 92.

<sup>245</sup> Aguilar, I.: “Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Ribera Alta”, pág. 73, COPUT, Valencia, 2003. La escasa relevancia del cultivo naranjero de Játiva en relación a Alcira también se puede observar según el mapa correspondiente a las “Primeras fases del proceso de difusión espacial del cultivo de la naranja (1900-1920), en Salom, J. op. cit. pág. 120.



- **GANDÍA:**

La ciudad de Gandía fue notablemente beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, pues desde 1878 ya llegaba el ferrocarril de vía estrecha desde Carcagente, prolongado desde 1884 hasta Denia y en 1915 hasta Alicante, y desde 1893 otro desde Alcoy y Villena, con lo que se convirtió en un nudo ferroviario destacado en el litoral. La llegada del ferrocarril fue muy importante en las relaciones de accesibilidad pues a mediados del siglo XIX los caminos que enlazaban la ciudad con otras del entorno se encontraban en deficiente estado. Por otro lado, no hay que olvidar que precisamente el precario camino de mediados de siglo que seguía la ruta costera, en 1930 ya pertenecía a la red de firmes especiales, por lo que tanto la red ferroviaria como la carretera le favoreció sustancialmente en esta fase.

Respecto del potencial demográfico, la ciudad rebasó transcurrido el primer tercio del siglo XX los catorce mil habitantes, con lo que se convirtió en un “municipio intermedio” según la jerarquía del sistema de ciudades del Corredor, mientras que en 1857 era un “municipio rural” con algo menos de nueve mil habitantes. En cualquier caso, su dinámica demográfica no fue muy elevada en el periodo, pues su tasa media de crecimiento anual  $-0,79\%$ — aunque superior a la media nacional y a la propia durante la era preferroviaria, fue inferior a la del Corredor. Profundizando en esa dinámica, se aprecian dos subperiodos muy diferenciados: El primero, desde mediados de siglo hasta finales de los años setenta, en que incluso llega a perder efectivos disminuyendo su población por debajo de los ocho mil habitantes, y el segundo, a partir de ahí hasta el final de esta fase, en que alcanza crecimientos medios anuales de cierta relevancia de manera prácticamente ininterrumpida. El análisis económico permitirá conocer un poco mejor la evolución de Gandía en el periodo.

Parece evidente, que el estancamiento demográfico hasta finales de los setenta está vinculado a la decadencia de la seda, que ya azotaba la ciudad desde décadas atrás, a lo que habría que añadir la crisis del arroz, pues éstas eran todavía a mediados de los años ochenta según el Diccionario de Riera las principales producciones de la ciudad. También destaca la elaboración de vino en grandes cantidades a nivel de partido y “frutas riquísimas” de las que comenzará a destacar en el siglo XX, la naranja<sup>246</sup>. Éste último, pues la vid sufriría la filoxera a finales de siglo, tuvo mucho que ver en el resurgir socioeconómico gandiense durante el primer tercio de siglo. Pero para que este impulso cristalizase habría que matizar este aspecto y otros diferentes entre los cuales el ferrocarril, pero sobre todo el puerto, desempeñaron una función de primera magnitud. Así, la llegada del ferrocarril de Alcoy se intuye destacada para el comercio de esas naranjas, que en 1914 casi alcanzaban las veinte mil toneladas en esta línea. Además, la llegada del carbón inglés con destino la zona industrial alcoyana, más de doce mil toneladas en ese año, también estimuló la actividad portuaria. Por tanto, la complementariedad entre el ferrocarril y el puerto fue muy importante para dar entrada a los productos energéticos y dar salida a los manufacturados y vinícolas de la zona de Villena, Jumilla y Yecla. De todas formas el papel del puerto parece más relevante todavía que el del ferrocarril, pues a mediados del siglo XIX el movimiento total de mercancías no llegaba a las tres mil toneladas mientras que en 1931 superaba las doscientas mil. Así, en las exportaciones la naranja alcanzaba un peso destacado y sin embargo, por la proximidad al propio puerto no siempre eran transportadas por ferrocarril a éste<sup>247</sup>.

Cabe también resaltar que la línea de Alcoy a Gandía fue la más importante de la ciudad puesto que el ramal de Carcagente a Denia por Gandía, encontró dificultades para

---

<sup>246</sup> Salom, J. op. cit. pág. 120.

<sup>247</sup> Vidal, J. op. cit. pp. 266 y 286, y Sanchis, C. op. cit. pp. 162 y 163.

extraer las cosechas de tomate y cebolla que la zona de Gandía producía por la insuficiencia de material móvil y la proximidad a un puerto, el de Gandía, que era explotado por la misma compañía concesionaria de la línea anterior y que obviamente dificultaba la comercialización a través de líneas distintas a la propia<sup>248</sup>.

Ante esta coyuntura resulta evidente el avance del terciario producido en estos últimos treinta años. De hecho, en la Enciclopedia Espasa se contabilizan “numerosas sociedades...y el Banco Comercial Español y el Hispano-Americano” además de equipamientos docentes y sanitarios, una cifra muy elevada para la población albergada.

En resumen, el ferrocarril desempeñó un papel importante en el desarrollo con ayuda del puerto, verdadera infraestructura decisiva para materializar las oportunidades en la agricultura y el comercio derivado que estaban surgiendo en la ciudad. En este marco, ambas infraestructuras contribuyeron en el resurgimiento de la actividad económica de la ciudad, una vez superada la crisis de la seda y extendiéndose el cultivo de la naranja fundamentalmente. Del mismo modo, las actividades de servicios cobraron un impulso destacado favorecidas por esta coyuntura, pero sin olvidar la relevancia preexistente de éstas. Es decir, otra vez es patente la función de las infraestructuras de transporte, incluido el propio puerto, como acompañante en desarrollo pero no como estimulante del mismo.

- **DENIA:**

La ciudad de Denia se vio beneficiada comparativamente por la red de comunicaciones del Corredor ya que en 1884 llegó el ferrocarril a la ciudad desde Carcagente y Gandía, y la ruta costera que en tan mal estado se encontraba en la era preferroviaria, había pasado a pertenecer a la red de firmes especiales, sin olvidar, que aunque tardíamente, la línea ferroviaria mencionada se prolongó hasta Alicante.

En cuanto al potencial demográfico, la ciudad, como Cullera y Gandía, había superado los trece mil habitantes en 1930, con lo que pasó a ser un “municipio intermedio” en el sistema de ciudades del Corredor, habiendo casi duplicado su población con respecto a 1857. De hecho, su dinámica demográfica fue superior a la del Corredor y España aunque del orden de la mitad con respecto a la propia en la era preferroviaria. Descendiendo en el análisis de esa dinámica se aprecia cómo hasta finales de los ochenta el ritmo de crecimiento fue sostenido, con tasas muy elevadas y similares a las correspondientes a las de la etapa anterior. Sin embargo, a partir de entonces se produjo un estancamiento en su población que se extendió hasta el primer tercio de la nueva centuria. La justificación a este devenir viene de la mano de la revisión de la actividad económica.

En La Marina Alta, comarca de la que Denia es su cabecera, y en la Baja, el monocultivo pasero reportó unos beneficios muy relevantes para los productores y comerciantes que colocaban su producción en Inglaterra y también, en menor medida, en los Estados Unidos. Así, en 1886-1890 el viñedo en regadío, mayoritariamente ubicado en esta zona, alcanzó las 35.000 hectáreas. Este cultivo era una herencia de la etapa preferroviaria y en este mismo sentido se pronuncia Riera en su Diccionario a mediados de los ochenta: “la conservación y el arreglo de la pasa es el más poderoso elemento de su comercio de exportación...”. También añade el efecto de arrastre de la agricultura sobre el secundario en la elaboración de envases para la pasa: cuatro fábricas de aserrar maderas, cuatro almacenes de maderas, tres fábricas para la confección de cajas para embalaje de la pasa... Sin embargo, a partir de comienzos del siglo XX se iniciaría un proceso de

---

<sup>248</sup> Vidal, J. op. cit. pp. 263 y 265.

decadencia que se consumaría en la década de 1920, en que quedaría reducido el cultivo a 3.000 hectáreas<sup>249</sup>.

Ante esta coyuntura parece razonable pensar que la evolución de la actividad agrícola e industrial relacionada con la pasa está detrás del dinamismo demográfico hasta finales de siglo y el posterior estancamiento en el primer tercio del siglo XX.

En cuanto al papel del ferrocarril en este proceso, en la línea de Carcagente a Denia, las expediciones de la estación de Denia en el trienio de 1921-1923 correspondían mayoritariamente a la madera –63%–, mientras los productos agrarios tan sólo representaban el 21,4%. Este producto, la madera, no era generado en la zona sino que se importaba por vía marítima, utilizándose luego el ferrocarril como medio difusor hacia los pueblos del interior o sin puerto de mar. En cuanto a las llegadas, las 1.466t. anuales de maderas descargadas en este trienio no reflejan las grandes cantidades que sus industrias necesitaban y que recibían sobre todo por vía marítima. Media docena de fábricas de juguetes de madera y casi una veintena de serrerías, tonelerías, fábricas de envases, etc. hacían de Denia uno de los principales centros consumidores de madera en la década de los años veinte<sup>250</sup>. Es decir, este ferrocarril conjuntamente con el puerto de Denia coadyuvaron al desarrollo de una incipiente industria en Denia relacionada con la actividad agrícola propia, sobre todo hasta finales de siglo, y con la ajena, de comarcas próximas a partir de entonces con el auge de la naranja.

Por lo que respecta al ferrocarril de Denia a Alicante, la deficiente comunicación entre este ferrocarril, de vía estrecha, y MZA y Andaluces, de vía ancha, motivó que las pasas apenas fuesen transportadas por ferrocarril, siendo exportado por mar fundamentalmente a Inglaterra<sup>251</sup>. De hecho, en la línea de Denia a Alicante no se alcanzaron las cuatro mil toneladas en total hasta 1921, lo que indica que fue un tráfico marginal. No obstante, no se puede olvidar que esta línea entró en servicio en 1915, cuando la comercialización de la pasa estaba en plena decadencia, con lo que poco se podía esperar de la nueva oferta de transporte. Por tanto, esta línea tuvo un papel muy secundario en este proceso. En cambio sí tuvo una función más importante en el transporte de viajeros, pues en 1921 superó los trescientos veinte mil. Es en este sentido donde se comprende una mayor aportación del ferrocarril consolidando sus tareas terciarias, como se reconoce en la Enciclopedia Espasa y ya se advirtió en la era preferroviaria.

En resumen, el ferrocarril contribuyó al desarrollo socioeconómico cuando la coyuntura era favorable para la comercialización de pasas, y en menor medida, para la de naranjas en otras comarcas vecinas, no ejerciendo de revulsivo cuando la decadencia del cultivo de la vid era un hecho. En ese sentido, la función del puerto fue más importante, ya que la mayoría de las exportaciones de productos endógenos se comercializaban por el puerto, no necesitando por tanto, al ferrocarril. Sin embargo, el puerto tampoco pudo estimular la economía local en las horas bajas de su tejido productivo. Sí ayudaron el ferrocarril y el puerto en el avance de la actividad fabril relacionada con los envases de los cultivos de la zona y a consolidar las funciones terciarias de la ciudad en el seno de su comarca que, no obstante ya se ejercían muchas décadas atrás.

En definitiva, una vez más el ferrocarril surge como una infraestructura capaz de favorecer el desarrollo siempre y cuando exista una buena base para fortalecer éste.

---

<sup>249</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 59 según Costa, J.: *El Marquesat de Dénia: estudio geográfico*, Valencia, 1977.

<sup>250</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 163.

<sup>251</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 123.

- **BENIDORM:**

La ciudad de Benidorm fue desfavorecida en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor pues, aunque el precario camino del litoral pasase a pertenecer a la red de firmes especiales al final del periodo, el ferrocarril, verdadero modo competitivo en la época alcanzó la ciudad en 1915, muy tardíamente respecto de la mayoría de ciudades del Corredor.

En cuanto la potencial demográfico, la ciudad continuaba siendo un “municipio rural” en el esquema de ciudades del Corredor, pues apenas superaba los tres mil habitantes en 1930, siendo incluso inferior a la población de 1857 en que se aproximaba a los cuatro mil habitantes. Ni que decir tiene que su dinámica demográfica fue negativa con una tasa media de crecimiento anual de  $-0,22\%$ , menor incluso que la propia en la era preferroviaria  $-0,59\%$ . En esa dinámica se observa un continuismo desde mediados de siglo hasta finales de los setenta en que la población sufre una aguda regresión, para posteriormente pasar a una etapa de una cierta recuperación, aunque con tasas muy bajas, truncada en el segundo decenio del siglo XX donde de nuevo vuelve a perder numerosos efectivos. En cualquier caso, su reducida población hace que variaciones pequeñas en el número de habitantes impliquen cambios sustanciales en la dinámica. Por tanto, parece razonable tener más en cuenta la dinámica en el conjunto del periodo que por décadas.

En ese sentido, su estancamiento e incluso regresión a lo largo de esta etapa se puede explicar por su proximidad a Villajoyosa, cabeza de partido judicial y con unos nueve mil habitantes ya en el Censo de 1877. De hecho en la “Estadística del Comercio Exterior de España” de 1931 no figura la aduana de Benidorm y sí la de Villajoyosa, aunque con un movimiento de mercancías muy pequeño, 521 toneladas. Esto justifica que el sector primario continuase siendo el dominante a mediados de los ochenta como lo era en la etapa preferroviaria según el Diccionario de Riera: “Además de la industria agrícola, que es la más importante, hay molinos harineros y oficios mecánicos, dedicándose algunos de sus vecinos a la marinería y pesca y se halla regularmente desarrollado el comercio”. Del mismo modo, en las primeras décadas de siglo la actividad agrícola y pesquera seguía siendo hegemónica pues según la Enciclopedia Espasa: “...produce cereales, almendra, vino, frutas y hortalizas; pesca y salazón; tejidos de lana y espartería”.

Por tanto, resulta evidente que los potenciales de desarrollo de los sectores secundario y, sobre todo terciario, quedaban concentrados en Villajoyosa, que no obstante, tampoco vería aumentar sus efectivos debido a la crisis pasera del primer tercio de siglo. Es decir, que se daban todas las circunstancias para que Benidorm no experimentase apenas desarrollo socioeconómico. En este sentido, el ferrocarril de vía estrecha de Denia a Alicante apenas tuvo incidencia en la ciudad, por su llegada en 1915 en plena crisis del comercio pasero y a un municipio donde el terciario era irrelevante. En definitiva, el factor administrativo es el condicionante en el desarrollo de Benidorm además de que la coyuntura económica le fue también desfavorable en el primer tercio del siglo XX, no observándose, por tanto, incidencia alguna en la dinámica socioeconómica con la llegada del ferrocarril al municipio.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-5.**

**CUADRO 2.89: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-5 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| CULLERA         | 9.814             | 11.713            | 13.335            | 1,44                            | 0,64        | 0,32        | 0,49        |
| GANDÍA          | 8.881             | 8.723             | 14.009            | 0,21                            | -0,06       | 1,41        | 0,79        |
| DENIA           | 6.616             | 11.574            | 13.063            | 2,82                            | 2,50        | 0,30        | 1,33        |
| BENIDORM        | 3.720             | 3.181             | 3.113             | 0,59                            | -0,48       | -0,05       | -0,22       |
| <b>SC-5</b>     | <b>29.031</b>     | <b>35.191</b>     | <b>43.520</b>     | <b>0,94</b>                     | <b>0,71</b> | <b>0,55</b> | <b>0,68</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.90: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-5 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|          | Mol. harina | Mol. aceite | Fáb. filatura Tor. seda | Fáb. curtidos | Platería | Fáb. jabón | Fáb. maderas | Fáb. tejas | Fáb. loza |
|----------|-------------|-------------|-------------------------|---------------|----------|------------|--------------|------------|-----------|
| CULLERA  |             |             |                         |               |          |            |              |            |           |
| GANDIA   |             | X           | X                       | X             |          | X          |              |            |           |
| DENIA    |             | X           |                         |               | X        |            | X            | X          | X         |
| BENIDORM | X           |             |                         |               |          |            |              |            |           |

|          | Fáb. vidrio | Talleres carros |
|----------|-------------|-----------------|
| CULLERA  |             |                 |
| GANDIA   |             | X               |
| DENIA    | X           | X               |
| BENIDORM |             |                 |

**CUADRO 2.91: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-5 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|          | Mol. Harina | Mol. aceite | Fáb. chocolate | Aguard. | Telar de seda | Hilado de lana | Fáb. curtidos | Fáb. jabón |
|----------|-------------|-------------|----------------|---------|---------------|----------------|---------------|------------|
| CULLERA  |             |             | X              |         |               |                |               |            |
| GANDIA   |             |             |                | X       | X             |                | X             |            |
| DENIA    | X           | X           |                |         |               |                |               | X          |
| BENIDORM |             |             |                |         |               | X              |               |            |

|          | Fáb. papel | Fáb. tejas y ladrillos | Fáb. metales |
|----------|------------|------------------------|--------------|
| CULLERA  | X          | X                      |              |
| GANDIA   |            |                        | X            |
| DENIA    |            | X                      |              |
| BENIDORM |            |                        |              |

**CUADRO 2.92: EQUIPAMIENTOS DEL SC-5 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| CULLERA  | 1                     | 4          |       | 5     |
| GANDÍA   | 1                     | 2          |       | 3     |
| DENIA    | 1                     | 6          | 1     | 8     |
| BENIDORM |                       | 4          |       | 4     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|----------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| CULLERA  | 1                     | Varios     |                       |       |
| GANDÍA   |                       | 5          | 1 teatro<br>1 casino  | 7     |
| DENIA    |                       | 6          | 1 teatro<br>4 casinos | 11    |
| BENIDORM |                       | 1          |                       | 1     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                        |       |
|----------|-----------------------|------------|------------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                  | Total |
| CULLERA  | 1                     | varios     |                        |       |
| GANDIA   | 1                     | varios     | 1 teatro<br>sociedades |       |
| DENIA    | 1                     | varios     | 3 teatros<br>casinos   |       |
| BENIDORM |                       |            |                        |       |

**CUADRO 2.93: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-5 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|          | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|----------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| CULLERA  | 4              | 7                     | 2                    | BAJO            | 4                   |
| GANDÍA   | 5              | 7                     | 4                    | MUY ALTO        | 5                   |
| DENIA    | 5              | 7                     | 1                    | ALTO            | 4                   |
| BENIDORM | 5              | 7                     | 3                    | BAJO            | 5                   |
| SC-5     | 5              | 5                     | 1                    | ALTO            |                     |

|          | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|----------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| CULLERA  | 2              | 4                | 3               | 4                 |
| GANDÍA   | 2              | 4                | 4               | 4                 |
| DENIA    | 2              | 4                | 4               | 3                 |
| BENIDORM | 2              | 4                | 4               | 5                 |
| SC-5     | 2              | 3                | 3               | 3                 |

**CUADRO 2.94: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-5 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| CULLERA     | 2                     | 7                            | 5                           | BAJO                   | 8                          |
| GANDÍA      | 2                     | 7                            | 4                           | ALTO                   | 5                          |
| DENIA       | 2                     | 7                            | 4                           | MEDIO                  | 8                          |
| BENIDORM    | 3                     | 8                            | 5                           | MUY BAJO               |                            |
| <b>SC-5</b> |                       | <b>5</b>                     | <b>4</b>                    | <b>MEDIO</b>           |                            |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| CULLERA     | 2                     | 2                       | 2                      |
| GANDÍA      | 2                     | 2                       | 2                      |
| DENIA       | 2                     | 2                       | 2                      |
| BENIDORM    | 2                     | 1                       | 2                      |
| <b>SC-5</b> | <b>2</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               |

### **6.7.11. SUBCORREDOR 6:**

El Subcorredor 6 fue relativamente beneficiado desde el punto de vista de la red de comunicaciones, pues el eje que enlazaba a sus municipios entre sí y con Alicante y Andalucía desde la última década del siglo XIX, se reforzó con los servicios ferroviarios y desde los años veinte del nuevo siglo pasó a pertenecer a la red de firmes especiales, mientras que en la era preferroviaria era tan sólo un camino en regular estado. Además se benefició de los propios enlaces ferroviarios en Alicante y Murcia con el interior peninsular y el litoral desde mediados del siglo XIX. Sin embargo, los caminos transversales a este eje dominante de Alicante a Andalucía permanecían en un estado deficiente.

En cuanto al potencial demográfico de la zona, a pesar de que su dinámica fue inferior a las medias del Corredor y España –tasa media de crecimiento medio anual de 0,69% frente a 1,11% y 0,73%– se mantuvo como “Área muy grande” ya que en 1930 rebasaba los ciento sesenta y cinco mil habitantes frente a los poco más de ciento diez mil de 1857. En esta zona la población estaba muy repartida ya que tres de los cinco municipios integrantes (Elche, Orihuela y Lorca) superaban los treinta cinco mil habitantes.

En cuanto a su índice potencial productivo, seguía siendo “medio” como en la era preferroviaria aunque con visibles diferencias entre los municipios constituyentes como se podrá comprobar en el análisis detallado siguiente.

- **ELCHE:**

La ciudad de Elche fue beneficiada según la red de comunicaciones del Corredor, pues desde 1884 disfrutó de conexión por ferrocarril con Alicante y su puerto, y por consiguiente con el interior peninsular, el sur de provincia de Alicante, Murcia y Andalucía. También cabe destacar la aparición en 1904 del tren Chicharra, que conectaba Crevillente con Alicante, por Elche, por supuesto. Este nuevo ferrocarril cuya concesión data de 1880, se justificaba por el hecho de la gran actividad industrial presente en Crevillente, en base a la fabricación de esteras y esparto, que generaba una gran cantidad de mercancía. Toda la producción generada por Crevillente y Elche, todavía mayoritariamente agrícola, se encaminaba hacia Alicante, a la búsqueda del puerto o del ferrocarril de M.Z.A., mediante multitud de carros. La observación de este fenómeno fue determinante para la ejecución del tranvía. Sin embargo, su éxito fue escaso pues la competencia con la línea de vía ancha anterior terminó arruinando a la concesionaria que abandonó la explotación en 1910<sup>252</sup>. Por otro lado, la red de caminos que seguía este mismo itinerario evolucionó muy favorablemente en este periodo, de modo que en la década de los veinte del nuevo siglo pertenecía a la red de itinerarios especiales. Así, el principal factor que contribuiría al descenso en el transporte ferroviario en el tramo entre Elche y Alicante fue el auge del automóvil<sup>253</sup> que, sobre el nuevo firme, llegaría a ser más competitivo que el ferrocarril.

En cuanto al potencial demográfico, de algo menos de veinte mil habitantes de 1857, pasó a casi cuarenta mil en 1930, es decir, que en este periodo prácticamente duplicó su población convirtiéndose en una “ciudad pequeña” según la jerarquía del sistema del

---

<sup>252</sup> Coves, J. V.: *El ferrocarril en Elche (1845 y 1990)*. Ayuntamiento de Elche, 1993 pp. 28 y 29.

<sup>253</sup> Coves, J. V. op. cit. pág. 28.



Corredor. De hecho, su dinámica demográfica fue superior –1,3% de crecimiento medio anual– a la del Corredor y a la nacional pero, sobre todo, a la propia durante la era preferroviaria –0,1%–. No obstante, en esa dinámica caben distinguir dos periodos: el primero, desde mediados del siglo XIX hasta los años setenta en el que la población permaneció estancada, y el segundo desde entonces hasta el final de esta etapa, en vísperas de la Guerra Civil, en que el ritmo fue muy elevado casi ininterrumpidamente. El análisis de la actividad productiva permite justificar esos ritmos de crecimiento.

Así, el cambio en la tendencia en los años setenta se relaciona, al igual que en Elda, con el gran desarrollo experimentado por la artesanía alpargatera en cáñamo ante el hundimiento que la importación del yute indio había producido en sacos y cordeles de este material. Muchos de los dueños de talleres de éstos se orientaron entonces hacia la alpargatería, montando fábricas en los primeros años ochenta y lanzándose a la exportación especialmente a Argelia y América. Los bajos salarios, nacidos del paro estacional y su realización por pieza trabajada, permitieron vencer toda competencia e incluso evolucionar hacia el sector zapatero<sup>254</sup>. El propio Riera aun mencionando la agricultura como la más importante de las actividades, menciona “multitud de telares de lienzo, aparatos para trabajar el esparto, fábricas de curtidos...”.

Ya avanzado el siglo XX, en la Enciclopedia Espasa se advierte la progresiva especialización ilicitana en la fabricación alpargatera: “El principal movimiento industrial es fabricación de alpargatas y calzado, cuyas setenta fábricas, producen más de seis millones de pares, las cuales se exportan a toda la Península, India inglesa...”

Simultáneamente al desarrollo industrial, se produjo el avance en las funciones terciarias, notando la presencia de numerosos equipamientos y sociedades (Círculo obrero Ilicitano, El Porvenir, Círculo Católico, El Remedio y destacando sobre todos ellos el Casino).

Sintetizando el papel del ferrocarril en el devenir de Elche, en primer lugar conviene destacar que la crisis de su actividad económica y su posterior desarrollo en los años setenta fue ajena al ferrocarril, lo que no entra en contradicción con el hecho de que ante su llegada los excedentes que anteriormente se dirigían en carros hacia Alicante y su puerto, se canalizasen por el nuevo modo con las ventajas comerciales que ello proporcionaba. De hecho, el desarrollo del transporte ferroviario queda patente con la necesidad surgida a comienzos del siglo XX de levantar un anexo al muelle cubierto o almacén de mercancías, a fin de duplicar su capacidad<sup>255</sup>. Por otro lado, hasta la competencia con el automóvil, ya en la década de los veinte, contribuyó a consolidar a Elche como núcleo comercial y administrativo más importante de su entorno, funciones ésta que ya venía desarrollando históricamente como cabeza de partido judicial.

En definitiva, se vuelve a constatar una función del ferrocarril aceleradora de los procesos existentes, pero sin capacidad para hacer variar el signo en la evolución económica.

- **ORIHUELA:**

La ciudad de Orihuela, como ocurrió en Elche, se vio beneficiada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, pues ya en 1884 llegó el ferrocarril que enlazaría el municipio con Alicante, el centro peninsular y resto de levante valenciano, así como con Murcia y Andalucía. Además, en ese mismo año mejoró su conexión con Torrevieja a través del enlace en la vecina Albaterra. Por otro lado, la red de caminos

---

<sup>254</sup> Salom, J. y Martínez, F. op. cit. pp. 161, 162 y 171.

<sup>255</sup> Coves, J. V. op. cit. pág. 9 y 57.

también evolucionó favorablemente en lo que se refiere a este mismo eje de Alicante a Murcia, ya que en la tercera década del siglo XX pasó pertenecer a la red de firmes especiales. Sin embargo, las relaciones transversales a este eje permanecieron en un estado deficiente.

En cuanto al potencial demográfico de la ciudad, en 1930 se había aproximado a los cuarenta mil habitantes siendo una “ciudad pequeña” de acuerdo con el sistema de ciudades del Corredor, mientras que en 1857 con algo más de veintiséis mil, no pasaba de “municipio urbano”. En cualquier caso, su dinámica demográfica, cuantificada a través de la tasa media de crecimiento anual  $-0,65\%$ – fue inferior a las correspondientes al Corredor y España, aunque superior a la propia durante la era preferroviaria  $-0,11\%$ –. Sin embargo, en esa dinámica resalta el crecimiento experimentado entre 1887 y 1910 con una tasa media aproximadamente del  $1,5\%$  anual, mientras que hasta entonces sus efectivos habían permanecido estancados, y desde entonces el aumento fue más moderado.

Ese crecimiento destacado de los años ochenta hasta bien iniciado el siglo XX se debió básicamente al auge de los cítricos, especialmente la naranja, que en su mayor parte se destinó a los mercados internacionales. Hasta vísperas de la I Guerra Mundial creció exponencialmente la exportación que, tras pasar la crisis del conflicto bélico, en los años veinte, se volvería recuperar<sup>256</sup>.

La progresiva especialización de Orihuela en el cultivo de cítricos se comprueba con facilidad siguiendo los comentarios de:

- Riera a mediados de los años ochenta: “Consisten las producciones generales en... naranjas y todo tipo de agrios”. “La industria dominante en esta localidad es la agrícola, sin embargo también la manufacturera está representada por un buen número de telares de lienzos ordinarios...”. Esta última irá desapareciendo debido al elevado coste de oportunidad que imponía la rentabilidad agrícola a la manufactura<sup>257</sup>.
- Carreras, según su Enciclopedia de 1900: “La parte reducida a cultivo, fertilizada por el Segura... es sumamente productiva. La ñora para pimentón, el cáñamo y el naranjo, son cultivos característicos de esta vega y fuente de grandes ingresos para la misma. El pimentón, y la naranja, especialmente esta delicada fruta, se exportan en grandes cantidades para varios países de Europa, donde alcanzan precios muy elevados<sup>258</sup>”.
- La Enciclopedia Espasa de mediados de los años veinte: “la comarca...formando una hermosísima y feraz campiña que tal vez puede considerarse como la mejor de Espasa”. La vegetación está representada por... naranjos y otros frutales...”.

Por otro lado, el terciario, que estaba ciertamente arraigado desde la era preferroviaria tanto en las funciones comerciales como administrativas y de servicios (Palacio Episcopal, Universidad), también avanzó en estas décadas advirtiéndose en los años veinte según la Enciclopedia Espasa “varias sociedades políticas, religiosas, obreras y agrarias”.

Vista la evolución socioeconómica de Orihuela en este periodo, se aprecia cómo la especialización en la citricultura, base del desarrollo desde los años ochenta en la ciudad y su entorno, es independiente del ferrocarril que más bien se construye, entre otros, para facilitar el comercio de sus excedentes agrícolas por el puerto de Alicante<sup>259</sup>. No obstante, y como ocurría en otros municipios con una cierta actividad terciaria, el ferrocarril contribuye a centralizar todavía más esas actividades en el entorno de la ciudad que ya dispone de esos servicios. En resumen, el ferrocarril aparece como dinamizador de los procesos económicos preexistentes.

<sup>256</sup> Aguilar, I, y Vidal, J. op. cit. pp. 56 y 57.

<sup>257</sup> Salom, J. op. cit. pág. 147.

<sup>258</sup> Carreras, F. op. cit. pág. 1049.

<sup>259</sup> Vidal, J. op. cit. pp. 139 y 141.

- **TOTANA:**

El municipio de Totana fue beneficiado en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, aunque hubo de esperar a mediados de los años ochenta y primeros de los noventa para que el ferrocarril le conectase definitivamente con Murcia, Alicante y Andalucía. Este eje tan sólo era un camino en regular estado a mediados de siglo, con lo que el incremento de accesibilidad fue muy significativo. Sin embargo, la red de caminos comarcal, salvando el camino que sigue esta misma dirección y que pasó a pertenecer a la red de firmes especiales, continuaba en un estado deficiente en los años treinta del siglo XX.

En cuanto al potencial demográfico de la ciudad, en 1930 superaba los trece mil habitantes frente a los más de ocho mil de 1857, lo que le hacía permanecer en el último nivel –municipios rurales– según el sistema de ciudades del Corredor. Así mismo, la dinámica demográfica fue inferior a las medias del Corredor y nacional en el conjunto del periodo. En esa dinámica se observa un periodo, en el último cuarto de siglo, en que supera ampliamente la unidad anual. En el resto la dinámica es muy moderada llegando en alguna década del siglo XX incluso a la regresión.

Para justificar esta evolución es preciso hacer un repaso a la actividad económica de Totana durante estos ochenta años.

Ya se ha comentado en el análisis de otros municipios, el efecto que tuvo la llegada del ferrocarril a la Región de Murcia por cuanto provocó un descenso sobre todo en el precio de los cereales, al integrar progresivamente la economía murciana en los mercados nacionales. En el caso de Totana incidió sustancialmente por su ubicación en uno de los ejes principales de comunicación que, si bien no dispuso de ferrocarril hasta finales de siglo, permitía conectar ágilmente por carretera con Murcia, donde sí llegaba el ferrocarril desde esos años sesenta lo que indica su inserción en el sistema económico regional<sup>260</sup>.

Por otro lado, el dinamismo demográfico señalado durante el último cuarto de siglo se justifica fundamentalmente por los siguientes factores:

- La bonanza de la minería en localidades próximas como Lorca, Águilas y Mazarrón, que indujo a una destacada inmigración que se llegó a extender a núcleos de su entorno como Totana<sup>261</sup>.
- La propia existencia de alguna mina de hierro que, a diferencia del plomo<sup>262</sup>, fue muy bien comercializado hasta finales del siglo XIX. De ello da testimonio el Diccionario de Pablo Riera a mediados de los años ochenta: “...se encuentran indicios de mineral de hierro y cobre...”, y la Enciclopedia Espasa en los años veinte del siglo venidero: “Yacimientos de hierro...”.
- Por último, en menor medida también pudo influir la presencia de viñedos en un periodo de gran demanda internacional, aunque de regulares resultados como también recoge Miñano.

En el siglo XX se pone de manifiesto la crisis de la minería y los defectos de su sistema agrario basado sobre todo en la producción de cereales que, además de la escasez de agua, como se plasma en la Enciclopedia Espasa, hacen que el municipio se estanque e incluso llegue a perder efectivos en este primer tercio de siglo.

Por otra parte, la actividad secundaria parece mantenerse de acuerdo con las actividades señaladas por Miñano y la Enciclopedia Espasa (CUADROS 2.96 y 2.97), y para terminar, se advierte un cierto avance de la actividad terciaria pues en los años veinte

---

<sup>260</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 395.

<sup>261</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 314.

<sup>262</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 125 y 126, y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 383.

ya figuraba un establecimiento sanitario, además de Bancos como el Central, Español de Crédito, e internacional de Industria y Comercio o la presencia de dos Casinos.

Resta sintetizar el papel del ferrocarril en esta etapa. Como se ha podido apreciar no sólo puede resultar importante la presencia del ferrocarril en una ciudad, sino que su proximidad por otro modo, como puede ser la carretera, puede hacer extensivos los efectos del ferrocarril hacia esta otra ciudad. Es el caso de la existencia del ferrocarril durante los años sesenta y setenta en Murcia y su influencia vía descenso de los precios de los cereales en Totana en la que un destacado camino enlazaba con relativa comodidad ambos núcleos. Por lo tanto, la incidencia en el precio de los cereales constituye un claro efecto de la aparición del ferrocarril.

Otro efecto, aunque mucho menor, estaría relacionado con la llegada del ferrocarril a finales del siglo XIX en la propia Totana coincidiendo con los años en que el crecimiento demográfico fue más elevado puesto que, esta coyuntura, parece mucho más vinculada a cuestiones estrictamente económicas que a la aportación del ferrocarril.

Ya en el siglo XX, de nuevo los factores económicos parecen marcar el desarrollo del municipio, por encima de la incidencia del ferrocarril, que se muestra incapaz de revitalizar la economía en crisis por la ineficiencia de su estructura productiva. No obstante, en estos años sí se observa un avance significativo de las funciones terciarias en la ciudad, factor éste probablemente más relacionado con el incremento de accesibilidad que proporcionó el ferrocarril, favoreciendo el papel de cabecera de partido judicial que hasta entonces prácticamente no ejercía.

En definitiva, como en otros municipios próximos, el ferrocarril sacó a la luz los problemas del sistema económico de la ciudad, demostrando una cierta incapacidad para estimular el desarrollo por sí mismo, aunque no hay que pasar por alto que el incremento de accesibilidad proporcionado le permitió avanzar en sus funciones comerciales y administrativas como cabeza de partido.

- **LORCA:**

La ciudad de Lorca también fue favorecida por la red de comunicaciones del Corredor en una medida parecida a la señalada en Totana, aunque con algunas diferencias, ya que desde 1890 quedó también conectada con Águilas y su puerto vía ferrocarril. En este sentido hay que notar que Lorca no quedaba tan próxima como Totana a Murcia y Cartagena, ambas con ferrocarril, por lo que precisaba este enlace a una plaza portuaria. Por otro lado, en cuanto a la red de caminos, el eje Alicante-Andalucía que atravesaba la población mejoró mucho durante estas décadas, lo que no ocurrió con otras relaciones transversales que permanecían desde la era preferroviaria en regular estado.

Respecto del potencial demográfico del municipio, en 1930 superó los sesenta mil habitantes con lo que se incluía como “Ciudad mediana” en el cuarto nivel en el sistema de ciudades del Corredor, habiendo descendido un nivel con respecto a 1857 donde pertenecía al tercer nivel con más de cuarenta y siete mil habitantes. Esto fue producto de su escaso dinamismo demográfico pues su tasa de crecimiento medio anual apenas alcanzó el 0,35% claramente inferior a la del Corredor y nacional. No obstante, como ocurría en Totana, en esa dinámica se puede distinguir un subperiodo de crecimiento notable durante el último cuarto de siglo superior a la unidad, frente al resto donde incluso se llega a la regresión en la década de los veinte.

En cuanto al tejido productivo, durante el siglo XIX caben destacar varios aspectos:

- La Gran Depresión apenas tuvo efectos en el precio de los cereales, pues estaba mal integrada en una economía de mercado<sup>263</sup>, lo que indica que los efectos del ferrocarril, llegado a la región murciana en los años sesenta según el eje de Albacete a Cartagena, no se propagaron hasta Lorca. Teniendo en cuenta que en Totana estos efectos sí tuvieron incidencia, se puede marcar de manera aproximada el límite de incidencia de este ferrocarril entre ambas ciudades.
- La minería de ciudades próximas como Águilas o Mazarrón, pero también la propia de hierro, incidió en una cierta inmigración<sup>264</sup>, que pasó a ser importante sobre todo en el último cuarto de siglo ante la crisis en la comercialización del plomo y las buenas expectativas en los mercados del mineral hierro.
- En ese aumento de población también debieron influir aunque en menor medida, las plantaciones de nuevos viñedos en el secano<sup>265</sup> coincidiendo con el incremento de la demanda vinícola internacional.
- En cualquier caso, la población rural seguía siendo mayoritaria en el municipio, pues en 1900, en Lorca el campesinado disperso suponía el 57%<sup>266</sup>, porcentaje del mismo orden –62%– al correspondiente a 1860.

En el siglo XX la situación socioeconómica varía de la siguiente forma y por estas causas:

- Una vez agotados los mejores yacimientos de hierro, fue preciso profundizar los pozos y emplear una tecnología más compleja y cara. De esta forma era imposible competir con otras zonas productoras europeas, con lo que la colonización por parte de las grandes empresas europeas fue inmediata<sup>267</sup>. Tan sólo cabe destacar el buen momento que atravesaron las minas de azufre de Lorca durante la guerra mundial, aunque en los años veinte se pondría de manifiesto la poca competitividad de la explotación<sup>268</sup>. La recesión demográfica de este primer tercio del siglo XX está íntimamente relacionada con la decadencia de la minería<sup>269</sup>.
- En esa recesión demográfica, también tuvieron que ver el descenso en la demanda vinícola y, sobre todo, la crisis de la manufactura textil que sufrió la concurrencia de la fabricación en serie y la mecanización. El ferrocarril se encarga de inundar los mercados locales de productos industriales, baratos y bien acabados. El antiguo pañero lorquino, que trabajaba en su casa, deja de existir a finales del siglo XIX. Se asesta así un duro golpe al nivel de vida de las clases populares, tanto en el campo como en la ciudad, pues se les priva de un ingreso supletorio y unos puestos de trabajo, sin darles ninguna alternativa<sup>270</sup>. Al igual que ocurrió con el buen momento del azufre durante la guerra, en esos años la demanda internacional hizo que apareciesen algunos establecimientos semiartesanales, permitiendo un modesto despegue de la actividad fabril<sup>271</sup>.
- La aguda regresión demográfica lorquina en la década de los veinte tiene su explicación en la emigración definitiva del municipio hacia otros destinos

---

<sup>263</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 395.

<sup>264</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 314.

<sup>265</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 350.

<sup>266</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 114 Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pp. 315 y 316.

<sup>267</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 125 y 126, y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 383.

<sup>268</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 170 y Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 256.

<sup>269</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 164.

<sup>270</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 125.

<sup>271</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 171 y Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 332.

nacionales e internacionales, que previamente habían consistido en migraciones del campo a la ciudad de Lorca<sup>272</sup>.

- Por último, en estos años se observa una intensificación de las actividades terciarias –servicios, administrativas, etc.– como menciona Chacón<sup>273</sup> y se aprecia en el aumento del número de equipamientos desde la era preferroviaria.

Llegados a este punto resta analizar el papel del ferrocarril en la evolución socioeconómica de Lorca. En primer lugar hay que resaltar que su alejamiento del eje ferroviario Albacete-Murcia-Cartagena, provocó que los efectos de la Gran Depresión apenas se advirtiesen en la ciudad. Sin embargo, la llegada del ferrocarril a la ciudad a mediados de los ochenta inundó sus mercados de productos manufacturados externos más baratos y de mayor calidad, lo que afectó a su industria manufacturera. Por otro lado, este mismo ferrocarril con su extensión hasta Águilas y su puerto, permitió dar salida al mineral de hierro presente en su entorno<sup>274</sup>. Este enlace ferroviario entre Lorca y Águilas fue muy importante pues en 1921, incluyendo Baza, ya se transportaron más de doscientas sesenta mil toneladas en la línea. Tampoco se puede pasar por alto que el ferrocarril acentuó el papel de cabecera comarcal que había la ciudad había ido conformando desde la era preferroviaria.

En resumen, como en tantos otros municipios, se concluye que el ferrocarril aceleró los procesos económicos preexistentes como la decadencia de la manufactura en la segunda mitad del siglo XX, el auge de la minería también hasta finales del siglo XIX, la actividad terciaria por cuanto el municipio aumenta su centralidad comarcal e incluso regional y se muestra prácticamente irrelevante para impulsar la actividad económica en momentos de crisis generalizada como el primer tercio del siglo XX.

- **ÁGUILAS:**

El municipio de Águilas también fue favorecido en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, pues en 1890 entró en servicio el ferrocarril que conectaba la ciudad y su puerto con el eje ferroviario de Alicante a Andalucía a la altura de Almendricos, cerca de Lorca. Sin embargo, sus caminos tanto con el litoral como con el interior murciano seguían dejando mucho que desear al igual que ocurría en la era preferroviaria.

En cuanto a su potencial demográfico, en 1930 superaba los quince mil habitantes mientras que en 1857 no llegaba a los nueve mil con lo que de ser un municipio rural a mediados del siglo XIX pasó a ser un municipio intermedio transcurrido el primer tercio del siglo XX. En consonancia con este avance la dinámica demográfica arroja una tasa de crecimiento medio anual de 1,18%, superior a las medias del Corredor y nacional. En esa dinámica de nuevo aparece un periodo, coincidente con el último cuarto del siglo XIX, en que el crecimiento es muy elevado, en este caso superior a los cuatro puntos entre 1887 y 1900, y el resto en que muestra un estancamiento convertido en regresión en la tercera década del siglo XX.

Esa evolución es similar a la experimentada en otras ciudades minera próximas como Cartagena o la propia Lorca, como se ha visto, en parte afectada por la coyuntura minera.

---

<sup>272</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 167.

<sup>273</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 115.

<sup>274</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pp. 183 y 241.

En efecto, este incremento espectacular de la población está relacionado con el gran dinamismo de la actividad minera, generadora de una fuerte inmigración<sup>275</sup>. En ese sentido fueron la producción del plomo, mayoritario en sus minas<sup>276</sup>, como recoge Riera, pero también la de hierro<sup>277</sup>, pues en los últimos años de siglo el plomo ya daba síntomas de agotamiento, las que indujeron la llegada de contingentes de inmigrantes durante las últimas décadas del siglo XIX<sup>278</sup>.

Ya en el siglo XX, es el agotamiento de los mejores yacimientos de estos minerales y las dificultades para su comercialización anteriormente justificadas lo que dio pie a su colonización por grandes empresas extranjeras como la francesa Compañía de Águilas<sup>279</sup>. En consecuencia, es la decadencia de la minería la que está detrás del decaimiento demográfico del primer tercio del siglo XX<sup>280</sup>.

Respecto de la actividad terciaria, según los datos de Riera de mediados de los ochenta y la Enciclopedia en los años veinte, la rama en la que estaba más desarrollada era la comercial vinculada a la exportación y negocios mercantiles, como demuestra la apertura de alguna sucursal bancaria<sup>281</sup> o la existencia de tres casinos, mientras que los servicios, en general, no se habían desarrollado como correspondía a una ciudad de este tamaño. Esto puede tener su explicación en el hecho de que hasta 1834, Águilas no se segregaba de Lorca y desde entonces es Lorca la cabecera del partido con una población del orden de cuatro veces superior a la de Águilas. Además el servicio ferroviario permitía desplazarse con rapidez y baratura hasta este núcleo.

Precisamente respecto del papel del ferrocarril en el municipio, cabe destacar su importancia en el transporte de menas férricas de Lorca hasta el puerto de Águilas<sup>282</sup>. Así, en la línea de Lorca a Baza y Águilas, en 1921 se superaron las doscientas sesenta mil toneladas mientras que el puerto de Águilas tuvo un movimiento total de mercancías sólo diez más tarde, precisamente de algo más de doscientas sesenta mil toneladas lo que da a entender la complementariedad que se produjo entre ambos modos, máxime si se recuerda que a mediados del siglo XIX no alcanzaba las ochenta mil toneladas.

Lógicamente, en este sentido, el ferrocarril aparece como pieza clave para el estímulo en la actividad comercial de Águilas, pero también de Lorca, aunque sin pasar por alto que, ante la crisis de la minería, el nuevo modo poco pudo aportar al desarrollo aguileno. Por otro lado, su cercanía a través del ferrocarril a la cabecera histórica, Lorca, provocó que las actividades relacionadas con los servicios como la sanidad o la educación no avanzaran como cabría esperar de una ciudad de este tamaño.

En definitiva, el ferrocarril fue pieza clave para desarrollar la minería y el comercio en Águilas pero como en tantos otros municipios, fue insuficiente para dinamizar la economía en las décadas de crisis del siglo XX. Por otro lado, la accesibilidad generada en la relación con Lorca y la dependencia de ésta histórica hizo que las actividades terciarias no se desarrollasen como se podría esperar a priori puesto que no existía una base en esta actividad.

---

<sup>275</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 314.

<sup>276</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 152.

<sup>277</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 124.

<sup>278</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 314.

<sup>279</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 389, Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 329 y Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 180.

<sup>280</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 170.

<sup>281</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 169 y 170.

<sup>282</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 183.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-6.**

**CUADRO 2.95: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-6 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| ELCHE           | 19.533            | 23.847            | 38.013            | 0,10                            | 0,74        | 1,38        | 1,30        |
| ORIHUELA        | 26.147            | 24.363            | 38.570            | 0,11                            | -0,23       | 1,36        | 0,65        |
| TOTANA          | 8.765             | 11.017            | 13.608            | -0,04                           | 0,86        | 0,55        | 0,76        |
| LORCA           | 47.918            | 58.327            | 60.300            | 2,02                            | 0,72        | 0,08        | 0,35        |
| ÁGUILAS         | 8.449             | 10.042            | 15.745            |                                 | 0,63        | 1,32        | 1,18        |
| <b>SC-6</b>     | <b>110.812</b>    | <b>127.596</b>    | <b>166.236</b>    | <b>0,79</b>                     | <b>0,50</b> | <b>0,70</b> | <b>0,69</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.96: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|          | Mol. harina | Fáb. choco. | Prensa fideos pasta | Aguard. | Telares lienzo | Fáb. paños | Tej. cáñamo esparto | Fáb. curtidos |
|----------|-------------|-------------|---------------------|---------|----------------|------------|---------------------|---------------|
| ELCHE    | X           |             |                     | X       | X              |            | X                   | X             |
| ORIHUELA |             | X           |                     |         | X              |            |                     | X             |
| TOTANA   |             |             |                     |         | X              |            |                     |               |
| LORCA    | X           |             | X                   |         |                | X          |                     |               |
| AGUILAS  |             |             |                     |         |                |            | X                   |               |

|          | Tintorería | Fáb. sombreros | Platerías | Fáb. jabón | Imprenta | Fáb. alfarerías | Fáb. tejas ladrillos |
|----------|------------|----------------|-----------|------------|----------|-----------------|----------------------|
| ELCHE    | X          |                |           | X          | X        |                 |                      |
| ORIHUELA | X          | X              | X         | X          | X        | X               | X                    |
| TOTANA   |            |                |           |            |          | X               | X                    |
| LORCA    |            |                |           |            | X        |                 |                      |
| AGUILAS  |            |                |           |            |          |                 |                      |

|          | Fáb. fundición metales | Fáb. salitres | Taller carros | Fáb. armas |
|----------|------------------------|---------------|---------------|------------|
| ELCHE    |                        |               | X             |            |
| ORIHUELA |                        |               | X             |            |
| TOTANA   |                        | X             |               |            |
| LORCA    |                        |               |               | X          |
| AGUILAS  | X                      |               |               |            |



**CUADRO 2.97: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-6 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|          | Mol. Harina | Mol. aceite | Fáb. choco. | Prensa fideos pasta | Aguard. | Fáb. paños | Telar de seda | Fáb. algodón | Fáb. cáñamo |
|----------|-------------|-------------|-------------|---------------------|---------|------------|---------------|--------------|-------------|
| ELCHE    |             | X           | X           |                     | X       |            |               |              | X           |
| ORIHUELA | X           |             |             |                     | X       |            | X             |              | X           |
| TOTANA   |             | X           |             |                     |         |            |               |              |             |
| LORCA    | X           |             | X           | X                   |         | X          |               | X            |             |
| AGUILAS  |             |             |             |                     |         |            |               |              |             |

|          | Hilado lana | Fáb. curtidos | Fáb. esparto | Fáb. sombreros | Fáb. jabón | Fáb. madera | Fáb. fund. metales | Fáb. alfarería |
|----------|-------------|---------------|--------------|----------------|------------|-------------|--------------------|----------------|
| ELCHE    | X           | X             |              |                | X          | X           |                    | X              |
| ORIHUELA |             |               |              |                | X          | X           |                    |                |
| TOTANA   |             |               |              |                |            | X           |                    | X              |
| LORCA    |             | X             |              | X              |            |             | X                  |                |
| AGUILAS  |             |               | X            |                | X          |             | X                  |                |

**CUADRO 2.98: EQUIPAMIENTOS DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1930.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| ELCHE    | 1                     | 15         | 3     | 19    |
| ORIHUELA | 1                     | 8          | 4     | 13    |
| TOTANA   |                       | 5          |       | 5     |
| LORCA    | 1                     | 15         |       | 16    |
| ÁGUILAS  |                       | 1          |       | 1     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                       |       |
|----------|-----------------------|------------|-----------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                 | Total |
| ELCHE    | 1                     | 14         | Casinos<br>teatros    |       |
| ORIHUELA | 1                     | varios     | 1 teatro<br>1 casino  |       |
| TOTANA   |                       | 11         | 1 teatro<br>2 casinos | 14    |
| LORCA    | 1                     | varios     | 1 teatro<br>1 casino  |       |
| ÁGUILAS  |                       | 8          |                       | 8     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1930 |            |   |       |
|----------|-----------------------|------------|---|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                                   | Total |
| ELCHE    | 1                     | varios     | 1 casino<br>sociedades                  |       |
| ORIHUELA | 1                     | varios     | 1 teatro<br>1 plaza toros<br>sociedades |       |
| TOTANA   | 1                     | varios     | 2 casinos                               |       |
| LORCA    | 1                     | varios     | Sociedades                              |       |
| AGUILAS  |                       |            | 3 casinos                               |       |

**CUADRO 2.99: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-6 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| ELCHE       | 1              | 5                     | 4                    | ALTO            |                     |
| ORIHUELA    | 2              | 4                     | 4                    | MEDIO           |                     |
| TOTANA      | 3              | 7                     | 4                    | MUY BAJO        |                     |
| LORCA       | 3              | 3                     | 1                    | BAJO            |                     |
| ÁGUILAS     | 4              | 7                     |                      | ALTO            | 3                   |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>       | <b>2</b>              | <b>2</b>             | <b>MEDIO</b>    |                     |

|             | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|-------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| ELCHE       | 1              | 3                | 2               | 3                 |
| ORIHUELA    | 3              | 3                | 3               | 4                 |
| TOTANA      | 3              | 4                | 5               | 4                 |
| LORCA       | 3              | 4                | 5               | 4                 |
| ÁGUILAS     | 3              | 3                | 5               | 3                 |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>       | <b>2</b>         | <b>3</b>        | <b>2</b>          |

**CUADRO 2.100: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-6 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| ELCHE       | 2              | 5                     | 4                    | MUY ALTO        |                     |
| ORIHUELA    | 2              | 5                     | 4                    | ALTO            |                     |
| TOTANA      | 2              | 7                     | 4                    | BAJO            |                     |
| LORCA       | 2              | 4                     | 5                    | BAJO            |                     |
| ÁGUILAS     | 5              | 7                     | 4                    | MEDIO           | 4                   |
| <b>SC-6</b> |                | <b>2</b>              | <b>3</b>             | <b>MEDIO</b>    |                     |

*“La llegada del ferrocarril al Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia y su impacto hasta la Guerra Civil Española”.*

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| ELCHE       | 2                     | 2                       | 2                      |
| ORIHUELA    | 1                     | 2                       | 2                      |
| TOTANA      | 2                     | 2                       | 1                      |
| LORCA       | 2                     | 2                       | 1                      |
| ÁGUILAS     | 2                     | 2                       | 1                      |
| <b>SC-6</b> | <b>1</b>              | <b>1</b>                | <b>1</b>               |

#### **6.7.12. ÁREA INTERIOR 4:**

El Área Interior 4 fue desfavorecida en términos comparativos según la red de comunicaciones del Corredor pues el ferrocarril tan sólo alcanzó al municipio de Torrevieja en 1884, mientras San Javier y Mazarrón quedaron relativamente alejados del eje ferroviario más próximo, el radial Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena. Además la red de caminos seguía en un estado muy deficiente heredado de la era preferroviaria, tanto en las relaciones costeras como en las interiores.

Respecto del potencial demográfico, se trataba de una “Área Pequeña” pues en 1930 no llegaba a los treinta mil habitantes, toda vez que la dinámica demográfica arroja en el conjunto del periodo considerado una tasa de crecimiento medio anual de 0,73%, similar a la nacional pero inferior a la media del Corredor, 1,11%.

En cuanto al índice potencial productivo se mantuvo como “medio” en el conjunto del periodo, aunque con dinámicas muy distintas entre los tres municipios que conforman la zona, Torrevieja, San Javier y Mazarrón, y que se detallan en las páginas siguientes.

- **TORREVIEJA:**

El municipio de Torrevieja se vio claramente favorecido por la red de comunicaciones del Corredor, ya que a través del ferrocarril de Albalera a la ciudad quedó conectada desde 1884 con la red ferroviaria, tanto a nivel provincial como regional. Esta línea cobra mayor importancia si se tiene en cuenta que hasta esa fecha los caminos que enlazaban la ciudad con los principales núcleos de su entorno, tanto interiores como costeros, se encontraban en un estado precario, con lo que se convirtió en el eje que permitió “enganchar” Torrevieja a los mercados regionales.

En cuanto al potencial demográfico, con menos de nueve mil habitantes en 1930 continuó siendo un “municipio rural” según la jerarquía del sistema de ciudades del Corredor. Así mismo, su dinámica demográfica fue inferior a la del Corredor y España pues la tasa media de crecimiento anual fue de 0,36% frente a 1,11% y 0,73% respectivamente. En esa dinámica es preciso resaltar que posiblemente la población de 1877 fuese notablemente superior a la recogida en el Censo de ese año como explica Miñano en su Enciclopedia de años más tarde: “Pob. Mucho ha adelantado la que nos ocupa desde la época en que D. Pascual Madoz escribió su Diccionario y también desde el año 1873 a que alcanza el Nomenclátor del Instituto Geográfico-Estadístico, puesto que no guarda relación el número de vecinos que le da el censo de 1877 con el de edificios ocupados por éstos”. Esto hace que aparezca una cierta duda acerca de la población real de Torrevieja, al menos, durante algunas décadas como se verá a continuación.

Para analizar su actividad económica, en primer lugar hay recordar la importancia que había alcanzado durante la era preferroviaria gracias al comercio de los excedentes de sal, producto endógeno, y los procedentes de la fértil huerta de Orihuela a través de su puerto. En ambos se sustentó el desarrollo de Torrevieja durante la era preferroviaria. De hecho en la Enciclopedia de Riera se indica que “La industria agrícola es de escasa importancia en esta localidad, puesto que aquélla la absorbe la explotación de las salinas, la navegación y las pesquerías”. Por otro lado, menciona la presencia de un teatro y dos casinos, además de la gran importancia del movimiento comercial. Por último, en relación con todo lo expuesto enumera las profesiones presentes y vinculadas a estas actividades: “agentes marítimos, banqueros, consignatarios de buques, cirujanos, comerciantes, comisionistas, navieros...”. Es decir, durante estos años la ciudad consolidó su actividad

terciaria, y especialmente la comercial, ya advertida décadas atrás, siendo su puerto la pieza clave de esta evolución.

Fue en estos años, como se ha enunciado en 1884, cuando llegó el ferrocarril a la ciudad, en forma de ramal desde Albatera en la línea de Alicante a Murcia, con la única finalidad precisamente de aprovechar sus ricas salinas<sup>283</sup>. La importancia en el transporte salinero fue en auge, y en la segunda década del nuevo siglo alcanzó su techo. Tras la guerra, descendió su comercialización y probablemente por eso, en 1931 el movimiento total de mercancías no llegó siquiera a las sesenta mil toneladas, mientras que a mediados de siglo había superado las ochenta mil. De hecho, prácticamente la totalidad de esas cincuenta mil toneladas son salidas en el movimiento de cabotaje, que casi se duplica en el periodo, mientras que hacia el extranjero, finalizada la guerra, las salidas ocuparon un lugar marginal.

En cualquier caso, la actividad salinera era la principal riqueza de la ciudad en los años veinte, como queda plasmado en la Enciclopedia Espasa: “productivas salinas... la extracción puede elevarse a veinte millones de quintales métricos... se consideran las más importantes de España y aun de Europa...”. También el terciario conservaba su relevancia en ciudad, como demuestra la presencia del Círculo Mercantil, el Casino, numerosas sociedades obreras o el Club Deportivo. Por último, aunque la enciclopedia no menciona los equipamientos docentes y sanitarios, es obvio que estaban presentes como indican Madoz y Miñano décadas atrás.

Teniendo esto presente, no parece lógica la evolución demográfica de acuerdo con los datos oficiales, pues en el periodo de mayor expansión del comercio salinero se produciría una regresión demográfica, mientras que en la primera década del siglo XX, ante una coyuntura como mucho similar, la dinámica supera el punto y medio porcentual de media anual. Es decir, que parece que Miñano tenía cierta razón en sus argumentos.

Pero, volviendo al objeto de este trabajo, que es analizar el impacto del ferrocarril en la socioeconomía de Torrevieja, se observa que como mucho, facilitó la comercialización de la sal extraída en sus lagunas, sin perder de vista que era un proceso ya en marcha en que el puerto sí jugaba un papel decisivo habiendo favorecido el desarrollo del sector terciario de la ciudad. Es decir, el ferrocarril pudo acelerar la consolidación del sector terciario en la ciudad pero su incidencia no se puede considerar destacada.

- **SAN JAVIER:**

El municipio de San Javier fue desfavorecido en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor a lo largo de estos ochenta años, ya que el ferrocarril no llegó hasta su núcleo, sino que para su utilización debían trasladarse hasta Torrevieja, Torre-Pacheco o Cartagena, todas ellas distantes de San Javier entre quince y treinta kilómetros.

El potencial demográfico del municipio era muy bajo ya que en 1930 no alcanzaba los seis mil habitantes, aunque su dinámica muestra una tasa de crecimiento medio anual superior a la nacional y próxima a la del Corredor. Esa dinámica experimenta sucesivas oscilaciones a lo largo de toda esta etapa que conviene justificar tras el repaso a su actividad económica.

En primer lugar, hay que recordar la dinámica establecida a mediados del siglo XIX en torno al auge de la minería, en la que San Javier había quedado desplazada de esa actividad sobre todo por Torre-Pacheco, mejor ubicada según la red de caminos respecto de las minas que San Javier. Además, su potencial portuario, también quedó marginado por

---

<sup>283</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 58.

la mayor accesibilidad de Mazarrón respecto de Cartagena, capital comercial de la región. Ante estas circunstancias, son Torre-Pacheco y Mazarrón, lógicamente además de Cartagena, las que aglutinan el desarrollo de la zona en detrimento de San Javier.

Mientras que la minería se concentra en estas ciudades, en San Javier son las actividades primarias las mayoritarias, según refleja Riera en su Diccionario de los años ochenta, siguiendo la tónica de mediados del siglo XIX: agricultura –cereales, legumbres, hortalizas, frutas y pastos–, ganadería –“un buen número de cabezas de ganado lanar, vacuno...”–, y “no escaseando la pesca”. En cualquier caso, en la década de los ochenta se observa una aceleración de su dinámica demográfica que podría encontrar su respuesta en una cierta inmigración relacionada con la actividad minera de sus municipios vecinos, que por extensión afectase a San Javier como ocurrió en otras zonas<sup>284</sup>.

Sin embargo, la escasa dependencia de la minería y su vocación agrícola –refrendada de nuevo en la Enciclopedia Espasa de los años veinte– quedan patentes en el elevado dinamismo demográfico experimentado durante el primer tercio del siglo XX en el que tiene lugar el despegue de la industria conservera y el cultivo de frutales<sup>285</sup> y la crisis de la minería en la región murciana<sup>286</sup>.

Para finalizar el análisis de San Javier resta sintetizar el papel de las infraestructuras de transporte en el desarrollo del municipio, incidiendo en la inexistencia de servicios ferroviarios: De una parte, ya se ha visto cómo la red histórica de caminos y la dotación de recursos mineros condicionaron el desarrollo en los distintos municipios del entorno, perjudicando a San Javier. Teniendo esto presente, el relativo avance demográfico se debe a circunstancias coyunturales, de extensión de la minería a finales del siglo XIX y de mejoría de la agricultura en el primer tercio del siglo XX, manteniéndose la vocación agraria del municipio durante todo el periodo. En ese sentido, la dependencia histórica de Murcia es un factor a tener en cuenta, pero también sus deficientes comunicaciones por carretera y por supuesto por ferrocarril, modo éste que había fortalecido la actividad terciaria en otros municipios cercanos en detrimento de San Javier.

Por tanto, históricamente se observa una influencia muy destacada de la red de comunicaciones en el desarrollo de San Javier, tendencia que queda reforzada ante una red de caminos precaria y un ferrocarril que llega a aquellas ciudades desde décadas atrás beneficiadas como Murcia o Cartagena, manteniendo pues la polarización del desarrollo en determinados núcleos de su entorno a pesar de las dificultades por las que pasaban algunos de ellos.

#### • MAZARRÓN:

Al igual que San Javier, el municipio de Mazarrón fue desfavorecido en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor. El ferrocarril no alcanzó esta localidad y la estación más cercana, Cartagena, quedaba a unos cuarenta kilómetros de la ciudad. Así mismo, la red de caminos apenas evolucionó tanto en las relaciones a lo largo de la costa como en las interiores hacia Totana.

En cuanto al potencial demográfico, en 1930 había superado los trece mil habitantes, con lo que había pasado de ser un municipio rural en 1857 con algo más de ocho mil habitantes, a uno intermedio según el sistema de ciudades del Corredor. No obstante, a lo largo del periodo llegó a superar claramente la cifra de trece mil habitantes como ocurrió en 1900, donde rebasó los veintitrés mil habitantes. En consecuencia, la

<sup>284</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 314.

<sup>285</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 117 y 172.

<sup>286</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 164.

dinámica demográfica muestra dos periodos muy diferenciados: el primero hasta 1900, en que superó los tres puntos porcentuales de tasa de crecimiento medio anual, y el segundo, en el primer tercio del siglo XX en que la regresión demográfica alcanza de media casi los dos puntos porcentuales al año.

Esta dinámica demográfica de nuevo vuelve a sugerir una estrecha dependencia de la actividad minera de manera que el importante crecimiento demográfico de Mazarrón no procedía de un saldo vegetativo excepcionalmente favorable, sino de la afluencia de emigrantes<sup>287</sup> para la explotación de los yacimientos de hierro, cinc y plomo. Esta circunstancia es reconocida en el Diccionario de Riera, cuando recuerda que “Verdaderamente es importante la de esta localidad, más que en la parte agrícola en la minera, puesto que en su zona hay diferentes minas de plomo argentífero, en explotación, a cuya circunstancia de esta población el grado de prosperidad en que se encuentra”. Sin embargo, como se ha detallado en otros municipios de su entorno dependientes de la minería, una vez agotados los mejores yacimientos de estos minerales, el producto se encareció dificultando la comercialización hasta el punto de ser invadida la producción por grandes empresas extranjeras<sup>288</sup>.

Naturalmente la función del puerto para exportar el mineral fue muy destacada pues de las apenas doce mil toneladas registradas en el movimiento de mercancías de mediados del siglo XIX, se pasó a más de veintiséis mil sólo en el movimiento de cabotaje en 1900 y a más sesenta mil en 1931. Hay que tener en cuenta que a finales del siglo XIX el puerto de Mazarrón ya se habilitó para la exportación y que pese a que la ciudad no había quedado conectada con ningún eje ferroviario importante, se construyó en 1886 un ferrocarril desde Mazarrón hasta su puerto, destinado precisamente para el acarreo de minerales y carbón al embarque<sup>289</sup>.

Aunque es la minería la actividad que marca el devenir de la ciudad, no hay olvidar que la pesca seguía siendo muy notable como también indica Riera en su Diccionario y se reitera en la Enciclopedia Espasa unos cuarenta años más tarde.

Por último, de acuerdo con la información de estas dos últimas fuentes, la actividad terciaria está casi monopolizada con el comercio y la actividad mercantil: Según Riera, “...como población comercial y puerto...”, y en la Enciclopedia Espasa, “Tiene gran movimiento mercantil (el puerto)...”, por tanto, los servicios sanitarios y docentes estaban poco desarrollados en relación al volumen de población existente, circunstancia que ya se repetía en otra ciudad costera dependiente de la minería, Águilas.

Ahora procede analizar la incidencia de las comunicaciones en el desarrollo aguileno: El municipio de Mazarrón quedó fuera de los principales ejes ferroviarios a escala regional y además la red de caminos permaneció a lo largo de todo este periodo en un estado precario. Sin embargo, su puerto, históricamente tan importante para la exportación de la barrilla y cereales, de nuevo se convertiría en fundamental para dar salida al mineral que en cantidades ingentes se estaba explotando en sus inmediaciones. En ese sentido la conexión ferroviaria de esas minas con el puerto fue clave para disminuir costes en este último cuarto de siglo y dinamizar la economía del municipio, pero tan sólo se trataba de un ramal, no de una línea con carácter o vocación siquiera comercial. Tras la crisis de la minería el municipio se vino abajo en términos socioeconómicos, décadas en las que se constata que ni el puerto ni el resto de infraestructuras de transporte “tiraron” de la economía. Por otro lado, la actividad terciaria relacionada con los servicios apenas se vio estimulada por su proximidad a Cartagena y la condición de cabecera de partido judicial

---

<sup>287</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 114.

<sup>288</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 389, Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 329 y Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 152.

<sup>289</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 182.

que recaía en Totana, además de que el crecimiento del último cuarto de siglo y la posterior regresión fueron tan vertiginosos que seguramente no hubo tiempo para acomodar la oferta de servicios a la demanda de la población.

En definitiva, una vez más queda corroborado que las infraestructuras de transporte acompañan al crecimiento cuando la coyuntura es favorable para ello, como en el caso de la complementariedad entre el puerto y el ramal ferroviario, pero son insuficientes cuando esos potenciales desaparecen, como ocurrió durante el primer tercio del siglo con la crisis minera.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL AI-4.**

**CUADRO 2.101: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-4 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |              |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|--------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930    | 1857-1930   |
| TORREVIEJA      | 6.947             | 7.708             | 8.754             | -                               | 0,37        | 0,32         | 0,36        |
| SAN JAVIER      | 3.208             | 4.209             | 5.641             | -                               | 1,04        | 0,79         | 1,04        |
| MAZARRÓN        | 8.086             | 16.454            | 13.604            | 0,53                            | 3,45        | -0,40        | 0,93        |
| <b>AI-4</b>     | <b>18.241</b>     | <b>28.371</b>     | <b>27.999</b>     | <b>2,97</b>                     | <b>1,85</b> | <b>-0,03</b> | <b>0,73</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b>  | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b>  | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.102: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-4 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|            | Mol. harina | Fáb. algodón | Fáb. jabón | Fáb. metales |
|------------|-------------|--------------|------------|--------------|
| TORREVIEJA | X           | X            |            |              |
| SAN JAVIER |             |              |            |              |
| MAZARRÓN   | X           |              | X          | X            |

**CUADRO 2.103: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AI-4 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|            | Mol. harina | Fáb. jabón | Fáb. madera | Fáb. metales |
|------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| TORREVIEJA |             |            | X           |              |
| SAN JAVIER |             |            |             |              |
| MAZARRÓN   | X           | X          |             | X            |



**CUADRO 2.104: EQUIPAMIENTOS DEL AI-4 Y MUNICIPIOS EN 1842**

| EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |            |       |       |
|-----------------------|------------|------------|-------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros | Total |
| TORREVIEJA            |            | 7          |       | 7     |
| SAN JAVIER            |            | 1          |       | 0     |
| MAZARRÓN              |            | 1          | 2     | 3     |

| EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |            |                      |       |
|-----------------------|------------|------------|----------------------|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros                | Total |
| TORREVIEJA            |            | 8          | Teatros<br>2 casinos |       |
| SAN JAVIER            |            | Varios     |                      |       |
| MAZARRÓN              |            | varios     | 1 teatro<br>1 casino |       |

| EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |            |   |       |
|-----------------------|------------|------------|---|-------|
|                       | Sanitarios | Educativos | Otros                                       | Total |
| TORREVIEJA            |            |            | 1 teatro<br>1 casino<br>sociedades<br>Cines |       |
| SAN JAVIER            |            |            |   |       |
| MAZARRÓN              |            |            |   |       |

**CUADRO 2.105: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-4 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|             | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| TORREVIEJA  | 5              | 7                     |                      | ALTO            | 3                   |
| SAN JAVIER  | 4              | 7                     |                      | MUY BAJO        |                     |
| MAZARRÓN    | 4              | 7                     | 3                    | MEDIO           | 4                   |
| <b>AI-4</b> | <b>5</b>       | <b>5</b>              | <b>2</b>             | <b>MEDIO</b>    |                     |

|             | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|-------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| TORREVIEJA  | 3              | 2                | 3               | 2                 |
| SAN JAVIER  | 2              | 2                | 3               | 2                 |
| MAZARRÓN    | 2              | 2                | 2               | 3                 |
| <b>AI-4</b> | <b>2</b>       | <b>1</b>         | <b>2</b>        | <b>1</b>          |

**CUADRO 2.106: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-4 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|             | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| TORREVIEJA  | 5                     | 8                            | 5                           | MUY ALTO               | 7                          |
| SAN JAVIER  | 5                     | 8                            | 4                           | MUY BAJO               |                            |
| MAZARRÓN    | 5                     | 7                            | 4                           | MEDIO                  | 7                          |
| <b>AI-4</b> |                       | <b>5</b>                     | 4                           | <b>MEDIO</b>           |                            |

|             | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|-------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| TORREVIEJA  | 1                     | 2                       | 2                      |
| SAN JAVIER  | 2                     | 2                       | 2                      |
| MAZARRÓN    | 2                     | 2                       | 2                      |
| <b>AI-4</b> | <b>2</b>              | <b>1</b>                | <b>2</b>               |

### **6.7.13.SUBCORREDOR-7:**

El Subcorredor 7 fue muy desfavorecido en términos relativos según el sistema de comunicaciones del Corredor, pues hasta 1933 no quedó conectado por ferrocarril con Murcia, y por ende, con los principales ejes ferroviarios regionales. Además, la red de caminos arrastró su estado deficiente de la era preferroviaria tanto en el itinerario hacia la capital como en los que comunicaban con otros núcleos del entorno hasta el punto de que el camino de Valencia a Andalucía que pasaba por Caravaca fue perdiendo paulatinamente importancia a favor del correspondiente de Alicante a Andalucía por Murcia, desde 1884 con ferrocarril.

En cuanto al potencial demográfico, la población de sus dos municipios constituyentes, Mula y Caravaca, tan sólo aumentó de algo más de los veinte mil habitantes a mediados del siglo XIX a las casi treinta y cinco mil habitantes al final del periodo, con lo que continuaba siendo un “Área Pequeña” según las tipologías definidas para las zonas del Corredor. En consecuencia, su dinámica demográfica mostraba una tasa de crecimiento medio anual de 0,59%, inferior a las medias del Corredor -1,11% y nacional -0,73%-. Respecto del índice potencial productivo, aunque se observan algunos avances, sobre todo, en Mula como se verá a continuación, se mantuvo “bajo” como en la era preferroviaria. La dinámica socioeconómica seguida por ambos queda expuesta a continuación.

- **MULA:**

El municipio de Mula fue muy desfavorecido en términos relativos de acuerdo con la red de comunicaciones del Corredor ya que el ferrocarril hacia Murcia y Caravaca no alcanzó la localidad hasta vísperas de la Guerra Civil y la red de caminos hasta entonces permanecía en estado precario en todas las conexiones, situación heredada de la era preferroviaria.

En cuanto a su potencial demográfico, de los casi diez mil habitantes en 1857 pasó a algo más de trece mil en 1930, con lo que pasó de ser un municipio rural a intermedio de acuerdo con el sistema de ciudades del Corredor. Sin embargo, su dinámica demográfica fue bastante baja en términos relativos pues aun del mismo orden que la correspondiente a la etapa preferroviaria, fue inferior a la del Corredor en esta etapa. En esa dinámica, bastante baja a lo largo del periodo, sobresale un repunte en los últimos años del siglo XIX y un descenso muy brusco en la primera década del nuevo siglo. El análisis de la actividad productiva permitirá entender el porqué de esas oscilaciones.

Como se recordará, la actividad mayoritaria de sus habitantes era la agricultura en la que tenía un peso muy destacado el cultivo de cereales pero también el vino<sup>290</sup> y algún otro. Pues bien, el estancamiento demográfico que se produce hasta finales de siglo se relaciona con esa agricultura basada en la cerealicultura, el tipo de estructura más duramente afectada por la Gran Depresión, aunque en este caso, su escasa integración en los circuitos regionales impidió que sus efectos fuesen mayores<sup>291</sup>.

La dinámica demográfica experimentada a finales de siglo puede encontrar su explicación, en parte, en el auge de la demanda vinícola pero también en la minería que aunque marginal, tenía su representación en el mineral cobre<sup>292</sup> para el que Riera a mediados de los ochenta contabiliza una fundición. Esto queda refrendado en la regresión

---

<sup>290</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 350.

<sup>291</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pp. 314 y 395.

<sup>292</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 109.

demográfica de la primera década del siglo XX en la que coinciden, tal y como se ha visto en repetidas ocasiones, la recuperación del viñedo francés y la expansión de la filoxera en España, y la crisis de la minería.

En cualquier caso, la actividad primaria seguía siendo la dominante en aquellos años pues en 1910 más del setenta y cinco por ciento de la población ocupada se dedicaba a la agricultura, por encima de la media de la región murciana<sup>293</sup>.

En las dos décadas siguientes, aunque en parte se recupera debido a la demanda de productos manufacturados durante el conflicto bélico internacional<sup>294</sup>, cuya actividad fabril también estaba presente en su comarca, la ciudad prácticamente se estanca en términos demográficos debido a su estructura agrícola tradicional, con gran extensión de secanos y con dificultades para adaptar su modelo económico a la nueva demanda<sup>295</sup>.

Por último, respecto del sector terciario, se advierte un avance en las actividades administrativas, de servicios y recreativas, y de las docentes que aumentan significativamente en el periodo. Se contabilizan un teatro, “cuatro sociedades recreativas y varias económicas y sociales”. Es decir, que aunque la labor mayoritaria de la población era la agricultura, el sector terciario comienza a ganar peso en la ciudad, probablemente influenciado por la función de cabecera de partido judicial que desempeñaba, y por unas comunicaciones que pese a sus deficiencias, al menos permitían la conexión con otros núcleos importantes de sus alrededores, convirtiéndose en el núcleo de referencia de ese entorno más próximo.

Para finalizar con la evolución socioeconómica de Mula en esta etapa hay que destacar el papel de las comunicaciones en ese devenir: Ante una situación de desventaja relativa muy importante respecto de otras localidades próximas, el efecto de la Gran Depresión no fue tan acusado en Mula precisamente debido a su alejamiento de estos principales ejes de transporte que estaba configurando el ferrocarril. Por otro lado, poco parece haber tenido que ver el ferrocarril o su ausencia en la dinámica registrada a finales de siglo con motivo del auge vinícola o minero, es decir, la red de caminos, aunque precaria, se mostró suficiente para favorecer el desarrollo de esas actividades. Posteriormente, la crisis de ambas actividades se trasladó a la ciudad prácticamente de igual forma que en otros núcleos. Por último, respecto del sector terciario se observa un avance probablemente vinculado a esa escasa integración en los mercados que le hacía permanecer como núcleo de referencia en su entorno. No obstante, y como hipótesis, es probable que si el ferrocarril hubiese integrado a Mula en los mercados regionales habría puesto de manifiesto en mayor medida las deficiencias de su agricultura, como ocurrió en otros municipios, de manera que ante la nueva demanda en el siglo XX estos municipios muy afectados remodelaron su estructura productiva mientras que Mula siguió parcialmente estancado en su sistema arcaico, padeciendo las consecuencias de su ineficiente estructura agrícola.

En definitiva, y como conclusión más importante del estudio de este municipio, cabe destacar que la separación de Mula de los mercados regionales debido a la ausencia de ferrocarril y unos caminos precarios, en primera instancia pudo beneficiarle en términos relativos pero, con el paso del tiempo, la falta de correcciones en su sistema productivo incidió negativamente en su desarrollo, mientras que otras ciudades que sufrieron una grave crisis inicialmente con la llegada del ferrocarril, se vieron forzadas a mejorar sus sistemas de producción y pudieron desarrollarse a partir de entonces con una base económica bien cimentada.

---

<sup>293</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 115.

<sup>294</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 171 y Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 332.

<sup>295</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 163.

- **CARAVACA:**

Como en el caso de Mula, Caravaca también fue muy desfavorecida en términos relativos de acuerdo con la evolución de la red de comunicaciones del Corredor puesto que el ferrocarril llegó en los años treinta del siglo XX y la red de caminos, ya deficiente en la era preferroviaria, permaneció en ese estado a lo largo de estos ochenta años. Además, la ruta caminera que enlazaba Valencia con Andalucía dejó ser una de las principales de la región en favor del itinerario Alicante a Granada por Lorca<sup>296</sup>, con servicios ferroviarios desde los años ochenta.

Respecto del potencial demográfico, la ciudad pasó de casi quince mil habitantes en 1857 a algo más de veinte mil en 1930 con lo que pasó de ser un municipio intermedio a otro urbano según el sistema de ciudades del Corredor si bien su dinámica demográfica fue inferior a las medias del Corredor y nacional, aunque superior a la correspondiente a la era preferroviaria. La evolución de la tasa de crecimiento medio anual de su población a lo largo de este periodo arroja una aceleración paulatina de la dinámica, siendo prácticamente nula hasta los años ochenta y superar el punto porcentual en la década de los veinte.

Haciendo un repaso a la actividad productiva tratando de relacionarla con esa evolución demográfica, como ocurría en Mula, en las décadas comprendidas entre mediados de siglo y los años ochenta, fue su tipo de agricultura de autoconsumo basada en la cerealicultura la afectada por la “gran depresión”, además del descenso en la producción y su encarecimiento como consecuencia de la aparición de los rendimientos decrecientes en los secanos<sup>297</sup>. En cualquier caso, esa afección no fue excesiva por su escasa integración en los circuitos regionales<sup>298</sup>. Por otra parte, así como los viñedos en parte todavía se mantendrían en Mula, en la zona de Caravaca-Cehegín-Bullas prácticamente en los años ochenta habían desaparecido<sup>299</sup>, con lo que la demanda vinícola no estimuló el desarrollo en Caravaca justificando la escasa variación en la dinámica demográfica durante estos años de finales de siglo.

En esta época también fue afectada la manufactura textil, que sí sufrió la concurrencia de la fabricación en serie favorecida por la llegada del ferrocarril que inundó los mercados locales de productos baratos y bien acabados. En este caso, la afección se produjo más tardíamente en Caravaca que otras ciudades directamente integradas en los ejes ferroviarios más importantes<sup>300</sup>.

La crisis en Caravaca no fue mayor gracias a una cierta actividad minera ya iniciada en la era preferroviaria y que en el Diccionario de Riera se menciona a través de una fundición de hierro y cobre, probablemente relacionada con las cercanas minas de Cehegín<sup>301</sup>.

Ya en el siglo XX, el aumento en los efectivos de Caravaca cabría relacionarlo por un lado, con el incremento de la demanda de productos manufacturados durante el conflicto bélico, la coyuntura alcista de los años veinte y la electrificación, que permitieron una fase de prosperidad en las pequeñas fábricas de la ciudad que conservaban la tradición artesanal<sup>302</sup> y que a buen seguro resistieron porque eran las más eficientes, y por otro lado, con el desarrollo del terciario, pues en los años veinte en esta misma Enciclopedia se enumeran distintos equipamientos como el “hospital, teatro, plaza de toros, casinos...”. Éste se vio favorecido por su condición de cabecera de partido y ante una economía de

---

<sup>296</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 127.

<sup>297</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 112 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 314.

<sup>298</sup> Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 395.

<sup>299</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 120 y Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G. op. cit. pág. 350.

<sup>300</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 125 y Nadal, J. y Carreras, A. op. cit. pág. 332.

<sup>301</sup> Vilar, J. B. y Egea, P. M. op. cit. pág. 222.

<sup>302</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 171.

relativa subsistencia en su entorno, en el que destacaba históricamente como plaza comercial.

Resta sintetizar el papel de las infraestructuras de transporte en el desarrollo de Caravaca: La ciudad fue muy desfavorecida según la red ferroviaria y de caminos a lo largo de todo este periodo quedando prácticamente sustituido el eje de Valencia a Andalucía por Caravaca, por el de Alicante a Granada por Lorca, que desde los años ochenta dispondría de ferrocarril. Ésta sería una de las mayores consecuencias de la llegada del ferrocarril a nivel regional para Caravaca. Así, este relativo aislamiento del comercio regional generado incidiría en una afección más tardía de la crisis manufacturera durante el siglo XIX, mitigada en parte por una cierta actividad minera.

En el siglo XX, se recuperó la economía local gracias a la reactivación de la demanda manufacturera internacional que facilitó el resurgimiento de esta rama, y al desarrollo del terciario por su condición de cabecera de partido, en un contexto donde era la única ciudad medianamente bien comunicada con otros núcleos destacados del entorno.

Es decir, que así como en Mula el aislamiento de los circuitos regionales provocó que persistiesen los problemas en su agricultura, Caravaca, aunque tardíamente, sufrió la competencia manufacturera lo que sugiere que sólo pudieron resistirla los más eficientes con lo que, ante un resurgimiento de la demanda, pudieron responder adecuadamente, y en esa función de adaptación de la estructura industrial a los nuevos tiempos, el ferrocarril desempeñó un papel primordial.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX EN EL SC-7.**

**CUADRO 2.107: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-7 Y MUNICIPIOS 1857-1930.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1857              | 1887              | 1930              | 1786-1857                       | 1857-1887   | 1887-1930   | 1857-1930   |
| MULA            | 9.634             | 10.766            | 13.034            | 0,60                            | 0,39        | 0,49        | 0,48        |
| CARAVACA        | 14.326            | 15.052            | 21.306            | 0,36                            | 0,17        | 0,97        | 0,67        |
| <b>SC-7</b>     | <b>23.960</b>     | <b>25.818</b>     | <b>34.340</b>     | <b>0,45</b>                     | <b>0,26</b> | <b>0,77</b> | <b>0,59</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>777.756</b>    | <b>935.971</b>    | <b>1.405.697</b>  | <b>0,68</b>                     | <b>0,68</b> | <b>1,17</b> | <b>1,11</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>15.454.000</b> | <b>17.550.246</b> | <b>23.677.095</b> | <b>0,61</b>                     | <b>0,45</b> | <b>0,81</b> | <b>0,73</b> |

**CUADRO 2.108: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1885.**

|          | Mol. harina | Telar lino. | Hilado lana | Fáb. curtidos | Fáb. papel | Fáb. loza | Fáb. fundición metales |
|----------|-------------|-------------|-------------|---------------|------------|-----------|------------------------|
| MULA     | X           |             |             |               |            | X         | X                      |
| CARAVACA | X           | X           | X           | X             | X          |           | X                      |

**CUADRO 2.109: ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL SC-7 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS VEINTE.**

|          | Mol. harina | Prensa fideos-pasta | Aguard. | Fáb. paños | Hilado lana | Fáb. curtidos | Fáb. jabón | Fáb. yeso |
|----------|-------------|---------------------|---------|------------|-------------|---------------|------------|-----------|
| MULA     | X           |                     | X       |            | X           |               |            |           |
| CARAVACA | X           | X                   | X       | X          |             | X             | X          | X         |

**CUADRO 2.110: EQUIPAMIENTOS DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1842, 1885 Y 1922.**

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1842 |            |       |       |
|----------|-----------------------|------------|-------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros | Total |
| MULA     | 1                     | 5          |       | 5     |
| CARAVACA | 1                     | 8          | 1     | 10    |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1885 |            |                     |       |
|----------|-----------------------|------------|---------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros               | Total |
| MULA     | 1                     | 11         | 1 teatro<br>casinos |       |
| CARAVACA |                       | 8          |                     | 8     |

|          | EQUIPAMIENTOS EN 1922 |            |                                    |       |
|----------|-----------------------|------------|------------------------------------|-------|
|          | Sanitarios            | Educativos | Otros                              | Total |
| MULA     | 1                     | 9          | 5                                  | 14    |
| CARAVACA | 1                     |            | 1 teatro<br>Plaza toros<br>casinos |       |

**CUADRO 2.111: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-7 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (PRIMERA MITAD SIGLO XIX).**

|          | TIPO DE CAMINO | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | DINÁMICA DEMOGRÁFICA | IND. POT. PROD. | ACTIVIDAD PORTUARIA |
|----------|----------------|-----------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| MULA     | 5              | 7                     | 3                    | MUY BAJO        | -                   |
| CARAVACA | 4              | 6                     | 3                    | MEDIO           | -                   |
| SC-7     | 5              | 5                     | 3                    | BAJO            | 5                   |

|          | COSTE VIAJEROS | COSTE MERCANCÍAS | TIEMPO VIAJEROS | TIEMPO MERCANCÍAS |
|----------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| MULA     | 3              | 5                | 5               | 5                 |
| CARAVACA | 3              | 5                | 5               | 5                 |
| SC-7     | 3              | 4                | 4               | 5                 |

**CUADRO 1.112: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-7 Y MUNICIPIOS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XIX-PRIMER TERCIO SIGLO XX).**

|          | <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>DINÁMICA DEMOGRÁFICA</b> | <b>IND. POT. PROD.</b> | <b>ACTIVIDAD PORTUARIA</b> |
|----------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| MULA     | 5                     | 7                            | 5                           | BAJO                   |                            |
| CARAVACA | 5                     | 6                            | 4                           | MEDIO                  |                            |
| SC-7     |                       | 5                            | 4                           | BAJO                   |                            |

|          | <b>COSTE VIAJEROS</b> | <b>COSTE MERCANCÍAS</b> | <b>TIEMPO VIAJEROS</b> |
|----------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
| MULA     | 2                     | 2                       | 1                      |
| CARAVACA | 2                     | 2                       | 2                      |
| SC-7     | 2                     | 2                       | 1                      |



## **6.8. CONCLUSIONES EN LA FASE DE LLEGADA DEL FERROCARRIL HASTA LA GUERRA CIVIL.**

Tras haber analizado las transformaciones acontecidas en el marco del Corredor tanto a nivel de zonas como de municipios se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La población del Corredor aumentó considerablemente en este periodo, pasando de menos de ochocientos mil habitantes a más de un millón cuatrocientos mil, por tanto, casi duplicando sus efectivos. En consonancia con este crecimiento demográfico, su tasa de crecimiento medio anual entre 1857 y 1930 -1,11%– fue superior a la nacional -0,73%– e incluso a la media de Europa Occidental -0,75%–. En ese sentido fue una tasa mucho más parecida a las más altas de Europa (países nórdicos, Gran Bretaña, Bélgica e incluso Portugal).
- Respecto de la red de transporte terrestre, lógicamente caben destacar los avances experimentados con la llegada del ferrocarril, cuya red en el Corredor prácticamente quedaba finalizada con el nuevo siglo. Así, el coste por viajero al final del primer tercio del siglo XX respecto al transporte por carretera a mediados del siglo XIX, se redujo en algo más de un setenta por ciento, mientras que el tiempo de viaje y coste de mercancías, lo hizo del orden de un ochenta por ciento. Respecto del tiempo de mercancías también se produjeron avances, pero el ferrocarril tan sólo sería competitivo respecto de la carretera en largas distancias, pues las condiciones legales y administrativas a las que estaban sometidos los ferrocarriles (tarifa general, expediciones, entrega, etc.) y la mejora de los caminos, hacían que para trayectos cortos las rutas camineras ofreciesen más ventajas. Precisamente la red de caminos tan sólo sería competitiva frente al ferrocarril en distancias más largas al final del periodo, con la construcción de la red de firmes especiales que discurría por los itinerarios principales del Corredor. En cualquier caso, en las décadas precedentes, en las que ni el turismo ni los camiones habían hecho acto de presencia, el ferrocarril multiplicaba su velocidad entre cinco y seis veces la velocidad de las diligencias, alcanzando velocidades comerciales de unos 35km/h. Así mismo, en el coste de viajeros, el ferrocarril era del orden de tres veces más barato que las diligencias. También en el transporte de mercancías el coste era aproximadamente cuatro veces inferior por ferrocarril frente a los carros que circulaban por las rutas principales del Corredor.
- Nuevamente, a nivel de zonas se aprecia una cierta relación entre accesibilidad y potencial demográfico y productivo, pues las zonas más favorecidas desde el punto de vista de la red de transportes (C-1, gracias a Valencia sobre todo, C-2, SC-3 y, por supuesto, Madrid), son las que mayores potenciales de desarrollo experimentan y viceversa, es decir, las zonas que se vieron claramente desfavorecidas en términos relativos, casos del AI-1 (La Alarcha, Motilla y Casas Ibáñez) y del SC-7 (Mula y Caravaca), mostraron dinámicas de desarrollo mucho menores.
- Sin embargo, a nivel municipal se observa que esta cierta correlación a nivel de zonas es mucho menor, de modo que son otras variables las que justifican en mayor grado el desarrollo municipal frente al ferrocarril. Así, si bien los mayores potenciales socioeconómicos se concentran en las ciudades más importantes del Corredor, dotadas de una mayor accesibilidad, casos de Valencia, Alicante, Cartagena o Alcoy, además de Madrid, y en cierta medida los municipios con menores signos de desarrollo fueron los relativamente desfavorecidos respecto de la red de transportes –Casas Ibáñez, San Javier o Mula–, en la mayoría de ellos no se corresponde la dotación de accesibilidad y el desarrollo experimentado en términos relativos, con lo que se demuestra que para entender la evolución de los municipios habrá que tener en cuenta otras variables.

A continuación se recogen en los CUADROS 2.113 y 2.114 las características socioeconómicas más importantes de zonas y municipios durante este periodo incluyendo estas otras variables que ayudan a comprender los potenciales de desarrollo de zonas y municipios. De este modo se incluyen las siguientes variables<sup>303</sup> con estas consideraciones:

- La caracterización de la **jerarquía demográfica**<sup>304</sup>, **dinámica demográfica**<sup>305</sup>, **índice potencial productivo** y **actividad portuaria**<sup>306</sup> se ha realizado directamente en base a los niveles establecidos en los epígrafes previos.
- La variable **red de ferrocarriles** tiene en cuenta tanto la accesibilidad que proporcionó a la zona o municipio la llegada del ferrocarril como la fecha de implantación de éste.
- La variable **red de caminos** estableciendo el favorecimiento o empeoramiento relativo de acuerdo con los niveles establecidos según la variable tipo de camino finalizado el primer tercio del siglo XX y en relación a mediados del siglo anterior.  
Aunque para zonas no se llevó a cabo este análisis porque para esas distancias relativamente largas el ferrocarril era mucho más competitivo, como resumen se ha estimado esta variable sintetizando el estado de los caminos para el conjunto de municipios de la zona.
- La variable **dotación de recursos naturales** entendiéndose si la zona o el municipio fue favorecida o desfavorecida por la dotación de recursos naturales, productividad de la tierra, existencia de minas, etc.
- La variable **influencia del sistema administrativo** se refiere a si el municipio o la zona fue favorecida o desfavorecida respecto de las circunstancias y decisiones administrativas y políticas. Por ejemplo, si el municipio era capital de provincia será favorecido, si no era cabeza de partido judicial será desfavorecido, etc.

---

<sup>303</sup> Tal y como se señaló en la metodología, la variable condiciones higiénicas no ha sido considerada con carácter general pues los avances en la materia, tanto a nivel urbanístico como en la medicina, fueron relativamente extendidos, por lo que aun habiendo afectado al desarrollo de las ciudades apenas permiten establecer diferencias relativas entre zonas y municipios.

<sup>304</sup> En el caso de la jerarquía demográfica municipal, para facilitar la comprensión el nivel ocho se ha asociado a una jerarquía muy baja; los niveles seis y siete a una jerarquía baja; el nivel cinco a jerarquía media; los niveles tres y cuatro a jerarquía alta, y los niveles uno y dos a jerarquía muy alta.

<sup>305</sup> En el caso de la dinámica demográfica municipal, para facilitar la comprensión los niveles cinco y seis se han asociado a una dinámica muy baja.

<sup>306</sup> En el caso de la jerarquía portuaria municipal, el nivel uno corresponde a jerarquía muy alta; el nivel dos a jerarquía alta; los niveles tres y cuatro a jerarquía media; los niveles cinco y seis a jerarquía baja, y los niveles siete y ocho a jerarquía muy baja.



**CUADRO 2.113: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN ZONAS LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| ZONA                   | JERAR. DEMOG. | DINÁM. DEMOG. 1857-1930 | ÍNDIC EPOT. PROD. | RED DE FFCC       | RED DE CAMINOS | REC. NATUR.    | SIST. ADMIN.   |
|------------------------|---------------|-------------------------|-------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>      | MUY ALTO      | ALTO                    | MUY ALTO          | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | MUY BAJO      | MEDIO                   | BAJO              | MUY DESFAVORECIDO | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | INDIFERENTE    |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | BAJO          | MEDIO                   | MEDIO             | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | MUY BAJO      | MUY BAJO                | ALTO              | MUY FAVORECIDO    | DESFAVORECIDO  | FAVORECIDO     | INDIFERENTE    |
| <b>CORREDOR 2</b>      | MEDIO         | MUY ALTO                | MUY ALTO          | MUY FAVORECIDO    | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | MUY ALTO      | MEDIO                   | ALTO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | MUY FAVORECIDO | MUY FAVORECIDO |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | MUY BAJO      | ALTO                    | MEDIO             | INDIFERENTE       | DESFAVORECIDO  | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | MEDIO         | ALTO                    | MUY ALTO          | MUY FAVORECIDO    | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | BAJO          | BAJO                    | ALTO              | FAVORECIDO        | INDIFERENTE    | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | MUY BAJO      | BAJO                    | MEDIO             | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | ALTO          | MEDIO                   | MEDIO             | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | MUY BAJO      | BAJO                    | MEDIO             | DESFAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | MUY BAJO      | BAJO                    | BAJO              | DESFAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     |

Fuente: Elaboración propia

**CUADRO 2.114: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN MUNICIPIOS LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| ZONA | MUNICIPIO            | JERAR. DEMOG. | DINÁM DEMO. 1857-1930 | ÍNDIC EPOT. PROD. | RED DE FFCC       | RED DE CAMINOS | ACTIV · PORT. | RECURSOS NATURALES | SISTEMA ADMINISTRATIVO |
|------|----------------------|---------------|-----------------------|-------------------|-------------------|----------------|---------------|--------------------|------------------------|
| C-1  | TARANCÓN             | MUY BAJO      | BAJO                  | BAJO              | FAVORECIDO        | MUY FAVORECIDO | -             | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             |
|      | CUENCA               | BAJO          | MEDIO                 | ALTO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | -             | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             |
|      | CARBONERAS           | MUY BAJO      | BAJO                  | MUY BAJO          | DESFAVORECIDO     | INDIFERENTE    | -             | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          |
|      | REQUENA              | BAJO          | BAJO                  | ALTO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | -             | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             |
|      | CHESTE               | MUY BAJO      | MUY BAJO              | BAJO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | -             | MUY FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO          |
|      | VALENCIA             | MUY ALTO      | MEDIO                 | MUY ALTO          | MUY FAVORECIDO    | INDIFERENTE    | MUY ALTA      | FAVORECIDO         | MUY FAVORECIDO         |
| AI-1 | LA ALMARCHA          | MUY BAJO      | BAJO                  | BAJO              | MUY DESFAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          |
|      | MOTILLA DEL PALANCAR | MUY BAJO      | MUY BAJO              | MEDIO             | MUY DESFAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|      | CASAS IBÁÑEZ         | MUY BAJO      | BAJO                  | BAJO              | MUY DESFAVORECIDO | INDIFERENTE    | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
| SC-1 | SAGUNTO              | BAJO          | MUY ALTO              | ALTO              | MUY FAVORECIDO    | MUY FAVORECIDO | MEDIA         | INDIFERENTE        | INDIFERENTE            |
|      | CASTELLÓN            | MEDIO         | BAJO                  | ALTO              | MUY FAVORECIDO    | FAVORECIDO     | BAJA          | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|      | ALCALÁ DE CHIVERT    | MUY BAJO      | MUY BAJO              | BAJO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          |
|      | VINAROS              | MUY BAJO      | MUY BAJO              | BAJO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | MUY BAJA      | INDIFERENTE        | INDIFERENTE            |
| AI-2 | SEGORBE              | MUY BAJO      | MUY BAJO              | ALTO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |

| ZON A       | MUNICIPIO             | JERAR. DEMOG. | DINÁ M DEMO. 1857-1930 | ÍNDIC EPOT. PROD. | RED DE FFCC    | RED DE CAMINOS | ACTIV . PORT. | RECURSOS NATURALES | SISTEMA ADMINISTRATIVO |
|-------------|-----------------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------|----------------|---------------|--------------------|------------------------|
|             | <b>ONDA</b>           | MUY BAJO      | BAJO                   | ALTO              | FAVORECIDO     | INDIFERENTE    | -             | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            |
| <b>C-2</b>  | <b>ARANJUEZ</b>       | BAJO          | BAJO                   | MEDIO             | MUY FAVORECIDO | MUY FAVORECIDO | -             | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            |
|             | <b>ALCÁZAR</b>        | BAJO          | MUY ALTO               | MUY ALTO          | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | INDIFERENTE        | FAVORECIDO             |
|             | <b>VILLARROBLED O</b> | BAJO          | MEDIO                  | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          |
|             | <b>LA RODA</b>        | BAJO          | BAJO                   | MEDIO             | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            |
|             | <b>ALBACETE</b>       | MEDIO         | MEDIO                  | MUY ALTO          | MUY FAVORECIDO | MUY FAVORECIDO | -             | FAVORECIDO         | MUY FAVORECIDO         |
| <b>SC-2</b> | <b>HELLÍN</b>         | BAJO          | MEDIO                  | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>CIEZA</b>          | BAJO          | BAJO                   | ALTO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>MURCIA</b>         | MUY ALTO      | BAJO                   | ALTO              | MUY FAVORECIDO | MUY FAVORECIDO | -             | FAVORECIDO         | MUY FAVORECIDO         |
|             | <b>TORRE-PACHECO</b>  | MUY BAJO      | MUY BAJO               | MEDIO             | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            |
|             | <b>CARTAGENA</b>      | ALTO          | BAJO                   | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | ALTA          | MUY FAVORECIDO     | MUY FAVORECIDO         |
| <b>AI-3</b> | <b>JUMILLA</b>        | BAJO          | MEDIO                  | MEDIO             | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>YECLA</b>          | BAJO          | BAJO                   | MEDIO             | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | -             | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            |
| <b>SC-3</b> | <b>ALMANSA</b>        | BAJO          | BAJO                   | MEDIO             | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>VILLENA</b>        | BAJO          | BAJO                   | ALTO              | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>ELDA</b>           | BAJO          | MUY ALTO               | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | DESFAVORECIDO      | DESFAVORECIDO          |
|             | <b>ALICANTE</b>       | ALTO          | MEDIO                  | MUY ALTO          | MUY FAVORECIDO | MUY FAVORECIDO | ALTA          | FAVORECIDO         | MUY FAVORECIDO         |
| <b>SC-4</b> | <b>ALCOY</b>          | MEDIO         | BAJO                   | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | -             | DESFAVORECIDO      | FAVORECIDO             |

| ZONA        | MUNICIPIO         | JERAR. DEMOG. | DINÁM DEMO. 1857-1930 | ÍNDIC EPOT. PROD. | RED DE FFCC    | RED DE CAMINOS | ACTIV . PORT. | RECURSOS NATURALES | SISTEMA ADMINISTRATIVO |
|-------------|-------------------|---------------|-----------------------|-------------------|----------------|----------------|---------------|--------------------|------------------------|
|             | <b>ONTENIENTE</b> | BAJO          | MUY BAJO              | ALTO              | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>JÁTIVA</b>     | BAJO          | MUY BAJO              | ALTO              | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>ALCIRA</b>     | BAJO          | BAJO                  | ALTO              | MUY FAVORECIDO | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
| <b>SC-5</b> | <b>CULLERA</b>    | BAJO          | MUY BAJO              | BAJO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | MUY BAJA      | FAOVRECIDO         | MUY DESFAVORECIDO      |
|             | <b>GANDÍA</b>     | BAJO          | BAJO                  | ALTO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | BAJA          | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>DENIA</b>      | BAJO          | BAJO                  | ALTO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | MUY BAJA      | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>BENIDORM</b>   | MUY BAJO      | MUY BAJO              | MUY BAJO          | DESFAVORECIDO  | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | DESFAVORECIDO          |
| <b>SC-6</b> | <b>ELCHE</b>      | MEDIO         | BAJO                  | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>ORIHUELA</b>   | MEDIO         | BAJO                  | ALTO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>TOTANA</b>     | BAJO          | BAJO                  | BAJO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>LORCA</b>      | ALTO          | MUY BAJO              | BAJO              | FAVORECIDO     | FAVORECIDO     | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>ÁGUILAS</b>    |               | BAJO                  | MEDIO             | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | MEDIA         | FAVORECIDO         | INDIFERENTE            |
| <b>AI-4</b> | <b>TORREVIEJA</b> | MUY BAJO      | MUY BAJO              | MUY ALTO          | FAVORECIDO     | DESFAVORECIDO  | MUY BAJA      | MUY FAVORECIDO     | INDIFERENTE            |
|             | <b>SAN JAVIER</b> | MUY BAJO      | BAJO                  | MUY BAJO          | DESFAVORECIDO  | DESFAVORECIDO  | -             | INDIFERENTE        | DESFAVORECIDO          |
|             | <b>MAZARRÓN</b>   | BAJO          | BAJO                  | MEDIO             | DESFAVORECIDO  | DESFAVORECIDO  | MUY BAJA      | MUY FAVORECIDO     | FAVORECIDO             |
| <b>SC-7</b> | <b>MULA</b>       | BAJO          | MUY BAJO              | BAJO              | DESFAVORECIDO  | DESFAVORECIDO  | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |
|             | <b>CARAVACA</b>   | BAJO          | BAJO                  | MEDIO             | DESFAVORECIDO  | DESFAVORECIDO  | -             | FAVORECIDO         | FAVORECIDO             |

Fuente: Elaboración propia

En estos cuadros se evidencia la escasa correlación entre desarrollo y accesibilidad relativa, con lo que seguidamente se describen la evolución de cada zona y sus respectivos municipios destacando el papel del ferrocarril y tratando de establecer su función en el desarrollo en estos ámbitos territoriales.

- **CORREDOR 1:**

Se trata de una zona que mantiene e incluso aumenta sus potenciales demográfico y económico. Esta circunstancia se debe básicamente a la hegemonía que estaba adquiriendo Valencia en toda la región y que había dinamizado su desarrollo prácticamente a todos los niveles. Sin embargo, en la zona se observan grandes diferencias en los potenciales de desarrollo debido a una gran heterogeneidad de circunstancias a lo largo de todo este eje:

Comenzando precisamente por Valencia, a lo largo de estos años se benefició sustancialmente de la llegada del ferrocarril que, junto a su puerto, permitieron ampliar su área de influencia comercial y convertirse en la gran ciudad de toda su provincia. En ese proceso influyeron decisivamente las posibilidades de cultivos con grandes expectativas empresariales en su entorno.

Esa polarización en términos administrativos se vio claramente favorecida merced al transporte de viajeros por ferrocarril y la disminución consecuyente de los costes y tiempo de viaje. Una de las ciudades que entró a formar parte de esa integración comercial fue Requena que, gracias a su dotación de recursos naturales, que permitía el cultivo de la vid, y a la llegada del ferrocarril, aumentó sus posibilidades desarrollo.

Como integrante del área comercial de Valencia, aunque en este caso ya lo era desde la era preferroviaria, también hay que mencionar a Cheste, municipio de especial interés por cuanto en la etapa preferroviaria sus funciones administrativas eran muy escasas ya que la cabeza del partido judicial era Chiva y los caminos más importantes de la época atravesaban ésta quedando separada a unos kilómetros Cheste. En esta etapa cabría dilucidar hasta qué punto unas condiciones de accesibilidad, ahora ya relativamente favorables a Cheste por la mayor proximidad a Valencia que le había configurado el ferrocarril, influyeron en el desarrollo de ambas localidades conservando la cabeza del partido judicial Chiva y bajo unos cultivos vinícolas similares:

El resultado fue que una vez llegado el ferrocarril a Cheste el desarrollo tanto en términos demográficos como administrativos se fue concentrando en ella, mientras, Chiva permaneció estancada, lo que indica la gran relevancia que tuvieron las transformaciones en las relaciones de accesibilidad motivadas por el ferrocarril como catalizadoras del desarrollo.

Pasando ya a sintetizar el devenir de los municipios conguenses pertenecientes a esta zona, en primer lugar cabe destacar la falta de comunicación ferroviaria entre Cuenca y Tarancón respecto de Carboneras, Requena, Cheste y Valencia, de manera que el ferrocarril que partía de Madrid tan sólo llegaba a Cuenca, con lo que se produjo una discontinuidad en este eje ya que los caminos tampoco se encontraban en buen estado. El caso de Carboneras fue extremo en este sentido ya que quedó sin servicios ferroviarios en un lugar intermedio entre Cuenca y Requena.

En cuanto a Tarancón, pese a no existir la conexión ferroviaria directa con Levante, la conexión con Aranjuez permitía la expedición de sus excedentes vinícolas hacia el Mediterráneo observándose en su dinámica demográfica una relación evidente con la coyuntura de la comercialización del vino, de manera que la época de mayores posibilidades comerciales se corresponde con una dinámica demográfica mayor y



viceversa. Esta dinámica es muy similar a la acontecida en las ciudades descritas del entorno de Valencia, de modo que la situación de los mercados internacionales se muestra muy importante en el desarrollo de los municipios que pudieron aprovechar en mayor o menor medida esta coyuntura según su accesibilidad básicamente por ferrocarril.

Pasando a revisar la ciudad de Cuenca, en ésta se aprecia una transformación de la sociedad estamental y “parasitaria” de décadas anteriores hacia una ciudad más productiva, pero que en cualquier caso no pudo o no supo aprovechar la coyuntura de construcción del tendido ferroviario puesto que disponía de abundante madera en su entorno. Tampoco se puede pasar por alto que la llegada del ferrocarril fue tardía para competir en costes con otras zonas proveedoras de este input. En cualquier caso, el ferrocarril apenas estimuló la actividad productiva de Cuenca, que más bien modificó su estructura terciaria gracias a su condición como capital de provincia, lo que facilitó la llegada de inmigrantes de otros municipios de la provincia.

Por último, Carboneras, a pesar de verse muy desfavorecida en este periodo, experimenta en términos relativos un crecimiento muy importante, aunque sin perder de vista que no alcanzó hasta 1930 los mil quinientos habitantes. Ese dinamismo demográfico relativo quizá habría que relacionarlo más con las mejoras higiénicas que con un importante potencial de desarrollo pues tampoco era cabeza de partido judicial. Lo cierto es que en los años treinta del siglo XX, permanecía con una economía de subsistencia lo que se puede achacar en parte al hecho de que administrativamente no tenía atribuidas funciones, pero también a sus deficientes comunicaciones que apenas contribuyeron en la comercialización de sus excedentes, especialmente vinícolas, ya que no se observa relación entre los años de coyuntura favorable para las zonas productoras de vino y la dinámica demográfica de Carboneras.

- **ÁREA INTERIOR 1:**

El Área Interior 1 fue la más desfavorecida relativamente desde el punto de vista de las comunicaciones pues ninguno de sus municipios dispuso de servicios de ferrocarril en todo el periodo. El análisis de esta zona resulta de gran relevancia a fin de comparar qué ocurrió en esta zona con respecto a otras que dispusieron de estos servicios.

En primer lugar, cabe destacar que el potencial demográfico seguía siendo muy bajo, pues en total no alcanzaba los diez mil habitantes, lo cual no resulta especialmente significativo para extraer conclusiones ya que esta situación se arrastraba desde la era preferroviaria.

De donde sí se pueden extraer algunas conclusiones es del análisis de la dinámica demográfica, que arroja unas tasas de crecimiento muy bajas en el marco del Corredor, y del índice potencial productivo, que también tendió a descender. Sin embargo, la evolución de los municipios que componen esta zona fue distinta pudiéndose diferenciar prácticamente entre la evolución seguida por La Almarcha, por un lado, y Motilla del Palancar y Casa Ibáñez, por otro.

Teniendo presente que los tres municipios eran excedentarios respecto de la producción vinícola, en La Almarcha prácticamente no se apreció una relación entre la dinámica demográfica y los periodos de alza y baja de la comercialización de vino nacional e internacional, mientras que ésta sí ocurrió en Motilla y Casas Ibáñez. Esta circunstancia cabría achacarla a la excesiva distancia que separaba La Almarcha de Levante, mientras que respecto de Motilla y Casas Ibáñez la cercanía era mucho mayor, por lo

que pudieron integrarse en la distribución comercial a lo largo de todo el periodo. Caben dos matizaciones a esta circunstancia:

1. En los años veinte sí concuerda la recuperación del viñedo con una aceleración demográfica en La Almarcha, al igual que ocurría en Carboneras, seguramente producto de la mejora de los caminos al integrarse, sobre todo, La Almarcha en la red de firmes especiales que llegaba hasta Valencia.
2. La dinámica de desarrollo socioeconómica alcanzada en Motilla y Casas Ibáñez en la fase alcista del ciclo vinculado a la comercialización del vino, fue inferior a la de otros municipios cercanos a Valencia que sí dispusieron de ferrocarril, del mismo modo que en las etapas valle aquellos lo acusaban más que los “municipios ferroviarios” por lo que se intuye que el nuevo modo aceleraba los periodos de crecimiento y amortiguaba el posible estancamiento o recesión en los años difíciles.

#### • **SUBCORREDOR 1:**

El Subcorredor 1 fue una zona claramente favorecida respecto del sistema de comunicaciones del Corredor, ya que desde los años sesenta contó con el servicio de ferrocarril quedando enlazada con Valencia y, a través de ésta, con el interior y sureste peninsular, además de la prolongación hasta Cataluña. También desde inicios del siglo XX la red se amplió con dos líneas hasta Calatayud (Zaragoza) y Ojos Negros (Teruel) con lo que quedó conectada con la región de Aragón.

Por otro lado, la red de caminos evolucionó satisfactoriamente a lo largo de estos años, como demuestra el hecho de que en la década de los veinte el eje costero pasó a pertenecer a la red de firmes especiales. Además también mejoraron las carreteras transversales hacia el interior castellonense.

Respecto del potencial demográfico se mantenía en una posición intermedia en el conjunto del Corredor, como había sucedido a mediados del siglo XIX, siendo su dinámica demográfica ligeramente inferior a la media del Corredor. Del mismo modo, su índice potencial productivo se mantenía como medio en el conjunto del Corredor. Sin embargo, las diferencias en la evolución de los cuatro municipios de la zona son muy notables.

Comenzando por Castellón, a lo largo de estos años reforzó su carácter de capital de provincia gracias, en parte, a esa condición que le había sido otorgada en el primer tercio del siglo XIX, pero también a la pronta llegada del ferrocarril que, junto al puerto, impidieron que las fluctuaciones en los mercados internacionales fuesen percibidas con gran intensidad, viéndose asimismo notoriamente beneficiada por el cultivo mayoritario de naranjas en su entorno que paulatinamente fue aumentando.

En el caso de Sagunto, cabe destacar la conexión con Ojos Negros a través del ferrocarril minero de vía estrecha, que permitió transportar el valioso mineral de aquella zona aragonesa al puerto y exportarlo más allá de las fronteras nacionales. Esto indujo la llegada de numerosos inmigrantes, alcanzando el punto culminante con la construcción de la fábrica de altos hornos que atrajo a tal cantidad de trabajadores que, en menos de diez años duplicó su población pasando de diez a veinte mil habitantes. En cualquier caso, las tareas administrativas no se llegaron a desarrollar en exceso debido a la proximidad de Valencia que se “acercaba” a Sagunto gracias al ferrocarril sobre todo.

La cruz a estas dos ciudades la pusieron Alcalá de Chivert y Vinaroz. En la primera de ellas fueron la ausencia de un puerto en condiciones, la práctica inexistencia de relaciones transversales por donde se pudiesen acarrear las mercancías desde el

interior, y el hecho de que la cabecera del partido se ubicase en San Mateo, las responsables de que el municipio no prosperase casi en ningún capítulo, advirtiéndose tan sólo un cierto estímulo en la época dorada de la comercialización vinícola, en la que la que ferrocarril incidió favorablemente.

En Vinaroz, se dio la paradoja de que el ferrocarril llegó a perjudicarlo, aunque más bien fue una combinación de factores lo que declinó su crecimiento. Por una parte, cabe mencionar la configuración del sistema ferroviario en toda la región sur de Castellón y norte de Valencia, que forzó la canalización de los minerales y otros productos hacia Sagunto principalmente, por lo que su puerto perdió una oportunidad clara de desarrollo. Asimismo, el puerto inició un abultado descenso en su actividad motivado por la dependencia del cultivo vinícola y su exportación mayoritaria por vía marítima a Francia hasta que en los años ochenta, una vez finalizada la red ferroviaria, el nuevo modo desplazó al barco e inutilizó parcialmente la función del puerto. Del mismo modo, esta dependencia vinícola se transformó en crisis con la llegada de la filoxera a sus tierras, con lo que la ciudad se vio sumida en una profunda recesión hasta los años veinte, en que consiguió remontar ligeramente el vuelo gracias al incremento de la demanda de productos agrícolas tras la I Guerra Mundial.

- **ÁREA INTERIOR 2:**

Esta zona fue también claramente beneficiada según la red de comunicaciones del Corredor, sobre todo por lo que se refiere al ferrocarril, ya que en cuanto a la carretera, el estado precario de sus caminos hacia el litoral mermó sus posibilidades de desarrollo, al menos hasta la llegada del ferrocarril.

Respecto de la dinámica demográfica, apenas fue ligeramente positiva con lo que en conjunto prácticamente mantuvo su población alrededor de los catorce mil habitantes, como a mediados del siglo XIX. Sin embargo, su índice potencial productivo seguía siendo alto en términos relativos, aunque con una redistribución notable de los potenciales de desarrollo en sus dos municipios, Segorbe y Onda, en relación a los de mediados de siglo.

En ese sentido, la ciudad de Segorbe sufrió un estancamiento e incluso recesión demográfica en el conjunto del periodo. Esta circunstancia cabría achacarla a varios factores: la escasa producción vinícola y la tardía llegada del ferrocarril a finales del siglo XIX, en plena epidemia filoxérica, imposibilitaron el crecimiento en base a las sinergias que estos dos elementos habían generado en otras ciudades del Corredor. Además, la producción mayoritaria, el aceite, estaba consolidada desde décadas atrás en los mercados internacionales y era transportada al puerto de Sagunto a través del camino de Aragón, que aunque en estado regular, se mostraba suficiente para este trayecto, con lo que el ferrocarril poco aportó a la ciudad. Por último, en esta recesión demográfica sin duda influyeron las mayores posibilidades de desarrollo en ciudades próximas como Sagunto, que pudieron originar movimientos migratorios desde Segorbe.

En el caso de Onda, aunque sin experimentar variaciones sobresalientes en su población, tuvo lugar un cambio muy sustancial en su estructura productiva con motivo del ferrocarril, ya que desde su llegada a finales de los ochenta favoreció la comercialización y, con ello, tanto el desarrollo de la industria de la cerámica como el cultivo de la naranja en sus fértiles tierras. Estas circunstancias se tradujeron en tasas de crecimiento de su población elevadas desde los años noventa hasta el primer tercio del siglo XX, tan sólo interrumpidas por la crisis en los mercados internacionales

durante la I Guerra Mundial en que, como en el caso de Segorbe, se produjeron emigraciones hacia Sagunto u otras plazas con mejores perspectivas.

- **CORREDOR 2:**

El Corredor 2 fue muy favorecido en términos relativos desde el punto de vista de la red de comunicaciones en esta etapa de llegada del ferrocarril. De hecho, desde los años cincuenta, ya quedaba conectado a través del nuevo modo con Madrid y su entorno así como con Levante. Además, desde Alcázar de San Juan partía una línea hacia Andalucía y desde Aranjuez hacia Cuenca. Por otro lado, la red de caminos también favoreció sus relaciones, ya que la ruta de Madrid al Mediterráneo pasó a convertirse en un itinerario de la red de firmes especiales.

En cuanto al potencial demográfico, pasó de ser un área mediana a un área grande por el aumento de su población de los casi cincuenta mil habitantes de 1857 a superar ampliamente los cien mil en 1930. Del mismo modo, el índice potencial productivo pasó de alto, a mediados del siglo XIX, a muy alto en el primer tercio del siglo XX. No obstante, en la evolución de los municipios constituyentes de la zona se aprecian diferencias que conviene remarcar de acuerdo con los objetivos de este trabajo.

Comenzando por Aranjuez, el ferrocarril impulsó las actividades agrícola y comercial de la ciudad acercándolas en un periodo muy breve de tiempo a los niveles alcanzados por otros municipios de la región, pasando desde entonces, finales de los años cincuenta, a experimentar una evolución en su dinámica demográfica y económica similar a la de otras ciudades de potenciales parecidos.

En cuanto a Alcázar de San Juan y Villarrobledo, la primera de las ciudades, experimentó un formidable desarrollo vinculado a las actividades comerciales y administrativas, gracias a su ubicación estratégica en la confluencia de las líneas de Madrid a Levante y Andalucía, desarrollo que fue acentuándose conforme la red ferroviaria nacional fue ampliándose y apenas viéndose limitado su crecimiento en los periodos de crisis generalizada como la ocurrida durante la I Guerra Mundial. En cualquier caso, estas funciones también se vieron reforzadas por la expansión del viñedo en sus tierras ante las crisis cerealística europea y la posibilidad de comercializar con relativa facilidad esos excedentes gracias al ferrocarril. Por lo que respecta a Villarrobledo, su dinámica socioeconómica, aunque inferior a la de Alcázar, también fue muy notable, aunque en este caso relacionada con sus excedentes agrícolas e industriales, puesto que el emplazamiento de Villarrobledo no era tan destacado en la red de comunicaciones, justificándose ese diferencial de crecimiento entre ambas precisamente en esa posición privilegiada de Alcázar.

La importancia de una ubicación estratégica queda también refrendada al comparar la evolución de Albacete frente a La Roda. Así, la proximidad de La Roda a la capital de la provincia, que hacía de biela en la línea de Madrid a Valencia, Alicante y Murcia, limitó su desarrollo puesto que las funciones terciarias eran desempeñadas en gran medida por Albacete, circunstancia ésta que repetía lo acontecido en la era preferroviaria, donde la red de caminos favorecía relativamente a Albacete frente a La Roda. Más concretamente, en Albacete, es a partir del nuevo siglo, con la recuperación general de la economía y su emplazamiento estratégico en la red de comunicaciones del Corredor, cuando inicia un notable ciclo expansivo apoyado en su papel de capital de provincia.

- **SUBCORREDOR 2:**

El Subcorredor 2 se vio notablemente beneficiado según la red de comunicaciones del Corredor, pues desde los años sesenta quedó conectado con el interior peninsular por ferrocarril y desde mediados de los ochenta, a través de Murcia, con Alicante y Andalucía. Además, las rutas camineras que seguían estas mismas direcciones, pasaron a pertenecer a la red de firmes especiales en la tercera década del siglo XX.

En cuanto al potencial demográfico, seguía siendo una de las áreas más importantes del Corredor, con más de trescientos mil habitantes en 1930. Además, el sistema de ciudades presentaba claramente una estructura bipolar entre Murcia y Cartagena pues ambas superaban los cien mil habitantes en el primer tercio del siglo XX. Precisamente estas dos ciudades siguen dinámicas demográficas y productivas muy distintas, que permiten definir prácticamente dos modelos de ciudades que se repetirán en otras zonas que incluyan municipios murcianos.

Así, comenzando por Murcia y Cieza, se observa un estancamiento, incluso a veces regresión demográfica, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX vinculada a su integración en los mercados nacionales, ya que la estructura cerealista de ambas, con numerosas ineficiencias en la producción, les impedía competir en estos mercados. En el cambio de siglo, fue la aparición de nuevos cultivos, ahora sí, con técnicas mucho más avanzadas, lo que permitió el resurgir de ambas ciudades. En ellas, el ferrocarril aceleró el proceso de decaimiento de la segunda mitad del siglo XIX y dinamizó su actividad en el primer tercio del siglo XX, cuando habían saneado su economía. Es decir, el ferrocarril actuó como acelerador de los procesos económicos preexistentes.

Por el contrario, en Cartagena durante la segunda mitad del siglo XIX, tuvo lugar un intenso proceso de desarrollo económico relacionado con el “boom” de la minería, que se vio truncado a finales de siglo por la integración de los mercados, aunque en este caso a nivel mundial: De nuevo ineficiencias en el sistema productivo, pero también la escasa mentalidad empresarial de los cartageneros impedían competir con los minerales extranjeros, dando lugar a un estancamiento socioeconómico en el primer tercio del siglo veinte que pudo ser amortiguado por la actividad del puerto, el Arsenal y otras fábricas instaladas en la ciudad. En este caso el ferrocarril apenas tuvo incidencia en el devenir cartagenero. En todo caso, cabría mencionar la actividad portuaria que gracias al ferrocarril, pudo aumentar su movimiento de mercancías de todo tipo procedentes de la región y de países extranjeros. Pese a todo, la llegada del ferrocarril no supuso grandes cambios en la dinámica cartagenera, que debido a la proximidad de las minas respecto del puerto no precisaba de un sistema ferroviario de larga distancia para efectuar el traslado del mineral al puerto, verdadera infraestructura históricamente responsable del desarrollo experimentado en Cartagena.

En cuanto a Torre-Pacheco, en parte cabría asimilar su evolución a la experimentada en Murcia, pues en los años sesenta y setenta existen indicios de aparición de rendimientos decrecientes en sus tierras, mientras que sus minas de hierro permiten revitalizar el municipio, al menos en las últimas décadas del siglo XIX, cuando el plomo casi agonizaba. En el primer tercio del siglo XX, padeció las dificultades de su agricultura que no había podido “dar el salto”, como ocurrió en Murcia y la decadencia de la minería con lo que sufrió una crisis considerable.

Por último, en Hellín, ciudad predominantemente minera, su evolución es similar a la de Cartagena durante la segunda mitad del siglo XIX, pero la diferencia estaba en que durante el siglo XX, la comercialización del azufre, sobre todo durante la I Guerra Mundial, se recupera, además de una mejoría generalizada de la economía albaceteña y de los municipios de los cuales era cabeza de partido Hellín, con lo que logra

sobreponerse a las enormes dificultades por las que atravesaron estas otras ciudades mineras. En esta ciudad el ferrocarril sí tuvo una incidencia más importante, pues por un lado permitió aumentar la competitividad de sus excedentes mineros al reducir el coste del transporte respecto del puerto de Cartagena y, por otro, se convirtió en la plaza comercial de su partido dando salida a los excedentes, en este caso agrarios, sobre todo en el primer tercio del siglo XX, una vez recuperada la economía albaceteña y cuando más lo precisaba la ciudad.

- **ÁREA INTERIOR 3:**

El Área Interior 3 fue poco favorecida en términos relativos por la red de comunicaciones del Corredor, pues hasta mediados de los años ochenta y comienzos del siglo, no llegó el ferrocarril hasta cada uno de los municipios la zona, Yecla y Jumilla respectivamente, y en cualquier caso, no se trataba de un eje prioritario a nivel nacional sino de uno transversal. Además la red de caminos seguía en un estado deficiente heredado de la era preferroviaria.

La zona, aunque no pasaba de ser un “Área Pequeña” según la tipología establecida, tenía una población que se acercaba a los cincuenta mil habitantes en 1930, mientras que en 1857 apenas superaba los veinte mil. Esto refleja la elevada dinámica demográfica de sus municipios que superaban los veinte mil habitantes transcurridos los primeros treinta años del siglo XX.

La evolución socioeconómica de ambos municipios, es muy parecida a lo largo de toda esta fase distinguiéndose con claridad dos subperiodos:

- El primero, hasta finales del siglo XIX, donde la especialización vinícola permitió un destacado desarrollo a todos los niveles. Como la escasez de agua en el Altiplano no permitía el cultivo de cereales, además de que el ferrocarril desde Castilla no alcanzaba estas tierras, no sufrieron los efectos de la Gran Depresión.
- El segundo, desde la crisis filoxérica en España y la recuperación del viñedo francés, hasta el primer tercio del siglo XX, en el que ese desarrollo se ve truncado. Este estancamiento no tiene su reflejo en la dinámica demográfica hasta los años veinte, por la emigración inicial del campo hacia cada uno de los núcleos urbanos, aunque en el caso de Jumilla también se relaciona con un ataque hacia sus viñedos no tan virulento. No obstante, esa emigración inicial hacia ambos núcleos se tornaría en definitiva hacia otros destinos nacionales y extranjeros en los años veinte.

En esta dinámica, la conclusión que se extrae es que el papel del ferrocarril fue escaso, pues el auge socioeconómico de la segunda mitad del siglo XIX y la crisis posterior, poco o nada tuvieron que ver con la llegada del ferrocarril a estas tierras –en Jumilla incluso en momentos difíciles respecto del cultivo de la vid–, sino que las respuestas a ese devenir se encuentran más bien en la dotación de recursos naturales y la coyuntura de los mercados internacionales. En todo caso, cabría resaltar una cierta incidencia para afianzar el papel de estas dos ciudades como cabeceras en el seno del Altiplano, circunstancia que ya se venía dando desde la era preferroviaria debido a la configuración histórica de la red de caminos.

• **SUBCORREDOR 3:**

El Subcorredor 3 fue muy beneficiado en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, debido a la temprana llegada del ferrocarril en 1858 que reforzaba el eje caminero articulador de la zona y la enlazaba con el interior peninsular, y el centro y norte de la región valenciana. Además, desde los años ochenta, partió una línea desde Alicante hasta Murcia y Andalucía, y otra desde Villena hacia Yecla y Alcoy, con sus respectivas prolongaciones hacia Jumilla y Gandía. Ya en 1915, Alicante quedaría enlazada con Denia y el litoral valenciano mediante un ferrocarril de vía estrecha.

En cuanto a la red de caminos, a excepción de la ruta de Alicante hacia el sur de la provincia por el litoral, experimentaron sustanciales mejoras, hasta el punto de convertirse en firmes especiales en la tercera década del siglo XX, los de Alicante hacia Valencia por el litoral, y hacia Murcia y Andalucía.

Respecto de su potencial demográfico, con casi ciento veinte mil habitantes en 1930 se convirtió en un “Área Grande” según la tipología de zonas, mientras que a mediados del siglo XIX era un “Área Mediana” con algo más de cincuenta mil habitantes. El índice potencial productivo pasó de alto en la era preferroviaria a muy alto, aunque no todos los municipios alcanzaron este nivel de desarrollo:

- Almansa, durante la crisis del cereal, fue incapaz de revitalizar la economía local y tuvo que esperar a que la demanda vinícola creciese a finales del siglo XIX, para que se advirtiese una aportación importante del ferrocarril que, además de facilitar este comercio, poco a poco fue consolidando a la ciudad como referente de su entorno en términos tanto comerciales como administrativos.
- En Villena, el proceso fue parecido, ya que hasta el aumento en la demanda de vinos con carácter internacional, no se dio el verdadero despegue de la ciudad, que apoyado por el ferrocarril de vía estrecha que enlazaba Yecla con Villena, pudo reforzar su centralidad, toda vez que reducir sus costes de comercialización con la prolongación de la línea hasta Gandía.
- En Elda, la situación fue bien distinta, pues estaba sumida en una crisis tanto agrícola como manufacturera. Así, la llegada del ferrocarril, en todo caso, pudo agudizar la crisis facilitando la entrada de otros productos más competitivos. Su resurgir se produjo por la acumulación de capitales provenientes de la venta de caldos, tan abundante en su entorno, que estimularon el nacimiento de una nueva industria zapatera con costes salariales más competitivos y que pudo hacerse con un hueco en el mercado desde inicios del siglo XX. En este proceso, el ferrocarril tan sólo pudo influir para facilitar el intercambio de sus excedentes primero vinícolas y más tarde manufacturados, pero no como elemento determinante del desarrollo como demuestran la disparidad entre las fechas de llegada del ferrocarril y resurgir vinícola e industrial. Incluso, las actividades administrativas apenas se desarrollaron, ya que estaban concentradas desde la era preferroviaria en la cabecera del partido, Monóvar, con una población parecida pero mayor cultura urbana. Es decir, que en este caso, la variable administrativa se reivindica como un factor de enorme peso en las decisiones de emplazamiento de servicios.
- Por último, en Alicante, desde la llegada del ferrocarril se advierte un notorio impulso en la actividad secundaria, pero sobre todo terciaria, puesto que, junto con el puerto, dinamizaron la actividad comercial. Además, una serie de

reformas urbanas como el derribo de las murallas, permitieron el desarrollo urbano. El impacto del ferrocarril sobre la actividad mercantil fue evidente, como indica el caso de la instalación de una sucursal del Banco de España en el mismo año en que llega el ferrocarril de Alicante. También el ferrocarril desde Alicante a Murcia y Andalucía generó importantes tráfico de mercancías hacia el puerto de Alicante. Así, el resultado de todas estos factores, fue una aceleración en su dinámica transformadora en favor de las actividades más productivas que se venía observando desde la era preferroviaria, principalmente desde su designación como capital provincial. Es decir, el ferrocarril dinamizó el proceso ya existente consolidando a la ciudad como referencia administrativa y comercial de la provincia.

- **SUBCORREDOR 4:**

El Subcorredor 4 se vio sustancialmente beneficiado en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor, aunque con diferencias entre sus municipios. Así, Alcira y Játiva desde los años cincuenta, quedaron conectadas con los principales ejes ferroviarios regionales a través de la línea de Madrid a Valencia por Albacete. Además, desde los ochenta partió una línea de vía estrecha desde Carcagente, en las inmediaciones de Alcira, hasta Gandía. Mientras, Alcoy y Onteniente tuvieron que esperar a finales de siglo y comienzos del siguiente para conectar vía ferrocarril con Játiva, Gandía y Jumilla.

En cuanto a la red de caminos, la situación fue parecida, de modo que los más beneficiados fueron Játiva y Alcira por su proximidad a la ruta de Albacete a Valencia, mientras que Onteniente y Alcoy seguían padeciendo una red viaria en precarias condiciones.

En relación al potencial demográfico, en 1930 se aproximó a los noventa mil habitantes siendo, por tanto, un “Área Mediana” según la jerarquía de zonas del Corredor, habiendo experimentado una dinámica demográfica inferior a las correspondientes al Corredor y España durante este periodo.

Respecto del índice potencial productivo, se mantuvo alto, aunque con matizaciones según municipios, al igual que ocurría con la evolución demográfica. De hecho, se pueden distinguir dos grupos de municipios cuyas dinámicas son relativamente parecidas o se pueden justificar por fenómenos parecidos: Alcoy y Onteniente por un lado, y Játiva y Alcira, por otro:

- En cuanto a los dos primeros, la llegada del ferrocarril, especialmente la línea de Gandía a Alcoy, y el posterior enlace con Onteniente, fue muy importante pues permitió acercar el carbón, materia prima básica de su industria, a costes razonables, lo que ayudó a sobrepasar la crisis en la que estaban inmersos a finales del siglo XIX. Naturalmente, no sólo el abaratamiento del input fue responsable de este resurgir, sino que fue acompañado de la mecanización de su estructura fabril. Cabe recordar que en Onteniente la crisis de las manufacturas fue menos acusada que en Alcoy pues disponía de una economía más diversificada, mientras que Alcoy era mucho más dependiente de la actividad industrial. Dicho de otra forma, aunque Alcoy dispuso de una mayor accesibilidad que Onteniente ya que prácticamente se convirtió en un nudo ferroviario, las variables económicas tuvieron más peso que las referidas al sistema de transporte para justificar la evolución socioeconómica de ambas.



- Respecto de los dos segundos, Játiva y Alcira, sufrieron a mediados del siglo XIX la decadencia de la sericicultura y, en las últimas décadas de siglo, la crisis en los precios del arroz, cultivo muy destacado para ambas. Además, ambas quedaron desde el punto de vista de las comunicaciones integradas en el eje de Albacete a Valencia. Sin embargo, su evolución fue dispar, ya que mientras Játiva apenas superó la crisis una vez entrado el siglo XX, en Alcira se mantuvo un crecimiento demográfico relativamente elevado durante todo el periodo. La justificación se encuentra en el cultivo de la naranja que se estaba desarrollando en el entorno de Alcira y era casi inexistente en los alrededores de Játiva durante el siglo XIX. De esta forma las expectativas de desarrollo eran mayores en Alcira frente a Játiva, lo que induce a pensar incluso en un proceso migratorio desde Játiva hacia Alcira y municipios cercanos. En este proceso, el papel que desempeñó el ferrocarril fue destacado al acercar los excedentes citrícolas de la capital de La Ribera al puerto de Valencia, pero una vez más el rasgo diferencial del desarrollo en una ciudad frente a otras no está en la posible diferencia de accesibilidad y sí en la coyuntura económica. O sea, que el ferrocarril allí donde hay posibilidades de comercialización potenció éstas, y donde no las había apenas tuvo incidencia en el desarrollo urbano.

Por último, y como efecto común a los cuatro municipios, se advierte una cierta consolidación del terciario a lo largo de este periodo, a lo que el ferrocarril pudo colaborar directamente reforzando la centralidad comercial y administrativa en el entorno de cada ciudad.

- **SUBCORREDOR 5:**

El Subcorredor 5 se vio claramente beneficiado según la red de comunicaciones del Corredor, ya que desde los años ochenta, todos sus municipios, Cullera, Gandía y Denia, a excepción de Benidorm, quedaron conectados por ferrocarril y con otras líneas destacadas a nivel regional. Esto cobra mayor importancia teniendo en cuenta que el camino litoral que articulaba la zona se encontraba en un estado deficiente en la etapa preferroviaria. Este favorecimiento relativo también vino dado de la mano de esta propia ruta caminera que a mediados de los años veinte del nuevo siglo pasó a pertenecer a la red de firmes especiales.

En cuanto al potencial demográfico, la zona continuó siendo un “Área Pequeña” según el sistema de zonas del Corredor, con algo más de cuarenta mil habitantes en 1930, siendo su dinámica inferior a la media del Corredor. De nuevo, salvo Benidorm, todos los núcleos superaban los diez mil habitantes mientras que éste no alcanzaba los cuatro mil, siendo además el único regresivo.

En cuanto al índice potencial productivo, pasó de ser alto en la etapa preferroviaria a medio en ésta, pudiéndose apreciar algunos rasgos parecidos en esta dinámica entre algunos de sus municipios.

Es el caso de Cullera y Benidorm aunque a distinta escala:

- En Cullera, el desarrollo de la ciudad se ve lastrado por la proximidad a Valencia, cuyo puerto gozaba de unos servicios para la exportación que eran imposibles en Cullera, además de una red de ferrocarril que acercaba los excedentes agrícolas tanto de la Ribera Alta como de la propia Ribera Baja a este gran puerto. Además, la proximidad de Sueca, cabeza de partido judicial,

impidió el despegue de su actividad terciaria relacionada con los servicios. Por tanto, la configuración del sistema de comunicaciones favorecedora de la capital del Turia, unido a la cabecera del partido ubicada en Sueca, limitaron el desarrollo Cullera.

- En Benidorm, además del desfavorecimiento relativo respecto de la red de comunicaciones puesto que el ferrocarril llegó al municipio en 1915, fueron la crisis de la pasa y la vecindad de Villajoyosa, cabecera de partido judicial, y con una población muy superior a la de Benidorm, los verdaderos responsables de su estancamiento socioeconómico, no experimentando prácticamente avances en este sentido y respecto del cual el ferrocarril apenas tuvo incidencia, demostrando su incapacidad para estimular una economía sin recursos adecuados.

En cuanto a Gandía, el papel del ferrocarril, unido al puerto, fue muy importante en el proceso de su recuperación económica desde finales de siglo y tras la crisis sedera y arrocera. Así, el aumento en el cultivo de la naranja en pleno auge durante este primer tercio de siglo y sus exportaciones al extranjero, pero también al interior peninsular por ferrocarril, las correspondientes de carbón hacia la zona de Alcoy, y las exportaciones de los excedentes vinícolas del área de Jumilla, Yecla y Villena, y los manufacturados del área fabril, acarreados por ferrocarril al puerto, fueron muy importantes en la recuperación de la ciudad.

Como se puede comprobar fue la línea de Gandía a Alcoy con sus prolongaciones, la decisiva en estas funciones pues la comprendida entre Carcagente y Gandía, por problemas en la explotación, no tuvo una incidencia reseñable. También hay que resaltar el avance del terciario tanto en su rama comercial como administrativa, en la que el ferrocarril también contribuyó favorablemente, pero sin pasar por alto que el municipio era cabeza de partido y disponía previamente de una reseñable actividad.

En cuanto a Denia, la función del ferrocarril fue mucho menor ya que el monocultivo pasero entró en crisis a finales de siglo, coincidiendo aproximadamente con la llegada del ferrocarril, por lo que sus efectos fueron menores salvo en el terciario, que cobró un fuerte impulso pero de nuevo, sin olvidar el papel de cabecera que ya ejercía la ciudad en su entorno, y un cierto desarrollo industrial ligado a la fabricación de envases y embalajes para el comercio de los excedentes de naranjas de las comarcas vecinas que eran transportados por ferrocarril.

#### • **SUBCORREDOR 6:**

El Subcorredor 6 se vio claramente favorecido durante estos ochenta años, ya que el eje articulador de sus municipios constituyentes dispuso de servicios ferroviarios desde mediados de los años ochenta, quedando conectado con el ferrocarril de Andalucía y de Madrid hasta Alicante, Valencia y Murcia. Además, la ruta caminera que seguía este mismo itinerario, pasó a pertenecer a la red de firmes especiales en los años veinte de la nueva centuria, aunque en las relaciones transversales, excepción hecha de Murcia y Cartagena, seguían estando en estado precario.

Respecto del potencial demográfico, en 1930 había superado los ciento sesenta y cinco mil habitantes, clasificándose como “Área muy Grande” según la tipología demográfica por zonas del Corredor. No obstante, su dinámica fue algo menor a la media del Corredor y la nacional y el índice potencial productivo se mantuvo medio en

el periodo. No obstante, tanto en términos demográficos como productivos, las diferencias entre los distintos municipios fueron muy relevantes.

En Elche y Orihuela se produjo un fenómeno parecido, por cuanto hasta los setenta arrastraron una crisis en sus sectores tradicionalmente más productivos y a partir de entonces, en Elche, con la industria alpargatera, y en Orihuela, con los cítricos, experimentaron un desarrollo socioeconómico muy importante, que el ferrocarril contribuyó a consolidar. Del mismo modo, sus funciones históricamente terciarias se vieron reforzadas con la aparición de éste, aumentando su centralidad en el entorno. Es decir, el ferrocarril aceleró los procesos económicos preexistentes.

Así mismo, respecto de Totana y Lorca se pueden extraer conclusiones parecidas. En Totana, la proximidad al ferrocarril de Madrid a Murcia, tuvo como consecuencia el descenso en el precio de los cereales, y la consiguiente crisis en la economía local, de manera que una vez superada la bonanza de finales de siglo por la minería y la demanda vinícola, los problemas de su estructura productiva volvieron a resurgir, mostrándose el ferrocarril incapaz de estimular el desarrollo. En el caso de Lorca, el efecto del ferrocarril, en este caso sobre las manufacturas, no fue tan inmediato como en Totana, debido a su lejanía del eje ferroviario radial que partía de Madrid. Sin embargo, sí lo fue ante la llegada de éste en los años ochenta entrando en crisis y no mostrando síntomas de recuperación en el resto del periodo. Tan sólo cabría destacar como efecto positivo, el reforzamiento de las actividades terciarias en ambas ciudades, función que ya desempeñaba desde décadas atrás. Por lo tanto, se vuelve a demostrar que el ferrocarril aceleró los procesos económicos y sociales primigenios.

Por último, en Águilas, el auge de la minería de finales de siglo se ve reforzado por la llegada del ferrocarril desde Lorca. Pero, como en los casos anteriores, ante la decadencia de la minería del primer tercio del siglo XX, el nuevo modo prácticamente no aportó nada para hacer resurgir el tejido productivo de la ciudad. Además, se da la circunstancia de que los servicios apenas se desarrollaron, lo que se puede achacar a la escasa cultura urbana de la ciudad, que históricamente había dependido de Lorca, cabeza de partido judicial, y también al ferrocarril, que permitía llegar a Lorca en un breve espacio de tiempo. Es decir, que en este caso, el terciario, a excepción del subsector comercial que en cualquier caso apenas tenía incidencia en la ciudad, con la llegada del ferrocarril tampoco se ve estimulado, lo que sigue reforzando la idea del ferrocarril como acelerador de los procesos económicos existentes pero no como impulsor de otras actividades.

- **ÁREA INTERIOR 4:**

El Área Interior 4 fue muy perjudicada en términos relativos según la red de comunicaciones del Corredor. Tan sólo Torreveja quedó conectada con la red regional, permaneciendo los caminos desde ésta pero también desde San Javier y Mazarrón hacia los núcleos importantes del entorno, en estado precario.

En cuanto al potencial demográfico, con menos de treinta mil habitantes en 1930, continuaba siendo un “Área Pequeña” según la jerarquía por zonas del Corredor. Su dinámica demográfica fue inferior a la del Corredor y similar a la nacional, aunque en este caso sí se aprecian diferencias entre sus municipios.

Respecto del índice potencial productivo, aunque conservaba el nivel medio en el esquema de zonas del Corredor, las diferencias entre municipios en este caso resultan muy significativas como se explica seguidamente:

- En Torrevieja, la extracción de la sal en sus lagunas y su comercialización a través de su puerto fueron la clave de su economía durante todo el periodo. Alrededor de esta actividad se desarrollaron otras funciones terciarias que alcanzaron una cierta relevancia. En este proceso el ferrocarril no tuvo una especial incidencia ya que la sal se estaba produciendo desde hacía muchas décadas. En todo caso, el ferrocarril contribuyó a facilitar su comercialización y a consolidar el terciario, pero desempeñando un papel claramente secundario.
- Por su parte, San Javier había sido perjudicada desde la era preferroviaria por la configuración de la red de caminos y sistema de ciudades, que favorecía a Torre-Pacheco en el desarrollo de la minería, y a Mazarrón en la actividad pesquera. En este periodo, esta situación mejoraría notando un avance en su población por el resurgir de la agricultura en el siglo XX, prácticamente al margen de la red de comunicaciones.
- Por último, en Mazarrón la minería supuso un espectacular desarrollo en la ciudad facilitada por su puerto y en ausencia de ferrocarril y caminos en buen estado. Del mismo modo, que la ausencia de rutas camineras o ferroviarias apenas incidieron en su desarrollo a finales del siglo XX, en la siguiente crisis, tampoco tuvieron incidencia reseñable, mostrándose su puerto incapaz para estimular el desarrollo. No obstante, de nuevo hay que resaltar que a pesar del espectacular crecimiento de la población a finales de la centuria, las actividades terciarias apenas se desarrollaron, lo que se explica porque la cabecera de partido estaba situada en Totana y ésta además disponía de servicio de ferrocarril integrado en la red ferroviaria regional.

- **SUBCORREDOR 7:**

El Subcorredor 7 fue muy desfavorecido según la red de comunicaciones del Corredor pues el ferrocarril no llegó hasta vísperas de la Guerra Civil y la red de caminos era precaria en aquel entonces como también lo fue durante la era preferroviaria.

Respecto del potencial demográfico, se consideraba como “Área Pequeña” ya que en no superaba los treinta cinco mil habitantes en 1930, arrojando una tasa media de crecimiento inferior a las medias del Corredor y nacional.

En relación al índice potencial productivo, pese a mejorar algo, siguió conservando su consideración de bajo. Aunque aparentemente las condiciones fueron muy parecidas en los dos municipios de la zona, Mula y Caravaca, conviene distinguirlas pues se pueden extraer conclusiones muy interesantes para este estudio:

- En el caso de Mula, el aislamiento de los mercados regionales inicialmente provocó que la crisis derivada de los bajos precios de los cereales durante la Gran Depresión se advirtiese en menor medida que en otras ciudades integradas mediante el ferrocarril. Sin embargo, su inadaptación a la demanda durante estas décadas finales de siglo provocó que fuese incapaz de competir en la comercialización de cereales en el siglo XX, con nuevas expectativas en el sector, lo que sí aprovecharon otras ciudades que sufrieron agudamente la crisis de la segunda mitad del siglo XX, debido a la llegada del ferrocarril y la “inundación” de cereales de otras regiones. Es decir, que la ausencia del ferrocarril en primera instancia pudo parecer beneficiosa para el municipio pero, con el paso de las décadas, se demuestra que su aparición probablemente habría incidido en la mejora de su estructura productiva y

favorecer el desarrollo en el largo plazo. Tan sólo cabe destacar que su alejamiento de los mercados regionales posibilitó el desarrollo del terciario pues era la única localidad del entorno con posibilidades de comunicación con otros núcleos importantes.

- En cuanto a Caravaca, la evolución durante la segunda mitad del siglo XX fue parecida a la de Mula si bien, en este caso, sus manufacturas sí fueron afectadas, aunque más tardíamente que en otras localidades, precisamente por su lejanía de los principales ejes de transporte que había “dibujado el ferrocarril” y que prácticamente suplieron la importancia de la ruta de Valencia a Andalucía por Caravaca en favor de la ferroviaria de Alicante a Granada por Lorca. En este caso, sólo pudieron resistir las fábricas más eficientes pues en el siglo XX, ante un nuevo aumento de la demanda manufacturera internacional, esta actividad recibió un impulso, lo que unido al desarrollo del terciario por los mismos motivos que se han comentado para Mula, estimularon la economía del municipio.

En definitiva, así como en Mula la escasa integración inicial en los mercados regionales derivó en la conservación de un tejido productivo anquilosado, no mostrando síntomas de recuperación durante todo el periodo, en Caravaca, respecto del textil, esa integración sí se produjo, expulsando del mercado a los más ineficientes y manteniendo a los más competitivos, de manera que ante un aumento de la demanda internacional supo responder gracias a un esquema productivo acorde a los nuevos tiempos. En esta función de integración o aislamiento de los mercados regionales y desencadenante de estos procesos, el ferrocarril desempeñó un papel primordial.

Por lo tanto, sintetizando el papel del ferrocarril en el desarrollo socioeconómico del Corredor, lo que servirá de referencia para las estimaciones acerca del impacto territorial de la alta velocidad, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- En términos generales, el ferrocarril no se muestra como elemento definitivo en el desarrollo o estancamiento económico de los distintos ámbitos territoriales. Como también ocurría en la era preferroviaria, para entender la función del ferrocarril en estos procesos habrá que recurrir a otros factores como la coyuntura socioeconómica nacional o internacional, la dotación de recursos naturales, el sistema político-administrativo, etc. Así, el nuevo modo se mostró incapaz de estimular el desarrollo en aquellas zonas y municipios cuya coyuntura era desfavorable. Es decir, que se debían dar las circunstancias propicias para que el ferrocarril contribuyera a ese desarrollo; dicho de otro modo, el ferrocarril se muestra como necesario para el desarrollo pero no suficiente.
- En cualquier caso, y siguiendo con estas generalidades, el ferrocarril contribuyó a la integración de los mercados regionales, aproximando a las zonas deficitarias los productos excedentarios de otras, favoreciendo de esta forma la especialización productiva.
- En relación con esta especialización, el ferrocarril favoreció la actividad económica en aquellas zonas y municipios donde la producción agrícola, industrial, etc. era eficiente pues pudieron ampliar sus mercados. Además, en aquellos municipios donde existía una cierta actividad terciaria, reforzó estas actividades. Del mismo modo, en aquellos espacios y núcleos cuyo tejido

productivo estaba anquilosado, aceleró el proceso de crisis, poniendo de manifiesto su falta de competitividad y dificultando sus ventas en los mercados. Esta situación conduciría a una reconversión de sus estructuras productivas y a una readaptación a las nuevas tendencias nacionales o internacionales. Por el contrario, en las zonas con dificultades que quedaron separadas del ferrocarril, esos apuros no fueron inicialmente tan acusados por lo que no transformaron sus esquemas productivos, quedando sumidas con el transcurso de las décadas en profundas crisis estructurales. Tampoco el terciario se vio reforzado si previamente no existía una actividad vinculada a éste, incluso a pesar de que avanzase la actividad agrícola e industrial.

Todo esto lleva a entender el papel del ferrocarril como acelerador de los procesos económicos existentes, tanto en sentido ascendente, es decir, reforzando los potenciales de desarrollo, como descendentes, acelerando la decadencia de los sistemas productivos ineficientes.

Para finalizar esta fase y de igual forma que se hizo en la etapa preferroviaria en el MAPA 2.17 se recoge el modelo territorial del Corredor a finales del primer tercio del siglo XX, lo que permite compendiar las transformaciones experimentadas en el Corredor durante estos ochenta años y su vinculación con el sistema de transportes y, en especial, el ferrocarril.

En la figura se observan como centros de dominancia más importantes del Corredor y por este orden: Madrid, cuya área de influencia seguiría extendiéndose más allá de Aranjuez y Alcázar de San Juan, y hasta Tarancón; Valencia, que ampliaba su radio de acción, por el norte, hasta Alcalá de Chivert y con una influencia cada vez mayor sobre Vinaroz y Morella, por el oeste y suroeste, aproximándose a Casas Ibáñez, Motilla del Palancar y Almansa, pero viendo disminuir su influencia en el sur por la presión de las áreas de Alcoy y de Alicante. Precisamente, en el sureste se había formado una cierta aglomeración urbana cuya columna vertebral estaba compuesta por Alicante, Elche, Orihuela y Murcia, siendo la primera de ellas la ciudad más destacada de todas ellas. De esta área cabe destacar esa presión hacia el litoral norte de la provincia (Denia) así como hacia Elda y su cabecera Monóvar, además de la inclusión de Torrevieja. También es muy relevante respecto de la situación a mediados del s.XIX, la segregación del área de influencia de Alcoy respecto del área de Alicante, que junto con Onteniente –Alcoy– formaban un espacio funcional propio con incidencia creciente hacia Gandía.

Ya en un cuarto nivel, además del área de Alcoy y los municipios de Elche, Orihuela y Murcia, figuran: Cartagena, cuyo radio de acción se mantuvo hasta Torre-Pacheco, San Javier y más allá de Mazarrón, pero perdiendo importancia relativa en el seno del Corredor, Lorca, que seguía siendo referencia para Totana y Águilas pero en este caso ganando peso relativo, y Albacete, que aun habiendo aumentado su importancia relativa, conservaba su área de influencia más allá de La Roda pero viendo acercarse en parte la influencia del área de Valencia.

Como núcleos en un quinto nivel y fuera de estas grandes áreas de influencia, vuelven a aparecer ciudades manchegas como Cuenca, que sigue englobando a Carboneras y en parte a Tarancón, Alcázar de San Juan, Villarrobledo o Hellín, y otras del interior murciano o alicantino como Caravaca, Cieza, Jumilla, Yecla o Villena, que crecen en importancia relativa reforzando su papel de cabecera comarcal como suministradoras de servicios.

Por último, figurarían otros núcleos del interior manchego con bajo peso demográfico y economía básicamente agraria como La Almarcha, pero en parte también Motilla del Palancar y Casas Ibáñez que, como se ha referido ven amenazada su relativa centralidad en su espacio más próximo por la influencia de Valencia.

Estas transformaciones del sistema de ciudades que se han ido produciendo tienen su reflejo en los principales ejes de transporte del Corredor que el ferrocarril, aunque en la columna vertebral siguió los trazados carreteriles, en otros casos rediseñó.

Así, se aprecian como rutas de primer orden el itinerario ferroviario de Madrid a Albacete, Valencia, Alicante, Murcia y Cartagena, que se mantiene respecto a mediados del siglo XIX, y la prolongación de éste desde Valencia hacia Cataluña y el extranjero, mientras que en la etapa anterior la importancia de este eje era escasa. Por otro lado, cabe destacar también la supresión como ruta prioritaria del Corredor el eje caminero de Las Cabrillas entre Valencia y Madrid, que tan sólo cobrará cierta importancia en las proximidades de ambas capitales.

Como rutas de segundo orden se mantiene el eje, ahora además ferroviario, de Alicante a Andalucía por Murcia y Lorca, pero surgen otros como el de Requena a Valencia por el transporte de vinos sobre todo, y el de Valencia y Sagunto hacia Aragón, también claramente favorecido por el ferrocarril. Precisamente la llegada del ferrocarril al eje de Alicante a Andalucía y la conexión ferroviaria entre la primera y Valencia remodeló el sistema de comunicaciones entre ambas provincias canalizando los flujos de viajeros y mercancías a partir de ahora casi exclusivamente por estos trayectos y haciendo prácticamente desaparecer la ruta caminera histórica de Valencia a Andalucía por Yecla y Caravaca.

Como ejes de tercer orden destacan la línea de Aranjuez a Cuenca y su prolongación caminera hasta Minglanilla, y el nuevo eje ferroviario desde Cieza hasta Gandía que tiene que ver, de un lado, con la segregación del área de influencia de Alcoy respecto de Alicante y, de otro, con su creciente influencia sobre Gandía.

Como rutas con una relevancia mucho menor figuran los trayectos tanto camineros como ferroviarios hacia el interior de Castellón, las líneas de ferrocarril en el entorno más próximo de Valencia hacia su puerto, los trayectos camineros de Madrid a Tarancón, de Cuenca a Carboneras, de La Almarcha, Motilla y Casas Ibáñez hacia Valencia (exceptuando el tramo a partir de Requena, claro está), la ruta de Albacete a Ciudad Real, el eje litoral ferroviario entre Valencia y Alicante, el tramo entre Alcoy y Játiva por Onteniente y el camino, con servicio de ferrocarril al final de la etapa, entre Murcia y Caravaca.

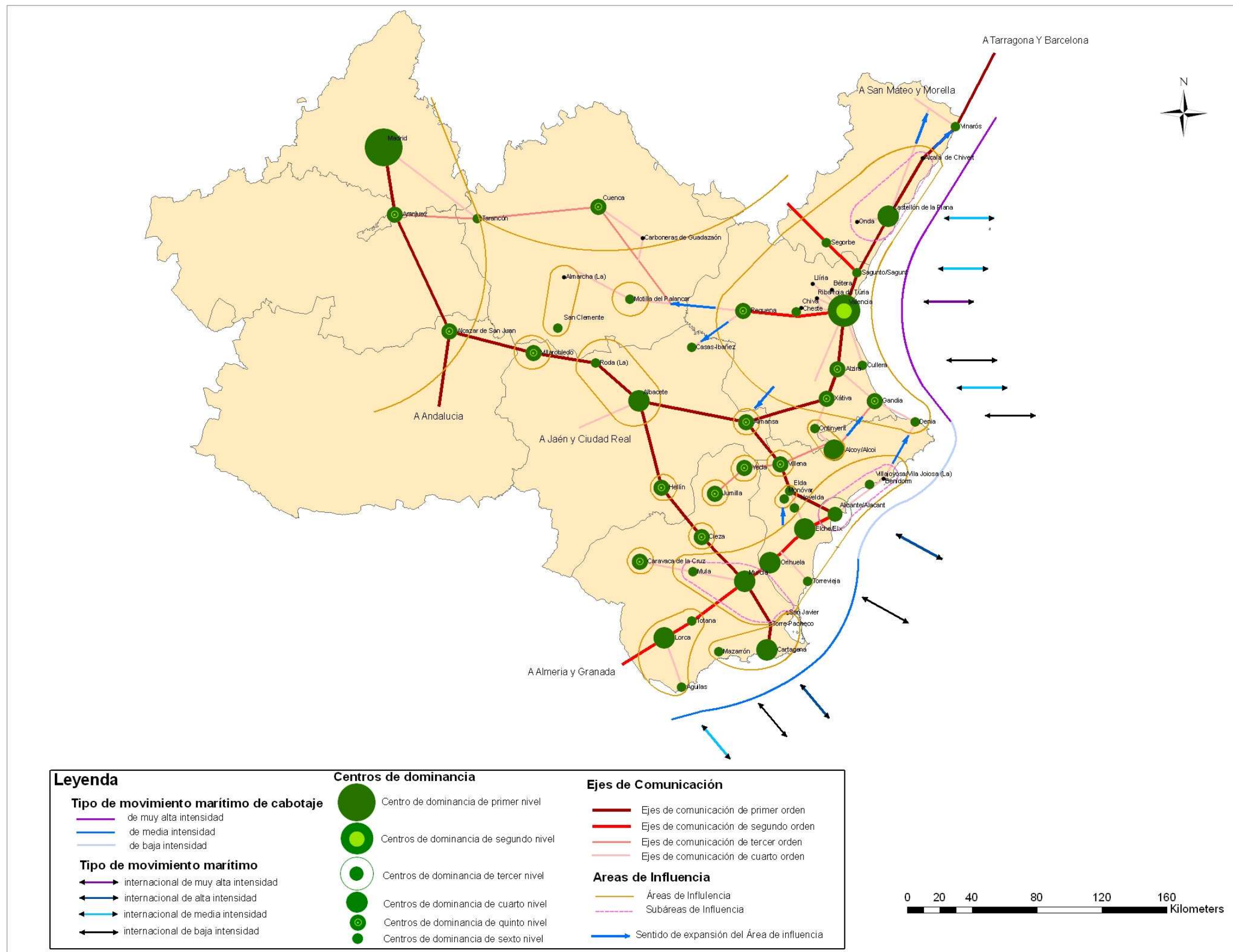
En este esquema de carácter general faltarían por sintetizar las relaciones en transporte marítimo del Corredor tanto en lo que afecta al cabotaje como a los tráficós internacionales.

Respecto del cabotaje, las relaciones tanto en el seno del Corredor como con otras regiones próximas continuaron siendo muy intensas manteniendo un esquema parecido al de mediados del siglo XIX, con un elevado grado de interrelación en el litoral de la provincia de Valencia y Castellón, que se extendería hacia Cataluña, unas relaciones no tan importantes pero sí destacadas en el litoral sur alicantino y murciano prolongándose hasta Andalucía, y disminuyendo esas relaciones en el norte de la provincia de Alicante, lo que permite establecer el alcance de las áreas de influencia alicantina y valenciana. La intensidad del transporte en el litoral junto a la línea ferroviaria paralela a ésta hace concluir acerca de una cierta complementariedad entre ambos modos más que una rivalidad.

En cuanto a la actividad marítima internacional, creció sustancialmente en este periodo siendo de nuevo Valencia el puerto con mayor movimiento de mercancías superando el millón de toneladas en 1931 y casi duplicando a la actividad de cabotaje. A continuación, y más destacados que en la fase anterior, le seguían Alicante y Cartagena, donde también rebasó con amplitud el transporte internacional al nacional. Otros puertos importantes en este sentido fueron Castellón, Sagunto, Gandía y Águilas.







**MAPA 2.17: MODELO TERRITORIAL DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XIX.**  
Fuente: Elaboración propia

## BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA

- Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*. Instituto Juan Sebastián Elcano. Madrid, 1979.
- Aguilar, I. y Vidal, J.: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002.
- Aguilar, I.: *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: La Ribera Alta*, COPUT, Valencia, 2003.
- Artola, M. *Los ferrocarriles en España*, Banco de España, Madrid, 1978.
- Borrás, J. M. *Historia de Vinarós*. Associació Amics de Vinarós. Vinaroz, Ed. Facsímil. 2002.
- Carreras, F.: *Geografía General del Reino de Valencia*, 1900.
- *Censo de la Población de España de 1887*, Instituto Geográfico Estadístico, Madrid, 1889.
- Chacón, F.: *Historia de la Región de Murcia*. Tomo VIII, Ediciones Mediterráneo, S.A. 1980.
- Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Anaya, Madrid, 1998.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. Valencia, 2002.
- Coves, J. V.: *El ferrocarril en Elche (1845 y 1990)*. Ayuntamiento de Elche, 1993.
- De La Torre, E.: *Anuario de Ferrocarriles Españoles del año 1921*, Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1922.
- Ediciones Planeta, *Geografía de España*, Ed. Planeta, Barcelona, 1990.
- *Estadística del Comercio Exterior de España de 1931*, del Ministerio de Hacienda, 1934.
- Fernández, A.: *Historia del Mundo Contemporáneo*. Vicens Vives, Barcelona, 1998.
- Frax, E.: *El mercado interior y los principales puertos: 1857-1920*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1987.
- Gallego, J. A.: *Alcázar de San Juan: ferrocarril y desarrollo, 1850-1936*, Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación de Ciudad Real, Ciudad Real, 2001.
- García, M. y Gatell, C.: *Actual, Historia del mundo contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1999.
- Hijos de J. Espasa: *España estudio geográfico, político, histórico, científico, literario, artístico y monumental*, Barcelona, 1925.
- Juliá, S.; Ringrose, D. y Segura, C.: *Madrid, historia de una capital*, Alianza Editorial, Fundación Caja de Madrid, Madrid, 1994.
- Madoz, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, 1845-1850*. Instituto Geográfico Nacional, 1982.
- Memoria sobre el Estado de los Ferrocarriles en el año de 1888, Boletín de Obras Públicas, Madrid, 1890.
- *Memoria sobre el Estado de los Ferrocarriles en el año de 1888*, del Boletín de Obras Públicas de 1890.
- Menéndez-Pidal, G.: *España en sus caminos*, Caja de Madrid, Madrid, 1992.
- Mitchell, B. R.: *International historical statistics: Europe 1750-1988*, Stockton Press, 3ª Edición, Nueva York, 1992.

- Nadal, J. y Carreras, A.: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Ariel, Barcelona, 1990.
- Nadal, J.: *La población española (Siglos XVI a XX)*. Ariel, Barcelona, 1984.
- Nueva Enciclopedia Larousse, Ed. Planeta, Barcelona, 1982.
- Palafox, J.: *Curso de Historia Económica*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999.
- Pérez, M<sup>a</sup>. T. y Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la Región murciana*. Consejería de Cultura y Educación, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 1984.
- Prats, J.; Castelló, J. E.; García, M<sup>a</sup>. C.; Loste, M<sup>a</sup>. A.; Izuzquiza, I. y Fernández, R.: *Geografía e Historia de España*. Anaya, Madrid, 1997.
- Ramos, A.: *Evolución urbana de Alicante*. Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Diputación Provincial de Alicante, 1984.
- Riera, P.: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Imprenta y Librería Religiosa y Científica del Heredero de Pablo Riera, 1881-1887.
- Roig, S.: *Breve Historia de Vinaroz*. Associació Cultural Amics de Vinaros. Vinaroz. 2001.
- S.n., *El problema de los ferrocarriles españoles: antecedentes, datos, soluciones*, S.n. Madrid, 1933
- Salom, Julia: *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana*. Ediciones Alfonso el Magnánimo. Institución Valenciana de Estudios e Investigación. Valencia, 1992.
- Salom, Julio y Martínez, F.: *Historia Contemporánea de la Comunidad Valenciana*. Fundación Universitaria San Pablo CEU. Valencia, 1990.
- Sánchez, I.: *Castilla-La Mancha en la época contemporánea, 1808-1939*, Servicio de Publicaciones de la Junta de Castilla-La Mancha, 1985.
- Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia. Valencia, 1988.
- Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid, 1994.
- Troitiño, M. A.: *Cuenca, evolución y crisis de una vieja ciudad castellana*. Universidad Complutense. Madrid, 1984.
- Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*. Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.
- Vicens, J.: *Historia Económica de España*, Vicens Vives, Barcelona, 1985.
- Vidal, J.: *Transportes y mercado en el País Valenciano*, Ediciones Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1992.
- Vilar, J. B. y Egea, P. M.: *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia, Universidad de Murcia, 1989.
- Ville, S. P.: *Transport and the development of the European Economy, 1750-1918*. The Macmillan Press LTD, Londres, 1990.

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**

(volumen III.I)

Presentada por:

Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:

D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

## volumen I

|   |    |
|---|----|
| 0. MOTIVACIÓN E HIPÓTESIS BÁSICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....  | 2  |
| 1. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRABAJO.....  | 7  |
| 2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS HISTÓRICO: PERIODOS ESTUDIADOS, JUSTIFICACIÓN DE ZONAS Y MUNICIPIOS SELECCIONADOS.....  | 11 |
| 3. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL CORREDOR DESDE SU NACIMIENTO HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI.....     | 21 |
| 3.1. BREVE CARACTERIZACIÓN DEL MARCO FÍSICO EN EL ESPACIO DEL CORREDOR.....   | 21 |
| 3.2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EL CORREDOR DURANTE LA ERA PREFERROVIARIA.....   | 25 |
| 3.3. LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y EN EL CORREDOR: 1844-1855.....   | 25 |
| 3.4. LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR MADRID -CASTILLA LA MANCHA -MURCIA -COMUNIDAD VALENCIANA..... | 25 |
| 3.4.1. LOS PRIMEROS INTENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL CORREDOR.....  | 25 |
| 3.4.2. LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855.....   | 26 |
| 3.4.3. EL GRAN IMPULSO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL CORREDOR (1875-1918).....                           | 29 |
| 3.4.4. LA FINALIZACIÓN DE LA RED EN LA PRIMERA MITAD DE SIGLO XX.....   | 32 |
| 3.4.5. DEL DESARROLLISMO INICIADO EN LOS AÑOS SESENTA HASTA EL INICIO DEL SIGLO XXI.....                                | 34 |
| 4. LA ERA PREFERROVIARIA EN EL CORREDOR: MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-                                |    |

# MURCIA: FINALES DEL SIGLO XVIII A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....38

## 4.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....38

## 4.2. MARCO INTERNACIONAL.....39

## 4.3. MARCO ESPAÑOL.....41

### 4.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....41

### 4.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....42

### 4.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....43

#### 4.3.3.1. PROPIEDAD AGRARIA Y DESAMORTIZACIÓN.....43

#### 4.3.3.2. EL DÉBIL CRECIMIENTO INDUSTRIAL.....45

### 4.3.4. LAS COMUNICACIONES.....45

## 4.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS .....49

### 4.4.1. DEMOGRAFÍA.....49

### 4.4.2. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....50

### 4.4.3. EQUIPAMIENTOS.....50

### 4.4.4. RED DE TRANSPORTES.....50

## 4.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....51

### 4.5.1. EL CASO DE MADRID.....51

### 4.5.2. DEMOGRAFÍA.....52

#### 4.5.2.1 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.....54

#### 4.5.2.2 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.....60

#### 4.5.2.3 DINÁMICA A LARGO PLAZO (1786-1857) Y A MEDIO PLAZO (1842-1857).....66

### 4.5.3. SISTEMA PRODUCTIVO. ....71

#### 4.5.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO EN 1786.....71

#### 4.5.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XI.....86

### 4.5.4. SISTEMA DE TRANSPORTES.....94

#### 4.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A INICIOS DEL SIGLO XIX.....95

##### 4.5.4.1.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a inicios del siglo XIX.....96

##### 4.5.4.1.2. Características de la oferta del transporte mercancías a inicios del siglo XIX.....97

|   |            |
|---|------------|
| 4.5.4.1.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a inicios del siglo XIX.....  | 100        |
| 4.5.4.2. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....   | 106        |
| 4.5.4.2.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a mediados del siglo XIX.....  | 106        |
| 4.5.4.2.2. Características de la oferta del transporte de mercancías a mediados del siglo XIX.....  | 107        |
| 4.5.4.2.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a mediados del siglo XIX.....   | 110        |
| 4.5.4.3. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....  | 116        |
| 4.5.4.3.1. Niveles por accesibilidad según coste de viajeros.....   | 116        |
| 4.5.4.3.2. Niveles por accesibilidad según tiempo de viajeros. ....   | 122        |
| 4.5.4.3.3. Niveles por accesibilidad según coste de mercancías.....   | 127        |
| 4.5.4.3.4. Niveles por accesibilidad según tiempo de mercancías.....  | 133        |
| <b>4.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>   | <b>140</b> |
| <b>4.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN.....</b> | <b>142</b> |
| 4.7.1. CORREDOR 1.....  | 142        |
| 4.7.2. ÁREA INTERIOR 1.....   | 158        |
| 4.7.3. SUBCORREDOR 1.....   | 164        |
| 4.7.4. ÁREA INTERIOR 2.....   | 174        |
| 4.7.5. CORREDOR 2.....  | 180        |
| 4.7.6. SUBCORREDOR 2.....   | 191        |
| 4.7.7. ÁREA INTERIOR 3.....   | 205        |
| 4.7.8. SUBCORREDOR 3.....   | 211        |
| 4.7.9. SUBCORREDOR 4.....   | 221        |
| 4.7.10. SUBCORREDOR 5.....  | 229        |
| 4.7.11. SUBCORREDOR 6.....  | 237        |
| 4.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....  | 247        |
| 4.7.13. SUBCORREDOR 7.....  | 254        |
| <b>5. CONCLUSIONES A LA ERA PREFERROVIARIA.....</b>   | <b>260</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b>   | <b>280</b> |

## volumen II

|  |  |
|--|--|
| <b>6. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL CORREDOR MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD</b> |  |
|--|--|



# VALENCIANA - MURCIA Y SU IMPACTO HASTA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA .....1

## 6.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....1

## 6.2. MARCO INTERNACIONAL.....2

## 6.3. MARCO ESPAÑOL.....5

### 6.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....5

### 6.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....6

### 6.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....7

#### 6.3.3.1. AGRICULTURA Y GANADERÍA.....7

#### 6.3.3.2 EL SECTOR INDUSTRIAL.....9

### 6.3.4. LAS COMUNICACIONES.....10

#### 6.3.4.1. EL FERROCARRIL.....10

#### 6.3.4.2. LA RED DE CARRETERAS Y CAMINOS.....15

#### 6.3.4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO.....17

## 6.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR.....19

### 6.4.1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....19

### 6.4.2. EQUIPAMIENTOS.....20

### 6.4.3. RED DE COMUNICACIONES.....20

## 6.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....21

### 6.5.1. EL CASO DE MADRID.....21

### 6.5.2. DEMOGRAFIA.....22

#### 6.5.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.....24

#### 6.5.2.2. DINÁMICA A MUY LARGO PLAZO (1857-1930) Y A LARGO PLAZO (1887-1930) .....31

### 6.5.3.SISTEMA PRODUCTIVO LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....37

### 6.5.4.SISTEMA DE TRANSPORTES .....43

#### 6.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....45

##### 6.5.4.1.1.Movimiento de viajeros en el primer tercio del siglo XX.....48

##### 6.5.4.1.2.Movimiento de mercancías en el primer tercio del siglo XX.....51

##### 6.5.4.1.3.Análisis por municipios según el estado de los caminos de su entorno en el primer tercio del siglo XX .....54

|  |            |
|--|------------|
| 6.5.4.2. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....   | 59         |
| 6.5.4.3. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS EN EL CORREDOR POR FERROCARRIL .....   | 73         |
| 6.5.4.4.EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EL CORREDOR .....  | 74         |
| <b>6.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>  | <b>79</b>  |
| <b>6.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN .....</b> | <b>81</b>  |
| 6.7.1. CORREDOR 1.....   | 82         |
| 6.7.2. AREA INTERIOR 1.....  | 98         |
| 6.7.3. SUBCORREDOR 1.....  | 104        |
| 6.7.4. AREA INTERIOR 2.....  | 115        |
| 6.7.5. CORREDOR 2.....   | 120        |
| 6.7.6. SUBCORREDOR 2.....  | 131        |
| 6.7.7. AREA INTERIOR 3.....  | 144        |
| 6.7.8. SUBCORREDOR 3.....  | 149        |
| 6.7.9. SUBCORREDOR 4.....  | 159        |
| 6.7.10. SUBCORREDOR 5.....   | 168        |
| 6.7.11. SUBCORREDOR 6.....   | 177        |
| 6.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....   | 189        |
| 6.7.13. SUBCORREDOR-7.....   | 196        |
| <b>6.8. CONCLUSIONES EN LA FASE DE LLEGADA DEL FERROCARRIL HASTA LA GUERRA CIVIL.....</b>  | <b>202</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....</b>  | <b>228</b> |

### **volumen III**

|  |          |
|--|----------|
| <b>7. DE LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA HASTA LA COYUNTURA SOCIOECONÓMICA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....</b> | <b>1</b> |
| 7.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....   | 1        |
| 7.2. MARCO INTERNACIONAL.....  | 2        |
| 7.3. MARCO ESPAÑOL.....  | 14       |

|   |            |
|---|------------|
| <b>7.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....</b>   | <b>14</b>  |
| <b>7.3.2. EL MODELO TERRITORIAL ESPAÑOL DE INICIOS DEL SIGLO XXI.....</b>   | <b>15</b>  |
| <b>7.3.3. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....</b>  | <b>18</b>  |
| <b>7.3.4. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....</b>  | <b>21</b>  |
| <b>7.3.5. LAS COMUNICACIONES.....</b>   | <b>24</b>  |
| <b>7.3.6. EL SISTEMA PORTUARIO.....</b>   | <b>27</b>  |
| <b>7.3.7. AEROPUERTOS.....</b>  | <b>29</b>  |
| <br>  |            |
| <b>7.4. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....</b>  | <b>31</b>  |
| <br>  |            |
| <b>7.4.1. EL CASO DE MADRID.....</b>  | <b>31</b>  |
| <b>7.4.2. DEMOGRAFÍA DEL CORREDOR.....</b>  | <b>32</b>  |
| 7.4.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1960.....  | 34         |
| 7.4.2.2. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 2004.....  | 42         |
| 7.4.2.3. DINÁMICA A LARGO (1960-2004) Y A MEDIO PLAZO (1991-2004) Y SALDOS MIGRATORIOS A MEDIO PLAZO.....   | 51         |
| 7.4.2.3.1. Análisis por zonas.....  | 51         |
| 7.4.2.3.2. Análisis municipal.....  | 57         |
| 7.4.2.4. DENSIDAD DEMOGRÁFICA.....  | 66         |
| 7.4.2.5. SÍNTESIS DE JERARQUÍA DEMOGRÁFICA.....   | 71         |
| <b>7.4.3. SISTEMA PRODUCTIVO.....</b>   | <b>76</b>  |
| 7.4.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO A INICIOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.....  | 76         |
| 7.4.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.....  | 81         |
| <b>7.4.4. SISTEMA DE COMUNICACIONES.....</b>  | <b>95</b>  |
| 7.4.4.1. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 1960.....   | 100        |
| 7.4.4.2. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 2000.....   | 102        |
| 7.4.4.3. ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD.....   | 106        |
| <b>7.4.5. AEROPUERTOS.....</b>  | <b>121</b> |
| <b>7.4.6. PUERTOS.....</b>  | <b>124</b> |
| <br>  |            |
| <b>7.5. PRINCIPALES EJES DE ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA EN EL ESPACIO INTRA Y EXTRARREGIONAL DEL CORREDOR.....</b>   | <b>127</b> |
| <br>  |            |
| <b>7.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>   | <b>144</b> |
| <br>  |            |
| <b>7.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN.....</b> | <b>147</b> |
| <br>  |            |
| <b>7.7.1. CORREDOR 1.....</b>   | <b>170</b> |
| <b>7.7.2. AREA INTERIOR 1.....</b>  | <b>192</b> |
| <b>7.7.3. SUBCORREDOR 1.....</b>  | <b>201</b> |
| <b>7.7.4. AREA INTERIOR 2.....</b>  | <b>214</b> |

|   |            |
|---|------------|
| 7.7.5. CORREDOR 2.....  | 222        |
| 7.7.6. SUBCORREDOR 2.....   | 237        |
| 7.7.7. AREA INTERIOR 3.....   | 253        |
| 7.7.8. SUBCORREDOR 3.....   | 261        |
| 7.7.9. SUBCORREDOR 4.....   | 275        |
| 7.7.10. SUBCORREDOR 5.....  | 287        |
| 7.7.11. SUBCORREDOR 6.....  | 299        |
| 7.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....  | 313        |
| 7.7.13. SUBCORREDOR-7.....  | 322        |
| <br>  |            |
| <b>7.8. CONCLUSIONES EN LA FASE COMPRENDIDA DESDE<br/>MEDIADOS DEL SIGLO XX HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO<br/>XXI.....</b> | <b>329</b> |
| <br>  |            |
| <b>BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....</b>   | <b>360</b> |

## volumen IV

|  |           |
|--|-----------|
| <b>8. INTRODUCCIÓN: OBJETIVOS DE LA ÚLTIMA FASE Y<br/>METODOLOGÍA.....</b>   | <b>1</b>  |
| <br>   |           |
| <b>9. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA<br/>RED CARRETERAS EN 2021 EN EL CORREDOR MADRID-<br/>LEVANTE.....</b>         | <b>5</b>  |
| 9.1. LA FUTURA RED DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR<br>MADRID-LEVANTE.....   | 5         |
| 9.2. LA FUTURA RED VIARIA EN EL CORREDOR MADRID-<br>LEVANTE.....   | 8         |
| <br>   |           |
| <b>10. EFECTOS DE LA ALTA VELOCIDAD SEGÚN LAS<br/>EXPERIENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES.....</b>                                 | <b>10</b> |
| 10.1. INTRODUCCIÓN.....  | 10        |
| 10.2. ESPAÑA.....  | 11        |
| 10.3. FRANCIA.....   | 32        |
| 10.4. JAPÓN.....   | 41        |
| 10.5. ALEMANIA .....   | 44        |
| <br>   |           |
| <b>11. OTRAS VARIABLES RELACIONADAS CON EL IMPACTO<br/>DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD EN EL<br/>CORREDOR MADRID-LEVANTE .....</b> | <b>46</b> |

|  |     |
|--|-----|
| 12. SÍNTESIS DE FACTORES RELEVANTES EN LA INCIDENCIA DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....  | 61  |
| 13. LA VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE Y EN RELACIÓN A LAS REGIONES PRÓXIMAS CON LA LLEGADA DEL AVE .....   | 73  |
| 14. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....  | 106 |
| 14.1. EL MODELO TERRITORIAL EUROPEO Y ESPAÑOL EN 2011.....   | 106 |
| 14.2 IMPACTO DETALLADO DE LA ALTA VELOCIDAD EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....   | 109 |
| 15. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....   | 234 |
| 15.1. EL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO PREVISIBLE DE LA ALTA VELOCIDAD.....   | 234 |
| 15.2. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....   | 269 |
| 16. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN RELACIÓN A LOS PRINCIPALES OBJETIVOS SEÑALADOS POR LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO ..... | 275 |
| 17. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN SUGERIDAS A RAÍZ DEL TRABAJO REALIZADO Y LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DEL AVE EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....   | 290 |

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b> | <b>294</b> |
|-------------------------------------|------------|

## **7. DE LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA HASTA LA COYUNTURA SOCIOECONÓMICA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

### **7.1 INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.**

En la fase anterior se ha analizado el impacto de la llegada del ferrocarril a las zonas y municipios del Corredor hasta la Guerra Civil Española.

En esta etapa se trata de estudiar el devenir de los distintos ámbitos territoriales durante la segunda mitad del siglo XX y comienzos del nuevo milenio.

El análisis se inicia a finales de la década de los cincuenta, en que comenzó la recuperación del país<sup>1</sup> y, por tanto, del Corredor, hasta la actualidad.

El esquema de análisis es similar a los acometidos en las fases previas:

- Marco internacional: Se analizará la coyuntura socioeconómica internacional a lo largo de estos casi cincuenta años.
- Marco nacional: Con mayor detalle se hará un repaso a la evolución española en cuanto a sus variables demográficas, productivas, etc. haciendo hincapié en el sistema de comunicaciones.
- Análisis general del Corredor, zonas y municipios comparándolo con las variables de carácter nacional e internacional.
- Análisis detallado de las zonas y municipios y su dinámica bajo una perspectiva socioeconómica con especial atención a la influencia de la accesibilidad en esa evolución.
- Conclusiones a la etapa comprendida entre los efectos de la Guerra Civil y la actualidad.

Siguiendo este esquema cabe destacar que en el análisis de los años sesenta se elaborará el correspondiente diagnóstico territorial con una breve comparación respecto de la situación en 1930 pero sin entrar en los detalles justificativos de ese devenir puesto que fundamentalmente se debieron a los efectos de la Guerra Civil. Por el contrario, en la evolución entre 1960 y la actualidad sí se buscará la relación entre transporte y territorio como se ha efectuado en las etapas anteriores.

---

<sup>1</sup> Prats, J.; Castelló, J. E.; García, M<sup>a</sup>. C.; Loste, M<sup>a</sup>. A.; Izuzquiza, I. y Fernández, R.: *Geografía e Historia de España*, Anaya, Madrid, 1997, pag. 360.

## 7.2 MARCO INTERNACIONAL.

La Segunda Guerra Mundial (1939-1945) arrojó un balance de entre cuarenta y cincuenta millones de muertos. Las destrucciones materiales fueron ingentes afectando sobre todo a las ciudades, las vías de comunicación y las instalaciones industriales<sup>2</sup>.

Cuando finalizó la gran contienda, Europa estaba destrozada. Dos países, EEUU y la URSS, eran los únicos capaces de afrontar, gracias a su potencia económica, el esfuerzo de reconstrucción de la posguerra. Pero éstos tenían una organización política, social y económica completamente antagónica. Esta situación totalmente nueva en el mundo supuso el enfrentamiento entre dos sistemas, entre dos bloques de países encabezados por EEUU y la URSS<sup>3</sup>. Para estructurar un nuevo mundo en el que no fuese necesario el recurso a la guerra se fundó la Organización de Naciones Unidas (O.N.U.) que si bien no evitó la polarización de las naciones en bloques ni las tensiones de la guerra fría, probablemente evitó que esas tensiones estallaran en “guerra caliente”<sup>4</sup>.

Así, el deseo de oponer un baluarte frente a la amenaza del comunismo llevaría a EEUU a apoyar la reconstrucción europea a través del Plan Marshall, el cual reclamó una cierta cooperación entre los distintos países beneficiarios<sup>5</sup>. De este modo, en 1952 entró en vigor la Comunidad Económica del Carbón y el Acero (CECA), germen de la actual Unión Europea, cerrándose con ella los históricos conflictos entre Francia y Alemania a propósito del control del sector siderúrgico y afianzando así la paz en el viejo continente<sup>6</sup>.

Corresponden también a esta época el nacimiento de instituciones como el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico como consecuencia del nuevo orden internacional marcado por EEUU basado en los principios del liberalismo y multilateralismo<sup>7</sup>.

En la década de los cincuenta, especialmente en Europa Occidental, el esfuerzo cooperativo alcanzó importantes frutos. En estos primeros años la reconstrucción avanzó con gran rapidez, en algunos países con tasas de crecimiento medias del producto por habitantes superior al 10% anual<sup>8</sup>.

Las dos décadas que siguieron a la recuperación fueron testigos de la más prolongada y fructífera época de crecimiento de las naciones desarrolladas. Así, la tasa de crecimiento media del producto por habitante entre 1950 y 1973 fue del 3,8% anual, cuando en el periodo 1870-1913 había sido del 1,4% y en el 1913-1950, 1,2%, y la tasa de desempleo en Europa Occidental

---

<sup>2</sup> García, M. y Gatell, C.: *Actual, Historia del mundo contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1999, pág. 202.

<sup>3</sup> García, M. y Gatell, C. op. cit. pág. 202.

<sup>4</sup> Fernández, A., *Historia del Mundo Contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1998, pág. 505.

<sup>5</sup> Jordán, J. M. et al: *Economía de la Unión Europea*, 3ª ed. Civitas, Madrid, 2000, pág. 34.

<sup>6</sup> Jordán, J. M. et al: op. cit. pág. 35.

<sup>7</sup> Jordán, J. M. et al op. cit. pág. 34.

<sup>8</sup> Palafox, J.: *Curso de Historia Económica*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999, pág. 346.



fue en los años cincuenta sólo del 2,9%, descendiendo durante los años sesenta al 1,5%, por lo que las economías se instalaron en el pleno empleo<sup>9</sup>.

El crecimiento durante los años cincuenta y sesenta no estuvo limitado a las economías capitalistas avanzadas. Las economías socialistas de Europa Oriental crecieron a ritmos en ocasiones más elevados. En parte debido a que la recuperación después de la guerra había sido más lenta y en 1950 todavía no habían alcanzado la producción de preguerra, y en parte a un mayor grado de atraso dado que entre ellas se encontraban las economías menos avanzadas de Europa, las posibilidades de crecimiento eran mayores que las que las economías capitalistas tenían entre sí. En su conjunto el PIB por habitante creció durante los años cincuenta y sesenta al 5,7%<sup>10</sup>.

Sin embargo, en 1973 estalló la crisis del petróleo: La guerra del Yom Kippur entre Israel y los países árabes derivó hacia un ascenso vertiginoso de los precios del petróleo, lo que se convirtió en una tragedia para los países del Tercer Mundo no productores, y en una etapa de recesión, paro obrero, déficit en la balanza de pagos, para los países industriales, que habían basado su crecimiento en la compra de materias primas y fuentes de energía a bajo precio. El mito del crecimiento continuo enseñó entonces su rostro utópico y las fisuras que se podían producir en sus fundamentos<sup>11</sup>.

En los años ochenta, superada la crisis del petróleo, se producirá un nuevo relanzamiento con la comercialización de artículos de alta tecnología, como los ordenadores, dentro de un proceso llamado tercera revolución industrial, para otros autores, cuarta o simplemente era cibernética<sup>12</sup>.

A finales de los ochenta y primeros de los noventa tuvo lugar otro acontecimiento con grandes consecuencias a nivel europeo y mundial: la caída del comunismo. En el plano político se resquebrajó el sistema bipolar de relaciones internacionales, basado en dos superpotencias y dos bloques enfrentados en la guerra fría<sup>13</sup>.

A partir de la década de los noventa, por su mayor influencia en España y el Corredor este análisis internacional se centrará en la Unión Europea.

En 1992 se firmó en Maastricht el Tratado de la Unión Europea y en 1993 se firmó el objetivo de la creación de la Unión Económica y Monetaria (UEM)<sup>14</sup>.

En 1995 tras sucesivas ampliaciones a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XX eran ya quince los miembros de la Unión: Alemania (incluyendo a la antigua República Democrática Alemana tras la caída del muro de Berlín en 1989), Francia, Italia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Grecia, España (a partir del uno de enero de 1986), Portugal, Austria, Finlandia y Suecia<sup>15</sup>.

---

<sup>9</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 349 y 350.

<sup>10</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 358.

<sup>11</sup> Fernández, A. op. cit. pág. 463.

<sup>12</sup> Fernández, A. op. cit. pág. 463.

<sup>13</sup> Fernández, A. op. cit. pág. 568.

<sup>14</sup> Jordán, J. M. et al op. cit. pp. 42 y 43.

<sup>15</sup> Jordán, J. M. et al op. cit. pág. 44.

El objetivo de la UEM, la moneda única (el euro), se hizo una realidad el uno de enero del 2002, cuando los billetes y monedas europeos reemplazaron a las monedas nacionales en todos los países integrantes de la Unión a excepción de Reino Unido, Dinamarca y Suecia.

La Unión Europea acoge a diez nuevos países en 2004: Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y la República Checa. Bulgaria y Rumania esperan unirse en 2007 y Croacia y Turquía comenzaron las negociaciones de adhesión en 2005<sup>16</sup>.

El resultado de estos procesos históricos de transformación y desarrollo de su territorio ha dado lugar al modelo territorial europeo que, en un marco de crecientes interdependencias internacionales<sup>17</sup>, a comienzos del siglo XXI se caracteriza por una dualidad entre el espacio conocido como Pentágono y las periferias. Este Pentágono presenta una estructura urbana densa en las partes centrales de Europa que se extiende desde el Reino Unido en el norte a través de los Países Bajos, Bélgica, Alemania Occidental y Francia septentrional, y continúa hacia el oeste de los Alpes para abarcar Italia, y por el este hacia la República Checa, el sur de Polonia, Eslovaquia y Hungría. En él se concentra la mitad de la riqueza y el 40% de la población en el 18% del territorio. Los países más septentrionales y meridionales están menos poblados y sus sistemas urbanos son menos densos. Esto es especialmente verdad en Irlanda, las zonas septentrionales del Reino Unido, Noruega, Suecia, Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania, pero también de partes de España, Grecia, Bulgaria y Rumania. En estas periferias existen grandes metrópolis competitivas pero están aisladas de su entorno geográfico y no integradas en los sistemas urbanos<sup>18</sup>.

Así, el modelo territorial europeo se considera monocéntrico en el sentido de que hay solamente una área urbanizada importante con la suficiente masa y el potencial económico para integrarse en la economía mundial<sup>19</sup>.

En las figuras siguientes, donde queda constancia de esta estructura territorial, se recogen respectivamente la población de las ZUF (Zonas urbanas funcionales, según la nomenclatura utilizada por la Comisión Europea<sup>20</sup>) y su tipología según su importancia funcional en el contexto

---

<sup>16</sup> Portal de Internet de la Unión Europea: “La historia de la Unión Europea”.

<sup>17</sup> Serrano, A., 2003: *El modelo territorial europeo. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español*, Urban nº 8, Madrid, pág. 40.

<sup>18</sup> Comisión Europea: *Estrategia Territorial Europea: Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible de la UE*, , Postdam, 1999, pág. 9 y DG de Política Regional: *Informe Intermedio sobre la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004, pp. 3, 8, 17.

<sup>19</sup> DG de Política Regional: *Informe Intermedio sobre la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004, pp. 3, 8, 17.

<sup>20</sup> Las definiciones utilizadas para identificar las ZUF en cada país son las siguientes:

— ZUF con población superior a 50 000 habitantes y un núcleo urbano (aglomeración) con más de 15.000 habitantes (quedan excluidas esas zonas urbanas” que se han extendido de manera artificial con un núcleo urbano de menor importancia).

— ZUF con población superior al 0,5% de la población nacional y un núcleo urbano (aglomeración) con más de 15.000 habitantes (o sea en países menos poblados se tuvieron en cuenta ZUF más pequeñas).

europeo, transporte, turismo, industria, conocimiento, toma de decisiones y administración<sup>21</sup>. En el caso español, aparecen como MEGAS las ZUF de Madrid (más de cinco millones de habitantes) y Barcelona, Valencia y Sevilla (entre uno y cinco millones de habitantes), apreciándose un elevado grado de concentración de la población en torno a Madrid y el Arco Mediterráneo<sup>22</sup>, siendo ésta la segunda área de gran desarrollo en Europa que se extiende desde Roma hasta el sur español, estructurándose hacia el interior continental a través de Milán, Lyon, Zaragoza y la propia Madrid<sup>23</sup>.

---

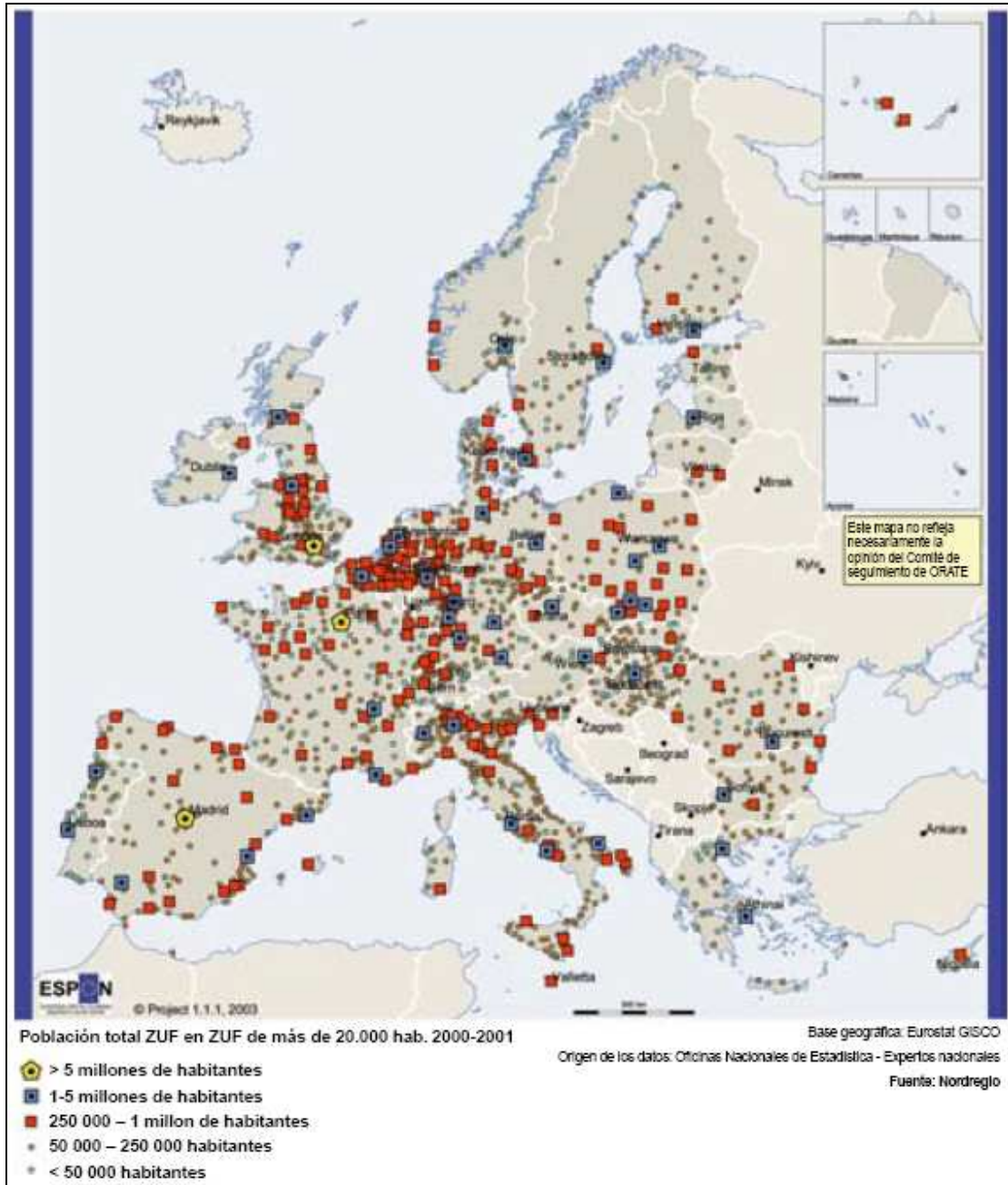
— Se incluyeron ZUF más pequeñas cuando tenían al menos importancia local en el contexto del transporte, el conocimiento o la toma de decisiones, o importancia regional en funciones administrativas, industriales o relacionadas con el turismo.

<sup>21</sup> DG de Política Regional: *Informe Intermedio sobre la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004, pp. 17 y 18.

<sup>22</sup> DG de Política Regional: *Informe Intermedio sobre la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)*, pág. 19, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004.

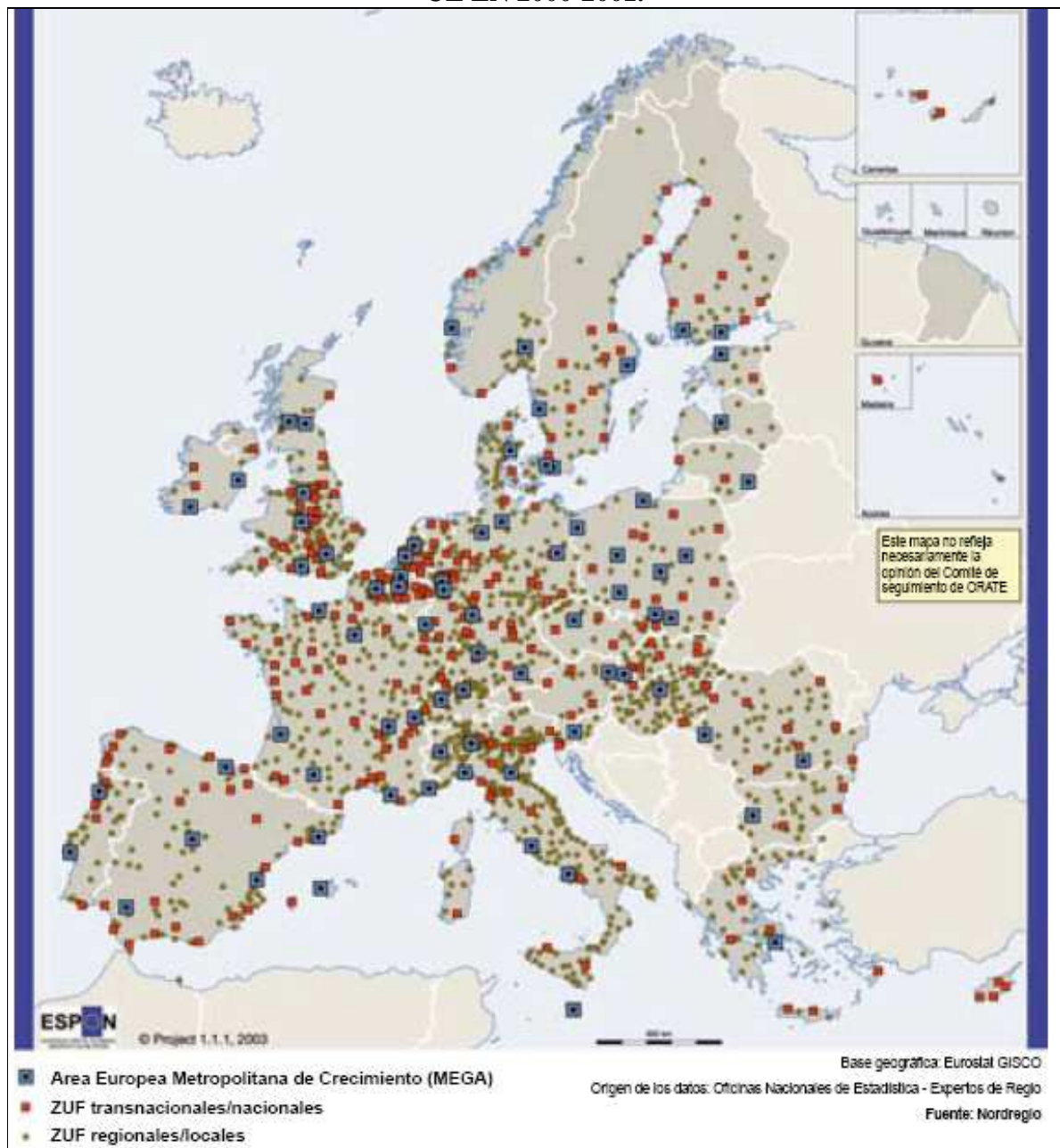
<sup>23</sup> Herrera, F., *El sistema de ciudades en Europa y España. Desarrollo urbano y estrategia de política territorial*, Ediciones Alfa Delta, Madrid, 1998, pág. 33.

**FIGURA 3.1: POBLACIÓN DE LAS ZUF EN LA UE EN 2000-2001.**



Fuente: “Informe Intermedio la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)”, pág. 18, DG de Política Regional, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004.

**FIGURA 3.2: TIPOLOGÍA DE LAS ZUF SEGÚN IMPORTANCIA FUNCIONAL EN LA UE EN 2000-2001.**



Fuente: “Informe Intermedio la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)”, pág. 19, DG de Política Regional, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004.

Realizando una aproximación a la evolución demográfica en el CUADRO 3.1 se recoge la correspondiente a los países de la Unión Europea en el periodo comprendido entre 1930 y 2003. En él destaca en primer lugar el número de habitantes que de unos doscientos setenta millones en 1930 ha pasado a cerca de cuatrocientos en 2003. Esta población se concentra mayoritariamente en los países de Alemania (más de ochenta millones), Francia, Italia y Reino Unido, en torno a sesenta) y España alrededor de cuarenta. Cabe resaltar también la ralentización del ritmo de crecimiento con respecto al periodo entre 1850 y 1930, donde como se recordará en los países occidentales se alcanzó una tasa de crecimiento medio anual de 0,75% mientras que desde 1930 hasta la actualidad apenas se alcanzó un 0,56% y más concretamente desde 1960 hasta 2003, un 0,47%. Las tasas de crecimiento más altas en el periodo correspondieron a Países Bajos (1,44%) que también experimentó un gran crecimiento en la fase anterior, Grecia (1,06%) y España (1,04%) que prácticamente es el único país que muestra una dinámica al alza con respecto a la etapa de llegada del ferrocarril. Por el contrario, las tasas más bajas correspondieron a Alemania, Austria, Bélgica y Reino Unido, descendiendo notablemente las dos últimas en su dinámica durante este periodo en relación al anterior.

**CUADRO 3.1: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE ESPAÑA Y EUROPA OCCIDENTAL, 1930-2003 (EN MILLONES).**

| PAÍS <sup>24</sup> | 1930 <sup>25</sup> | 1960 <sup>26</sup> | 2003         | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL |             |             |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|---------------------------------|-------------|-------------|
|                    |                    |                    |              | 1930-1960                       | 1960-2003   | 1930-2003   |
| ALEMANIA           | 66                 | 73,1               | 82,5         | 0,36                            | 0,30        | 0,34        |
| AUSTRIA            | 6,8                | 7,1                | 8,1          | 0,15                            | 0,33        | 0,26        |
| BÉLGICA            | 8,1                | 9,2                | 10,4         | 0,45                            | 0,30        | 0,39        |
| DINAMARCA          | 3,5                | 4,6                | 5,4          | 1,05                            | 0,40        | 0,74        |
| FINLANDIA          | 3,5                | 4,4                | 5,2          | 0,86                            | 0,42        | 0,67        |
| FRANCIA            | 41,2               | 46,5               | 59,6         | 0,43                            | 0,66        | 0,61        |
| GRECIA             | 6,2                | 8,4                | 11           | 1,18                            | 0,72        | 1,06        |
| IRLANDA            | 3                  | 2,8                | 4            | -0,22                           | 1,00        | 0,46        |
| ITALIA             | 41,2               | 50,6               | 57,3         | 0,76                            | 0,31        | 0,54        |
| LUXEMBURGO         | 0,3                | 0,31               | 0,45         | 0,11                            | 1,05        | 0,68        |
| PAÍSES BAJOS       | 7,9                | 11,6               | 16,2         | 1,56                            | 0,92        | 1,44        |
| PORTUGAL           | 6,8                | 8,9                | 10,4         | 1,03                            | 0,39        | 0,73        |
| REINO UNIDO        | 46,1               | 50,6               | 59,3         | 0,33                            | 0,40        | 0,39        |
| SUECIA             | 6,1                | 7,5                | 8,9          | 0,77                            | 0,43        | 0,63        |
| <b>ESPAÑA</b>      | <b>23,6</b>        | <b>30,4</b>        | <b>41,5</b>  | <b>0,96</b>                     | <b>0,85</b> | <b>1,04</b> |
| <b>U.E. 15</b>     | <b>270,3</b>       | <b>316,01</b>      | <b>380,3</b> | <b>0,56</b>                     | <b>0,47</b> | <b>0,56</b> |

Fuente: Mitchell, B. R.: *International historical statistics: Europe 1750-1988*, pp. 3-8 y *Eurostat yearbook 2004: The statistical guide for Europe-Chapter 2: People in Europe*, pág. 40.

Respecto de la producción anual, no ha dejado de crecer durante estas últimas décadas pasando de algo más de tres millones en 1970 a casi siete millones en 2001 en millones de dólares constantes de 1990<sup>27</sup>.

En cuanto a la renta per cápita, como indica el cuadro siguiente, en el año 2003, la media de la Europa de los quince era de 24.360 euros a precios corrientes en paridad de poder de compra<sup>28</sup>, mientras que en la Europa de los veinticinco era de 22.280. En EEUU, este valor era claramente superior alcanzando los 33.740, mientras que en Japón era ligeramente superior al de la Europa de los quince, 24.820. Respecto de los países con mayor peso demográfico de la Unión, Reino Unido y Francia se sitúan por encima de la media de los quince con 26.490 y 25.280 respectivamente. Por debajo se sitúan Alemania, 24.080, e Italia, 23.900. En cuanto a España, su

<sup>24</sup> En esta tabla se han incorporado todos los países miembros de la Unión Europea de quince miembros, incluyendo respecto de las tablas de fases anteriores los países de Alemania, Grecia, Austria y Luxemburgo y suprimiendo Noruega. Los valores que se compararán ahora serán los de España respecto de la Unión Europea.

<sup>25</sup> Alemania, 1933; Grecia, 1928; Irlanda, 1936; Luxemburgo, 1934;

<sup>26</sup> Alemania, sumando la población de Alemania del Oeste y del Este en 1961 y 1964 respectivamente; Austria, Bélgica, Grecia, Irlanda e Italia, 1961; Francia, 1962.

<sup>27</sup> Jordán, J. M. et al op. cit. pág. 154.

<sup>28</sup> Elimina las diferencias en niveles de precios entre países.

renta per cápita era de 21.250, inferior incluso a la media de la Europa de los veinticinco, siendo un 87% y un 95% de la media de la renta per cápita de la Europa de los quince y de los veinticinco respectivamente.

**CUADRO 3.2: PRODUCTO INTERIOR BRUTO (€) PER CAPITA EN LOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA EN EL AÑO 2003.**

| <b>PAÍS</b>    | <b>PIB PER CÁPITA</b> |
|----------------|-----------------------|
| ALEMANIA       | 24.080                |
| AUSTRIA        | 26.990                |
| BÉLGICA        | 45.465                |
| DINAMARCA      | 27.310                |
| FINLANDIA      | 24.580                |
| FRANCIA        | 25.280                |
| GRECIA         | 17.760                |
| IRLANDA        | 29.360                |
| ITALIA         | 23.900                |
| LUXEMBURGO     | 46.370                |
| PAÍSES BAJOS   | 26.630                |
| PORTUGAL       | 16.740                |
| REINO UNIDO    | 26.490                |
| SUECIA         | 25.410                |
| <b>ESPAÑA</b>  | <b>21.250</b>         |
| <b>U.E. 15</b> | <b>24.360</b>         |
| <b>U.E. 25</b> | <b>22.280</b>         |

Fuente: *Eurostat yearbook*, UE, 2004.

Respecto de la evolución del transporte de viajeros y mercancías en la Unión Europea, como indican los cuadros siguientes, en primer lugar cabe destacar el aumento espectacular desde 1980 hasta comienzos de siglo XXI de la movilidad en ambos conceptos: En cuanto al transporte de viajeros el crecimiento ha sido canalizado sobre todo a través del transporte por carretera alcanzando en la actualidad cerca del 80% en el reparto modal. Por el contrario, el ferrocarril alcanza una cuota muy baja de participación habiendo descendido del 8,2% a 6,3% desde 1980. En cuanto al transporte de mercancías, la situación es muy parecida si se tiene en cuenta sólo el transporte interior. De nuevo la carretera aumenta su participación hasta el 75% en los últimos años, mientras que el ferrocarril desciende del 22% al 14%. Si se añade el transporte marítimo, es éste junto con la carretera, quien acapara el mayor crecimiento y relevancia durante las últimas décadas.



**CUADRO 3.3: REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE INTERIOR DE VIAJEROS (PASAJEROS\*KILÓMETRO) EN LA UNIÓN EUROPEA (UE-15) ENTRE 1980 Y 2000.**

| <b>AÑO</b>  | <b>VEHÍCULO PRIVADO</b> | <b>AUTOBÚS Y AUTOCAR</b> | <b>TRANVÍA Y METRO</b> | <b>FERROCARRIL</b> | <b>AÉREO</b> |
|-------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------|--------------|
| <b>1980</b> | 76.4%                   | 11.6%                    | 1.4%                   | 8.2%               | 2.5%         |
| <b>2000</b> | 78.3%                   | 8.5%                     | 1.1%                   | 6.3%               | 5.8%         |

Fuente: Comisión Europea

**CUADRO 3.4: REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS (TONELADAS\*KILÓMETRO) EN LA UNIÓN EUROPEA (UE-15) ENTRE 1980 Y 2000.**

| <b>AÑO</b>  | <b>FERROCARRIL</b> | <b>VÍAS NAVEGABLES</b> | <b>CONDUCCIONES</b> | <b>CARRETERA</b> |
|-------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------|
| <b>1980</b> | 22%                | 9%                     | 7%                  | 62%              |
| <b>2000</b> | 14%                | 6%                     | 5%                  | 75%              |

Fuente: Comisión Europea

En otros países como EEUU, en el transporte de viajeros la situación es prácticamente análoga a la europea mientras que en el tráfico de mercancías es el ferrocarril el dominante por delante de la carretera y aumentando progresivamente su cuota de participación. Por último, en Japón en el tráfico de mercancías la situación es bastante parecida a la europea aunque el ferrocarril está perdiendo cuota de participación más aceleradamente. En el tráfico de viajeros, aunque el transporte por carretera es el predominante, el transporte por ferrocarril consigue una cuota de participación mucho mayor que en la Unión Europea<sup>29</sup>.

En cuanto a la dotación de infraestructuras ferroviarias en el año 2000 se habían superado en la Europa de los quince los ciento cincuenta mil kilómetros, mientras que en la Europa de los veinticinco se superaban los doscientos mil<sup>30</sup>.

En el CUADRO 3.5 figura la relación entre los kilómetros de vías de ferrocarril la extensión del país y la población en el año 2000. De este modo se observa que en términos de kilómetros de ferrocarril respecto de la superficie del país, la dotación ha disminuido respecto de las cifras recogidas en 1913 en la fase anterior siendo Alemania, Bélgica y los Países Bajos los alcanzan un mayor nivel mientras que Francia, Irlanda y España se encuentran en una posición menos ventajosa. Teniendo estos datos presentes, obviamente el aumento de la población se ha traducido en un descenso muy significativo en la dotación ferroviaria según el número de

<sup>29</sup> Caïd, N. op. cit. y OCDE, 1999: *Indicators for the integration of environmental concerns into transport policies*, Paris, pp. 32 y 33.

<sup>30</sup> Eurostat Yearbook, 2004.

habitantes aunque en este caso los países con una mayor dotación corresponden a Dinamarca, Finlandia, y ya mucho más alejados de ellos, Portugal y España. Los índices más bajos corresponden a Irlanda, Luxemburgo, Reino Unido y Suecia. Por último, si se compara la dotación media de la Unión Europea con respecto a EEUU y Japón se observa que aquella se encuentra en niveles inferiores frente a estos otros dos países, y especialmente con respecto a Japón, que se acerca a los veinticinco mil kilómetros de vías por cada diez mil habitantes frente a los poco más de cuatro mil de la Unión Europea.

**CUADRO 3.5: DOTACIÓN DE VÍAS FERROVIARIAS EN LOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA (UE-15) MÁS JAPÓN Y EEUU EN EL AÑO 2000, EN RELACIÓN A LA SUPERFICIE Y LA POBLACIÓN.**

| PAÍS                | KM FFCC/KM <sup>2</sup><br>EXTENSIÓN (X 100) | KM<br>FFCC/POBLACIÓN<br>(X 10.000) |
|---------------------|--|------------------------------------|
| ALEMANIA            | 10,2   | 4,4                                |
| AUSTRIA             | 6,6  | 7,0                                |
| BÉLGICA             | 11,4   | 3,4                                |
| DINAMARCA           | 6,4  | 52,0                               |
| FINLANDIA           | 2,4  | 30,9                               |
| FRANCIA             | 1,7  | 11,3                               |
| GRECIA              | 5,8  | 5,3                                |
| IRLANDA             | 1,8  | 2,2                                |
| ITALIA              | 2,7  | 5,1                                |
| LUXEMBURGO          | 5,4  | 2,8                                |
| PAÍSES BAJOS        | 10,6   | 6,3                                |
| PORTUGAL            | 6,7  | 17,7                               |
| REINO UNIDO         | 3,1  | 2,8                                |
| SUECIA              | 7,0  | 2,9                                |
| <b>ESPAÑA</b>       | <b>2,2</b>                                   | <b>11,2</b>                        |
| <b>U.E. 15</b>      | <b>3,93</b>                                  | <b>4,15</b>                        |
| JAPÓN <sup>31</sup> | 8,1  | 24,0                               |
| EEUU                | 17,1   | 5,8                                |

Fuente: Eurostat yearbook, UE, 2004.

<sup>31</sup> Los últimos datos disponibles corresponden a 1995.

En cuanto a los niveles de motorización (CUADRO 3.6) cabe destacar como en la Europa de los quince en el año 2000 se alcanzaban 478 turismos por cada mil habitantes mientras que en 1995 este valor era de 430, y en 1991 era 401, muestra del crecimiento que se está produciendo durante la última década como indica el cuadro siguiente. Si el valor de 2000 se compara con el de EEUU, se observa cómo en este país la cifra era muy superior, 771. En España estos valores son de nuevo inferiores a la media europea, 460turismos/1.000hab. pero también se observa un incremento de la motorización desde el año 1991, en que tan sólo había 332.

No se puede pasar por alto el sobresaliente aumento en estas tasas de motorización a lo largo del siglo XX en que cabe recordar que el país con mayor número de habitantes por vehículo en la década de los veinte, Estados Unidos, alcanzaba la cifra de once frente a cerca de la unidad en 2000. En el caso de España, la cifra en la década de los veinte superaba los doscientos cincuenta mientras a comienzos del milenio se encuentra en torno a dos.

**CUADRO 3.6: EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TURISMOS POR CADA 1.000 HABITANTES**

| <b>PAÍS</b>         | <b>1991</b> | <b>1995</b> | <b>2000</b> |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|
| ALEMANIA            | 489         | 495         | 532         |
| AUSTRIA             | 397         | 452         | 511         |
| BÉLGICA             | 397         | 422         | 456         |
| DINAMARCA           | 309         | 321         | 347         |
| FINLANDIA           | 384         | 372         | 412         |
| FRANCIA             | 417         | 434         | 476         |
| GRECIA              | 173         | 207         | 293         |
| IRLANDA             | 237         | 274         | 347         |
| ITALIA              | 503         | 529         | 564         |
| LUXEMBURGO          | 519         | 568         | 626         |
| PAÍSES BAJOS        | 370         | 366         | 411         |
| PORTUGAL            | 203         | 374         | 514         |
| REINO UNIDO         | 383         | 374         | 420         |
| SUECIA              | 420         | 411         | 451         |
| <b>ESPAÑA</b>       | <b>322</b>  | <b>362</b>  | <b>437</b>  |
| <b>U.E. 15</b>      | <b>401</b>  | <b>430</b>  | <b>478</b>  |
| JAPÓN <sup>32</sup> | -           | 356         |             |
| EEUU                | -           | 739         | 771         |

Fuente: Eurostat yearbook, UE, 2004.

<sup>32</sup> Los últimos datos disponibles corresponden a 1995.

## **7.3 MARCO ESPAÑOL.**

### **7.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.**

Los años cuarenta constituyeron un periodo tremendamente difícil para España. La Guerra Civil había producido enormes destrozos materiales, la industria quedó paralizada, se exiliaron centenares de miles de republicanos, etc. Se impusieron entonces los principios de Franco, basados en el concepto de patria, religión, orden y la abolición del pluralismo de ideas, la democracia y los partidos políticos<sup>33</sup>. Así mismo, se instauró un sistema autárquico para el que España no estaba preparada, con lo que las condiciones de vida llegaron a empeorar durante ese decenio<sup>34</sup>.

Estos primeros años del mandato de Franco también quedaron marcados por su actitud ante la Segunda Guerra Mundial que había estallado en 1939. Pese a su inclinación hacia las potencias del Eje, que le habían apoyado en la Guerra Civil, se mantuvo neutral. No obstante, el triunfo de los Aliados en 1945 frente a las dictaduras fascistas hizo que la nueva Europa que se estaba configurando mostrara su recelo respecto del régimen dictatorial de Franco, considerado de un talante similar a los fascismos alemán e italiano. Fruto de esa aversión al Régimen español, en 1946 se negó la posibilidad a España de pertenecer a la recién creada Organización de las Naciones Unidas (ONU)<sup>35</sup>.

No obstante, durante la configuración de los dos grandes bloques de países que daría paso a la etapa de la Guerra Fría, España ocupaba una posición geoestratégica clave por su posición periférica en Europa. Además, ya no aparecía ante el mundo occidental como un país tan ligado al fascismo y, sobre todo, era manifiesta su aversión al movimiento comunista. Así, en 1950 comenzó el acercamiento norteamericano a España mediante el regreso de los embajadores extranjeros a Madrid y la firma de los primeros acuerdos económicos que contemplaron la llegada de créditos extranjeros. En 1955, también fue posible la integración de España en la ONU<sup>36</sup>.

En esta década aperturista se produjo una cierta recuperación económica acentuada a partir del Plan de Estabilización de 1959 que permitió a España engancharse definitivamente al tren europeo de la industrialización<sup>37</sup>.

Tras el periodo de ajuste duro que supuso el Plan de Estabilización la economía experimentó, desde mediados de 1960 hasta la crisis de 1973, un crecimiento espectacular que, unido al cambio estructural de una economía de base agraria a otra industrial, han permitido calificar al decenio de los años sesenta como el periodo de revolución industrial española<sup>38</sup>.

---

<sup>33</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 346.

<sup>34</sup> Prats, J. et al. op. cit. pp. 349-351.

<sup>35</sup> Prats, J. et al. op. cit. pp. 346-348.

<sup>36</sup> Prats, J. et al. op. cit. pp. 354 y 355.

<sup>37</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 356.

<sup>38</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 391.

No obstante, quedaba pendiente un tema de singular importancia: la sucesión de Franco, que se acercaba ya a los setenta años. En 1969 el príncipe Juan Carlos fue designado el candidato que asumiese la nueva monarquía, heredera del franquismo y sus principios<sup>39</sup>.

A partir de la muerte de Franco en 1975 tuvo lugar el periodo conocido como transición democrática, que puede definirse a partir de varios hechos fundamentales: la instauración de un régimen político democrático similar al de los países vecinos de Europa occidental, la adopción de un sistema de libertades (de expresión culturales, personales, etc.), la configuración de nueva organización del Estado en base a las Comunidades Autónomas, etc.<sup>40</sup>.

Ya en 1977 tuvieron lugar las primeras elecciones generales libres desde 1936 y en 1978 se aprobó la Constitución. El proceso de normalización democrática se completó con las elecciones municipales, con lo que los ayuntamientos retornaban a los consistorios elegidos libremente por los vecinos. Ya en 1986 España ingresó en la Comunidad Europea lo que supuso la llegada de más productos procedentes de Europa de gran calidad y, en algunas ocasiones, más baratos aunque el país todavía arrastraba deficiencias notables como el paro y el terrorismo<sup>41</sup>. En la década de los noventa se consolidó el régimen democrático y la integración de España en el Mercado Común que ha propiciado la adopción de la moneda única europea a comienzos del nuevo milenio.

### 7.3.2. EL MODELO TERRITORIAL ESPAÑOL DE INICIOS DEL SIGLO XXI.

Como en Europa, el modelo territorial español de comienzos del siglo XXI es un modelo concentrado y polarizado, en el que las grandes áreas metropolitanas y las grandes regiones funcionales urbanas concentran no sólo la población y la actividad económica, sino también los centros políticos, los centros de investigación e innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos ligados a la dotación de una calidad de vida atractiva para la residencia.

Se pueden distinguir los siguientes niveles, por lo que respecta al sistema de ciudades:

- Áreas Metropolitanas Internacionales: Madrid y Barcelona.
- Áreas Metropolitanas Nacionales: Valencia, Sevilla, Bilbao, Málaga, Zaragoza y Las Palmas.
- Áreas en proceso de Metropolitanización: Oviedo-Gijón-Avilés, Alicante-Elche, Vigo-Pontevedra, Murcia, Palma de Mallorca, Valladolid y La Coruña.

Existe un siguiente nivel de áreas urbanas, que estaría constituido por Granada, Córdoba, Cádiz-Jerez, Vitoria, Santander, Sta. Cruz de Tenerife, Pamplona, Salamanca, San Sebastián, Burgos, Almería y León; todos ellos municipios por encima de los 150.000 habitantes<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 365.

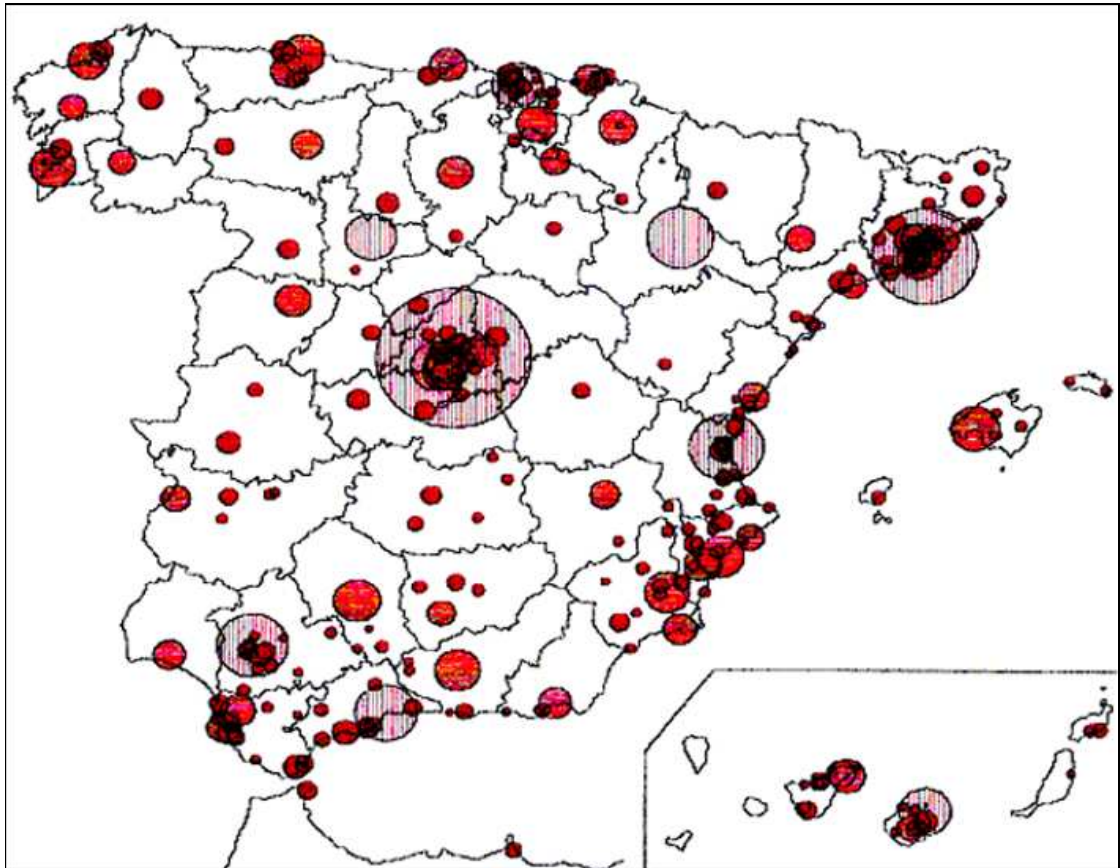
<sup>40</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 383.

<sup>41</sup> Prats, J. et al. op. cit. pp. 384, 388 y 389.

<sup>42</sup> Serrano, A. op. cit. pág. 49 y Herrera, F. op. cit. pág. 51.

En la FIGURA 3.3 se recogen los municipios con población superior a 19.500 habitantes con tamaño del círculo potencial según el censo de 2001, distinguiéndose con claridad la concentración de población mayoritaria en torno a Madrid y el Arco Mediterráneo, con las RFU de Barcelona, Valencia, Alicante-Elche y su creciente interdependencia con Murcia. A éstas cabría sumar el resto de áreas mencionadas entre las que destacan las de Sevilla, Bilbao, Málaga, Zaragoza y Las Palmas. En el lado opuesto se encuentra la España interior, excepción hecha de Madrid, con graves problemas de regresión demográfica durante las últimas décadas como se pondrá de manifiesto seguidamente.

**FIGURA 3.3: MUNICIPIOS MAYORES DE 19.500 HABITANTES EN EL AÑO 2001, CON TAMAÑO DEL CÍRCULO POTENCIAL.**



Fuente: Serrano, A. *Diagnóstico Territorial de la costa Valenciana* según el Censo de Población de 2001 (INE) en “La construcción del territorio litoral”, Curso de la Universidad de Verano, Rafael Altamira, Área de Urbanismo, Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante, 2003.

### 7.3.3. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.

La población española pasó en estos últimos cuarenta años de siglo XX de treinta a cuarenta millones de habitantes aproximadamente. Ello se ha traducido en una tasa de crecimiento anual  $-0,84\%$  de las más altas de Europa Occidental casi duplicando a la media de la Unión Europea ( $0,47\%$  entre 1960 y 2003). En el CUADRO 3.7 se recoge también la población y dinámica demográfica de las Comunidades Autónomas en que se aprecia que las más habitadas corresponden a Andalucía, Cataluña, Madrid y la Comunidad Valenciana y que aglutinan más del cincuenta por ciento de la población española según los datos del Censo de 2001. Por el contrario, son las comunidades de Cantabria, La Rioja y Navarra las que tienen menor peso demográfico con menos de un millón de habitantes todas ellas. Si se atiende a la dinámica demográfica durante estos últimos cuarenta años se observa que las comunidades que más han crecido se corresponden con las más pobladas a excepción de Andalucía pero también con las islas Baleares y Canarias. En el lado opuesto se encuentran Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura, que llegan a perder efectivos, y Aragón, Asturias, Galicia, con tasas de crecimiento muy bajas.



**CUADRO 3.7: TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL EN ESPAÑA Y LAS CCAA EN EL PERIODO 1960-2001.**

| COMUNIDADES AUTON. | POBLACIÓN 1960    | POBLACIÓN 2001    | TASA DE CRECIMIENTO 1960-2001 (INTERANUAL) |
|--------------------|-------------------|-------------------|--|
| ANDALUCÍA          | 5.893.396         | 7.403.968         | 0,63                                       |
| ARAGÓN             | 1.105.498         | 1.199.753         | 0,21                                       |
| ASTURIAS           | 989.344           | 1.075.329         | 0,21                                       |
| CANARIAS           | 944.448           | 1.781.366         | 2,16                                       |
| CANTABRIA          | 432.132           | 537.606           | 0,60                                       |
| CASTILLA Y LEÓN    | 2.848.352         | 2.479.425         | -0,32                                      |
| CASTILLA-LA MANCHA | 1.975.539         | 1.755.053         | -0,27                                      |
| CATALUÑA           | 3.925.779         | 6.361.365         | 1,51                                       |
| C. DE MADRID       | 2.606.254         | 5.372.433         | 2,59                                       |
| C. VALENCIANA      | 2.480.879         | 4.202.608         | 1,69                                       |
| EXTREMADURA        | 1.378.777         | 1.073.381         | -0,54                                      |
| GALICIA            | 2.602.962         | 2.732.926         | 0,12                                       |
| ISLAS BALEARES     | 443.327           | 878.627           | 2,39                                       |
| LA RIOJA           | 229.852           | 270.400           | 0,43                                       |
| REGIÓN DE MURCIA   | 800.463           | 1.190.378         | 1,19                                       |
| NAVARRA            | 402.042           | 556.263           | 0,94                                       |
| PAÍS VASCO         | 1.371.654         | 2.101.478         | 1,30                                       |
| <b>ESPAÑA</b>      | <b>30.582.936</b> | <b>41.116.842</b> | <b>0,84</b>                                |

Fuente: Elaboración propia según Censos de población de 1960 y de 2001, I.N.E.

Estos datos pueden ser completados con las densidades de población y su variación en el periodo como indica el CUADRO 3.8, lo que arroja que sobre una media de algo más de ochenta habitantes por kilómetro cuadrado de media en España, las Comunidades que alcanzan una mayor densidad son Madrid, con más de 600 hab/km<sup>2</sup>, el País Vasco, Canarias –ambas superan con amplitud el valor de doscientos–, y a continuación Cataluña, Comunidad Valenciana y Baleares con cerca de doscientos. Además se da la circunstancia que en todos estos casos las regiones han experimentado un aumento en la densidad de población durante los últimos cuarenta años.

En el lado opuesto se encuentran Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura, con densidades en todas ellas del orden de los veinticinco hab/km<sup>2</sup> e incluso sometidas a un proceso de regresión demográfica (salvo Aragón) especialmente intenso en Extremadura.

En definitiva, en términos demográficos se constata la polarización hacia las regiones mediterráneas, especialmente Cataluña y la Comunidad Valenciana pero también Murcia, al tiempo se aprecia un progresivo despoblamiento de la España interior, a excepción de la "isla de Madrid". En la zona norte el dinamismo demográfico es mucho menor tendiendo a un cierto estancamiento según la comparativa entre estas dos fechas.

**CUADRO 3.8: DENSIDAD (HABITANTES / KM<sup>2</sup>) POR CCAA EN EL PERIODO 1960-2001.**

| CCAA               | DENSIDAD<br>1960 | DENSIDAD<br>2001 | VARIACIÓN (%) DE<br>DENSIDAD EN EL<br>CONJUNTO DEL<br>PERIODO |
|--------------------|------------------|------------------|---|
| ANDALUCÍA          | 67,28            | 84,53            | 25,64   |
| ARAGÓN             | 23,18            | 25,15            | 8,50  |
| ASTURIAS           | 93,30            | 101,41           | 8,69  |
| CANARIAS           | 126,82           | 239,21           | 88,62   |
| CANTABRIA          | 82,26            | 102,34           | 24,41   |
| CASTILLA Y LEÓN    | 30,36            | 26,43            | -12,94  |
| CASTILLA-LA MANCHA | 24,88            | 22,10            | -11,17  |
| CATALUÑA           | 120,32           | 194,97           | 62,04   |
| C. DE MADRID       | 324,89           | 669,71           | 106,13  |
| C. VALENCIANA      | 106,69           | 180,73           | 69,40   |
| EXTREMADURA        | 33,12            | 25,78            | -22,16  |
| GALICIA            | 88,02            | 92,41            | 4,99  |
| ISLAS BALEARES     | 88,81            | 176,01           | 98,19   |
| LA RIOJA           | 45,71            | 53,77            | 17,63   |
| REGIÓN DE MURCIA   | 70,76            | 105,22           | 48,70   |
| NAVARRA            | 41,02            | 56,76            | 38,37   |
| PAÍS VASCO         | 193,49           | 296,44           | 53,21   |
| <b>ESPAÑA</b>      | <b>60,54</b>     | <b>81,39</b>     | <b>34,44</b>  |

Fuente: Elaboración propia según Censos de población de 1960 y de 2001, I.N.E.

#### 7.3.4 EL SISTEMA PRODUCTIVO.

Como se ha señalado anteriormente, en la década de los cincuenta, se produjo un cierto crecimiento económico propiciado por la eliminación de las principales medidas autárquicas: fin del racionamiento, liberalización del comercio interior, apertura al mercado internacional, auge del turismo, etc.<sup>43</sup>.

Por lo que respecta al sector agrario la producción inició un fuerte crecimiento en la década de los años cincuenta, que culminaría con un progresivo cambio estructural en los años del desarrollismo. No sólo se produjo un crecimiento de la superficie de regadío, una diversificación de cultivos de exportación y una creciente orientación de la producción para satisfacer la nueva demanda de productos de alta elasticidad-renta, como la carne, el pescado, las frutas o la leche, sino que comenzó una disminución continuada y fuerte del peso del sector agrario en la renta nacional, al igual que sucedió respecto al volumen de mano de obra ocupada en el sector agrario respecto de la población ocupada total<sup>44</sup>. Así del 33% del empleo total en España en 1965 se pasó en 1975 a un 23,6% y el valor añadido bruto (VAB) agrario a precios corrientes respecto del total disminuyó del 15,8% en esa primera fecha al 9,9% en 1975<sup>45</sup>. El desarrollo del sector agrario en estos años puede ser explicado a través del modelo de Lewis. De acuerdo con él, conforme fue creciendo el sector industrial en España, se produjo un efecto expansivo de la demanda de mano de obra por parte del sector moderno –al aumentar la demanda de empleo– y un incremento del nivel salarial. Por el contrario, en el sector agrario tradicional la disminución de mano de obra disponible –que se va trasvasando a la industria– fue encareciendo los salarios, obligando al abandono de tierras marginales, a la capitalización agraria y dando lugar a un aumento de la productividad<sup>46</sup>.

En cuanto al sector industrial, desde mediados de 1960 hasta la crisis internacional que se inicia en 1973 tuvo lugar un proceso de crecimiento sin precedentes en la historia de España pues se alcanzaron tasas de aproximadamente el 10% anual en lo que contribuyeron de forma notable las inversiones extranjeras, alentadas por la posibilidad de mercados nuevos y a la vez, salarios bajos. La participación de la industria en el PIB pasó del 26% en 1964 al 34% en 1974, siendo la estrella del periodo la industria del automóvil<sup>47</sup>.

La crisis internacional de los setenta puso fin al proceso de desarrollo iniciado en 1960. La fractura de la economía española, aunque con cierto retraso, se hizo patente en un estancamiento del PIB, freno y descenso de la inversión, agotamiento del impulso del sector industrial, inflación y paro. El acelerado proceso de desarrollo de la economía española en la década anterior y su considerable grado de apertura, la hicieron más dependiente y vulnerable respecto a los acontecimientos internacionales. Además la incertidumbre política del momento, el

---

<sup>43</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 355 y Tortella, G. op. cit. pág. 313.

<sup>44</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 402.

<sup>45</sup> García, J. L.; Myro, R. y Martínez, J. A., *Lecciones de economía española*, Civitas Ediciones, Madrid, 2003, pág. 192.

<sup>46</sup> Palafox, J. op. cit. pág. 403.

<sup>47</sup> Tortella, G. op. cit. pp. 281 y 282.

final de la Dictadura fue clave al agudizar los efectos de la crisis sobre el conjunto de variables económicas. Desde 1973 hasta 1985 el país atravesó una nueva y larga fase de estancamiento, mayor que el resto de países europeos<sup>48</sup>.

En 1985, tras el relativo éxito de la política de reconversión industrial iniciada un año antes, y ya a las puertas de la Comunidad Económica Europea, la economía inició un fuerte auge expansivo situándose en paralelo a la dinámica internacional, en lo que se puede denominar una normalización de la economía y política española<sup>49</sup>.

A comienzos del nuevo siglo, la estructura sectorial de empleo (CUADRO 3.9) refleja la decadencia de la agricultura que tanto en términos de empleo como de VAB es prácticamente marginal, el estancamiento e incluso descenso del sector secundario, y el avance del sector servicios que también alcanza en las dos magnitudes del orden de dos tercios sobre el total mientras que en 1975 no llegaban al cincuenta por ciento.

Desagregando los subsectores que componen el sector secundario y terciario, en el primero de ellos cabe destacar que la industria suponía cerca del veinte por ciento y la construcción el diez por ciento en ambas variables, y en el sector servicios, el peso de la hostelería (15,3% a precios corrientes en 2000) reflejo de la importancia del turismo que ha adquirido en España en las últimas décadas. Así, el turismo en España representa aproximadamente el doce por ciento de la producción y el diez por ciento del empleo del conjunto de la economía a inicios del nuevo siglo donde aproximadamente la mitad de esas cifras se debe al turismo internacional con unos cincuenta millones de turistas al año<sup>50</sup>.

La evolución seguida por España es similar a la dinámica experimentada por otros países europeos además de EEUU o Japón, como demuestra el hecho de que alrededor de dos tercios de la población está ocupada en el sector servicios, en torno al treinta por ciento en el sector secundario y alrededor del cinco por ciento en la agricultura<sup>51</sup>.

**CUADRO 3.9: RELEVANCIA ECONÓMICA DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS Y ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN ESPAÑA EN 2002.**

|                   | <b>% VAB SECTOR /<br/>VAB TOTAL</b> | <b>% EMPLEO SECTOR /<br/>EMPLEO TOTAL</b> |
|-------------------|-------------------------------------|---|
| <b>PRIMARIO</b>   | 2,4                                 | 5,9                                       |
| <b>SECUNDARIO</b> | 33,0                                | 31,2                                      |
| <b>SERVICIOS</b>  | 64,5                                | 62,9                                      |

Fuente: García, J. L.; Myro, R. y Martínez, J. A., *Lecciones de economía española*, Civitas Ediciones, Madrid, 2003. pp. 192, 220 y 289.

<sup>48</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 393 y 394.

<sup>49</sup> Palafox, J. op. cit. pp. 396 y 397.

<sup>50</sup> García, J. L.; Myro, R. y Martínez, J. A. op. cit. pp. 192, 220, 289 y 290.

<sup>51</sup> García, J. L.; Myro, R. y Martínez, J. A. op. cit. pág. 65.

Respecto del PIB per cápita por Comunidades Autónomas (CUADRO 3.10), son las correspondientes a Madrid, Navarra, País Vasco, Cataluña e Islas Baleares las que alcanzan un mayor valor quedando muy por encima de la media nacional, mientras que de nuevo son las comunidades del interior, a excepción de Madrid y las de la cornisa cantábrica las que alcanzan un nivel menor: Extremadura, Andalucía, Castilla-La Mancha y Galicia.

**CUADRO 3.10: PRODUCTO INTERIOR BRUTO PER CAPITA POR CCAA EN 2003 (EUROS, BASE AÑO 2000)**

| <b>COMUNIDAD AUTÓNOMA</b> | <b>PIB</b>    |
|---------------------------|---------------|
| Andalucía                 | 14.135        |
| Aragón                    | 19.842        |
| Asturias                  | 15.842        |
| Islas Baleares            | 21.290        |
| Canarias                  | 17.371        |
| Cantabria                 | 17.986        |
| Castilla y León           | 17.216        |
| Castilla La Mancha        | 14.513        |
| Cataluña                  | 22.415        |
| Comunidad Valenciana      | 17.517        |
| Extremadura               | 12.173        |
| Galicia                   | 14.619        |
| Madrid                    | 24.584        |
| Región de Murcia          | 15.694        |
| Navarra                   | 23.481        |
| País Vasco                | 23.028        |
| La Rioja                  | 20.464        |
| <b>ESPAÑA</b>             | <b>18.582</b> |

Fuente: INE, *Contabilidad Regional de España*.

En el año 2004 la tasa de paro se había situado en el 11,5% habiendo sido precedida de en el decenio de 1990 de una breve pero grave recesión en la economía española, que se prolongó hasta 1994, y que significó una acusada destrucción de empleo y una elevación de la tasa de paro (19,8%). Sin embargo, desde la segunda mitad del decenio de 1990 se asienta un nuevo ciclo económico, con un notable ritmo de crecimiento, que ha permitido, de nuevo, un aumento muy sustancial del empleo y una caída apreciable del desempleo hasta la tasa de paro mencionada. En relación con la Unión Europea, en el año 1994 la tasa de paro era muy inferior a la nacional

(10,5%) mientras que diez años más tarde lo era de 8,1%, lo que manifiesta una convergencia notable de España en relación con la Unión Europea (EU-15)<sup>52</sup>.

### 7.3.5. LAS COMUNICACIONES.

Tras finalizar la Guerra en 1939, fueron enormes las pérdidas materiales en los medios de transporte<sup>53</sup>. Así, en materia de ferrocarriles, en 1941 el Gobierno de Franco creó, mediante la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La finalidad primordial de la nueva compañía era la nacionalización de los ferrocarriles que consistía esencialmente en el rescate anticipado de las concesiones que había realizado el Estado en favor de distintas sociedades privadas. RENFE se definía como una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia y distinta del Estado, con autonomía de funcionamiento y con el objetivo de gestionar, dirigir y administrar la red de ferrocarriles de ancho normal<sup>54</sup>.

En cuanto a los ferrocarriles de vía estrecha, la ley establecía que sería el Ministerio de Obras Públicas quien fijaría las líneas que podrían constituirse voluntariamente en Federación de compañías a los efectos de explotación, de modo que las empresas conservarían su personalidad jurídica, con la obligación de pertenecer a la Federación hasta que se extinguiese el plazo de sus concesiones<sup>55</sup>.

A partir de entonces se plantearon e iniciaron varios planes de modernización de la red pero hubo de esperarse a la década de los sesenta para que el ferrocarril diese un salto técnico hacia delante y lograra mejorar sus servicios. Sin embargo, ello coincidió con el “boom” del automóvil como medio de transporte terrestre alternativo, lo que tuvo una incidencia negativa sobre el ferrocarril, que se convirtió en un medio de transporte secundario. La crisis en la que quedó sumido el ferrocarril tardó tiempo en ser asimilada. Casi se hace preciso llegar a la década de los ochenta para comprobar cómo los ferrocarriles se subieron al “tren de la modernidad”, especializando su oferta y potenciando aquellos servicios en los que puede ser perfectamente competitivo con la carretera<sup>56</sup>.

En efecto, en 1950, la cuota de mercado del ferrocarril llegaba al 52 por 100, pero para 1960 esta proporción había disminuido en casi treinta puntos, hasta el 25 por cien. Entre esos mismos años la carretera pasa de absorber el 39 por cien de la demanda total de transporte a representar el 68 por 100<sup>57</sup>. Para 1975, la distribución era todavía más favorable para la carretera, que se llevaba un 87 por cien de la cuota de mercado; para RENFE quedaba el 9 por cien y para FEVE el uno por cien. La explosión del transporte por carretera queda refrendada al comparar las

---

<sup>52</sup> Eurostat y García, J. L.; Myro, R. y Martínez, J. A. op. cit. pp. 309 y 313.

<sup>53</sup> Prats, J. et al. op. cit. pág. 346.

<sup>54</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J., *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1998, pág. 17.

<sup>55</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 17.

<sup>56</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 11.

<sup>57</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 93.

cifras del parque automovilístico en 1955, con 135.000 unidades, frente a los casi cinco millones en 1975<sup>58</sup>.

Como en el movimiento de viajeros, la modernización y el desarrollo del sector automovilístico trajo consigo un espectacular desarrollo del transporte terrestre de mercancías. También como en el caso anterior, este fenómeno se caracterizó por una constante pérdida de la cuota de mercado del ferrocarril, puesto que pasó del 52 por 100 en 1950 al 19 por 100 en 1965 y hasta el 12 por cien en 1975. La cuota de la carretera, por el contrario, subió desde el 42 por 100 el primer año hasta el 85 por 100 en 1975<sup>59</sup>.

En este marco no hay que olvidar que entre 1964 y 1975 se produjo una verdadera explosión de la demanda de transporte a la que contribuyeron diversos factores<sup>60</sup>:

- el progresivo aumento de la renta nacional,
- la industrialización y la liberalización del comercio exterior,
- el tipo de asentamiento de la población, un proceso en virtud del cual la población se fue concentrando con rapidez en torno a las grandes ciudades y, por derivación, la aparición de un movimiento de transporte diario y pendular,
- la migración hacia Europa, estimada entre tres y cuatro millones de personas, y
- la aparición del turismo de masas, en el que participaron tanto los españoles como los millones de extranjeros que visitaron nuestro país.

En esa expansión del transporte por carretera lógicamente incidieron los sucesivos planes de mejora de la infraestructura viaria<sup>61</sup>:

- Plan de modernización de 1950. En él se justifica el esfuerzo inversor que se va a acometer por el deterioro sufrido en la red a raíz de la Guerra Civil, la escasa conservación de los años anteriores y el previsible incremento del tráfico por carretera.
- En 1960 se aprobó un nuevo plan de carreteras que trataba de adecuar el estado de las carreteras con la demanda prevista de tráfico. Las inversiones fueron cuantiosas poniendo en marcha un programa de itinerarios asfálticos.
- En la década de los setenta se dio luz verde al programa de autopistas de peaje.
- En la década de los ochenta se aprobó el Programa de Autovías (libres de peaje).

Al comenzar la década de los ochenta se frenó el deterioro de los ferrocarriles y se produjo una notable recuperación de la demanda, sobre todo en los servicios más especializados, como las cercanías<sup>62</sup>.

Sin embargo, los problemas no desaparecieron como puso de manifiesto el “Informe de la Comisión para el estudio de los ferrocarriles” de RENFE de 1991 en que se señalaba que el

---

<sup>58</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 156.

<sup>59</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 159.

<sup>60</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 156.

<sup>61</sup> Uriol, J. I., *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992, pp. 263, 287, 288, 301, 429 y 430.

<sup>62</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pág. 240.

ferrocarril disponía de una cuota de mercado inferior a los diez puntos porcentuales, lo que había supuesto un descenso notabilísimo desde mediados de siglo, cuando el ferrocarril era el modo de transporte dominante. Ese descenso fue especialmente acusado en el transporte de viajeros de largo recorrido y de mercancías. Las causas de este retroceso había que buscarlas en que el crecimiento de la movilidad de viajeros y mercancías había dado lugar a nuevas demandas para las que el ferrocarril no estaba capacitado. Además, había mantenido disponible una capacidad de producción excesiva, en lugar de especializarse, dispersando con ello esfuerzos sobre una red más amplia de la necesaria. Todo ello había provocado una situación financiera muy preocupante con un déficit que alcanzaba el 0,5% del PIB y que exigía la adopción urgente de medidas<sup>63</sup>.

En la década de los noventa y comienzos del nuevo milenio el dominio de la carretera en el transporte tanto de viajeros como de mercancías es apabullante. No sólo eso, sino que a lo largo de los últimos años la tendencia ha sido a reforzar todavía más esa posición sobre todo a costa del ferrocarril en el tráfico de viajeros, y de éste y del transporte marítimo en el caso de mercancías como demuestran los CUADROS 3.11 y 3.12.

**CUADRO 3.11: REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE INTERIOR DE VIAJEROS (MILLONES DE PASAJEROS\*KILÓMETRO) EN ESPAÑA ENTRE 1991 Y 2003.**

|             | Carretera |       | Ferrocarril |      | Aéreo |      | Marítimo |      | Total |     |
|-------------|-----------|-------|-------------|------|-------|------|----------|------|-------|-----|
|             | Total     | %     | Total       | %    | Total | %    | Total    | %    | Total | %   |
| <b>1991</b> | 207,8     | 89,29 | 16,7        | 7,17 | 7,1   | 3,05 | 1,1      | 0,49 | 232,7 | 100 |
| <b>2003</b> | 397,7     | 90,61 | 21,1        | 4,80 | 18,8  | 4,28 | 1,3      | 0,31 | 438,9 | 100 |

Fuente: *Los transportes y los servicios postales, informe anual 2003*, Ministerio de Fomento.

**CUADRO 3.12: REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS (MILLONES DE TONELADAS\*KILÓMETRO) EN ESPAÑA ENTRE 1991 Y 2003.**

|             | Carretera |       | Marítimo |       | Ferrocarril |      | Tubería |      | Total |     |
|-------------|-----------|-------|----------|-------|-------------|------|---------|------|-------|-----|
|             | Total     | %     | Total    | %     | Total       | %    | Total   | %    | Total | %   |
| <b>1991</b> | 151,0     | 74,75 | 33,0     | 16,33 | 11,6        | 5,74 | 6,4     | 3,18 | 202,0 | 100 |
| <b>2003</b> | 338,3     | 84,32 | 40,3     | 10,04 | 12,4        | 3,09 | 10,2    | 2,55 | 401,2 | 100 |

Fuente: *Los transportes y los servicios postales, informe anual 2003*, Ministerio de Fomento.

<sup>63</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J. op. cit. Vol. II pp. 230 y 231.



### 7.3.6 EL SISTEMA PORTUARIO.

El tráfico de mercancías en los puertos de interés general del Estado ha experimentado un espectacular aumento desde los años cincuenta donde apenas alcanzaba treinta millones de toneladas hasta 2003 en que se acercaba a los cuatrocientos millones, pasando por los casi doscientos treinta de 1980. En la composición del tráfico total de mercancías, el cabotaje alcanzaba un valor próximo a los ochenta millones de toneladas frente a los casi trescientos millones del comercio exterior, es decir, el cabotaje sumaba alrededor de una cuarta parte del movimiento total de mercancías en los puertos de Interés General de Estado<sup>64</sup>.

Como puertos más importantes a nivel nacional destacan el de Bahía de Algeciras con más de sesenta millones de toneladas en 2003 y los de Barcelona, Valencia, Tarragona y Bilbao, con aproximadamente unas treinta. Los restantes de interés general incluidos en el Corredor, alcanzan una importancia más discreta: Cartagena, con algo más de veinte millones, Castellón con menos de diez, y Alicante con algo más de tres millones en ese año<sup>65</sup>.

También cabe destacar la marginalidad a la que se ha visto sometida el ferrocarril respecto del transporte de mercancías hacia o desde los puertos: La participación del ferrocarril es de alrededor de un cuatro por ciento, que se elevaría aproximadamente a un siete por ciento si se excluyesen los puertos que no tienen el ferrocarril como alternativa real. En este sentido, como es de suponer, es la carretera quien domina estos flujos con aproximadamente el noventa por ciento del tráfico total<sup>66</sup>. Estos porcentajes se corresponden a distancias menores de trescientos kilómetros respecto del puerto, que aglutinan casi el noventa por ciento del total de mercancías transportadas, mientras que entre trescientos y seiscientos kilómetros, con algo más del siete por ciento del total de mercancías, el ferrocarril capta cuota de participación hasta aproximadamente dos tercios del total.

Los CUADRO 3.13, 3.14 y 3.15 resumen estos datos y otros complementarios.

#### **CUADRO 3.13: MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (MILLONES DE TONELADAS) EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO EN EL PERIODO 1960-2003**

|             | <b>TOTAL</b> |
|-------------|--------------|
| <b>1960</b> | 65           |
| <b>1970</b> | 145          |
| <b>1980</b> | 227          |
| <b>1990</b> | 248          |
| <b>2000</b> | 338          |
| <b>2003</b> | 382          |

Fuente: *Anuario Estadístico 2003*. Estadísticas de tráfico portuario. Ministerio de Fomento.

<sup>64</sup> *Anuario Estadístico 2003*. Estadísticas de tráfico portuario. Ministerio de Fomento.

<sup>65</sup> *Anuario Estadístico 2003*. Estadísticas de tráfico portuario. Ministerio de Fomento.

<sup>66</sup> Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), Documento de Diagnóstico*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004, pág. 99.

**CUADRO 3.14: DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE LOS TRÁFICOS PORTUARIOS, POR DISTANCIAS EN 1999**

| ARCOS DE TRANSPORTE      | TRANSPORTE TERRESTRE EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO (MILES DE TONELADAS) |      |             |      | PARTICIPACIÓN DEL FERROCARRIL EN % |
|--------------------------|--|------|-------------|------|------------------------------------|
|                          | CARRETERA  | %    | FERROCARRIL | %    |                                    |
| <b>HASTA 300Km</b>       | 93.970   | 89,3 | 4.382       | 52,2 | 4,5                                |
| <b>ENTRE 300 Y 600Km</b> | 7.540  | 7,2  | 3.675       | 43,7 | 32,8                               |
| <b>MÁS DE 600Km</b>      | 1.492  | 1,4  | 315         | 3,7  | 17,4                               |
| <b>EXTERIOR</b>          | 2.234  | 2,1  | 29          | 0,4  | 1,3                                |
| <b>TOTAL</b>             | 105.236  | 100  | 8.401       | 100  | 7,4                                |

Fuente: PEIT, Documento de Diagnóstico según *Estudio de los accesos ferroviarios y de las características del ferrocarril en las instalaciones portuarias de interés general*, DG de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento.

**CUADRO 3.15: MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (MILLONES DE TONELADAS) EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DE ESTADO EN EL AÑO 2003**

| PUERTOS                | CABOTAJE | EXTERIOR | TOTAL |
|------------------------|----------|----------|-------|
| Bahía de Algeciras     | 8,30     | 48,60    | 60,92 |
| Barcelona              | 6,75     | 28,01    | 35,51 |
| Valencia               | 4,35     | 30,61    | 35,30 |
| Tarragona              | 3,78     | 25,20    | 29,02 |
| Bilbao                 | 2,90     | 22,66    | 29,01 |
| Las Palmas             | 9,60     | 9,92     | 21,77 |
| Cartagena              | 2,68     | 18,55    | 21,35 |
| Gijón                  | 2,00     | 16,79    | 19,17 |
| Huelva                 | 1,78     | 16,30    | 18,21 |
| Santa Cruz de Tenerife | 9,50     | 7,44     | 18,01 |
| ...                    | ...      | ...      | ...   |
| Castellón              | 1,60     | 8,33     | 9,98  |
| Alicante               | 1,62     | 1,61     | 3,30  |

Fuente: *Anuario Estadístico 2003*. Estadísticas de tráfico portuario. Ministerio de Fomento.

### 7.3.7 AEROPUERTOS

El espectacular crecimiento que ha tenido en el transporte aéreo en las últimas décadas en España es patente a la luz de los datos expuestos en el CUADRO 3.16 donde se aprecia cómo de menos de tres millones de viajeros en el conjunto de aeropuertos españoles en 1960 se pasó a más de veinte millones en 1970, más de 45 en 1980 y más de 150 en 2003. Desglosando este número de viajeros total en transporte interior e internacional, se aprecia cómo ha ido ganando enteros relativamente el transporte internacional pasando a representar en 1960 menos del treinta y cinco por ciento del total de viajes hasta cerca del sesenta por ciento del transporte total en 2003.

Respecto de los aeropuertos con mayor volumen de viajeros (CUADRO 3.17), destacan el de Madrid, con más de treinta y cinco millones de viajeros, seguido de los de Barcelona y Mallorca con alrededor de veinte millones. Respecto de los aeropuertos del Corredor, el que alcanza un mayor volumen de viajeros es el de Alicante con más de ocho millones, procediendo el ochenta por ciento de esos viajeros del exterior, lo que da una idea de la importancia turística de su entorno; el de Valencia, que no alcanza los dos millones y medio de viajeros, el de San Javier, con menos de medio millón de viajeros, y con un tráfico prácticamente despreciable, el de Albacete con menos de cinco mil viajeros en la ruta hacia Baleares<sup>67</sup>.

En cuanto al transporte de mercancías es marginal en comparación con el resto de modos de transporte pues en 2003 no alcanzaba las trescientas mil toneladas frente a, por ejemplo, los más de diecinueve millones de toneladas de RENFE en ese mismo año<sup>68</sup>.

**CUADRO 3.16: EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS (MILES) NACIONAL E INTERNACIONAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES EN EL PERIODO DE 1960 A 2003.**

|      | INTERIOR |      | EXTERIOR |      | TOTAL    |     |
|------|----------|------|----------|------|----------|-----|
|      | Viajeros | %    | Viajeros | %    | Viajeros | %   |
| 1960 | 1.963    | 65,6 | 1.028    | 34,4 | 2.991    | 100 |
| 1970 | 9.909    | 46,1 | 11.509   | 53,9 | 21.478   | 100 |
| 1980 | 24.386   | 53,5 | 21.194   | 46,5 | 45.580   | 100 |
| 1990 | 35.240   | 47,8 | 38.129   | 52,2 | 73.669   | 100 |
| 2000 | 57.738   | 41,6 | 80.952   | 58,4 | 138.690  | 100 |
| 2003 | 62.751   | 41,3 | 89.049   | 58,7 | 151.801  | 100 |

Fuente: *Los transportes y los servicios postales, Informes anuales.* Ministerio de Fomento.

<sup>67</sup> Información Estadística de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

<sup>68</sup> Información Estadística de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) e Informe Anual 2003, RENFE.

**CUADRO 3.17: TRÁFICO TOTAL DE VIAJEROS (ENTRADAS + SALIDAS, EN MILES) POR AEROPUERTOS MÁS IMPORTANTES INCLUYENDO LOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN 2003.**

| AEROPUERTOS  | INTERIOR |      | EUROPA   |      | RESTO    |       | TOTAL    |     |
|--------------|----------|------|----------|------|----------|-------|----------|-----|
|              | Viajeros | %    | Viajeros | %    | Viajeros | %     | Viajeros | %   |
| MADRID       | 17.608   | 49,8 | 11.798   | 33,3 | 5.993    | 16,9  | 35.399   | 100 |
| BARCELONA    | 11.004   | 48,9 | 10.854   | 48,3 | 624      | 2,8   | 22.482   | 100 |
| P. MALLORCA  | 5.301    | 27,6 | 13.863   | 72,3 | 21       | 0,1   | 19.185   | 100 |
| MÁLAGA       | 2.644    | 23,1 | 8.751    | 76,3 | 72       | 0,6   | 11.468   | 100 |
| G. CANARIA   | 3.189    | 35,5 | 5.724    | 63,7 | 73       | 0,8   | 8.986    | 100 |
| TENERIFE SUR | 1.621    | 18,6 | 7.062    | 81,2 | 18       | 0,2   | 8.701    | 100 |
| ALICANTE     | 1.511    | 18,5 | 6.605    | 81,1 | 31       | 0,4   | 8.148    | 100 |
| VALENCIA     | 1.578    | 65,2 | 833      | 34,4 | 11       | 0,4   | 2.422    | 100 |
| SAN JAVIER   | 49       | 9,1  | 494      | 90,9 | 23       | 0,004 | 544      | 100 |
| ALBACETE     | 4,1      | 98   | 0,1      | 2    | -        | 0     | 4,2      | 100 |

Fuente: *Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2003.* Ministerio de Fomento.

## **7.4 ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.**

Siguiendo el mismo esquema que en fases anteriores, en este apartado se trata de aportar una visión general acerca de la evolución socioeconómica del Corredor durante la segunda mitad del siglo XX y la incidencia en ese devenir del sistema de transportes, y especialmente el ferrocarril.

De nuevo, antes de comenzar el análisis de las zonas y municipios del Corredor, se hará un breve repaso a la dinámica de la ciudad de Madrid, que por su tamaño simultáneamente constituye una zona en sí misma, por sus estrechas relaciones tanto profesionales, de ocio, etc. con las ciudades del Corredor, como se tendrá oportunidad de comprobar, y en definitiva por su destacada influencia en la coyuntura del Corredor en términos generales.

### **7.4.1 EL CASO DE MADRID.**

La Guerra Civil Española supone para Madrid la ruptura de lo que ha sido durante el primer tercio del siglo, un proceso de crecimiento y cambio económico, aunque con algunas discontinuidades. Si bien fueron nocivos los efectos directos de la contienda bélica referidos a los daños y destrucciones tanto en instalaciones industriales como en zonas residenciales, mucho más nefastos fueron para la actividad empresarial de Madrid, al igual que para el conjunto nacional, el aislamiento del mercado nacional y el exacerbado intervencionismo de la década de 1940. Es partir de la década de 1950 cuando Madrid comienza su recuperación, convirtiéndose en el núcleo productivo con mayores tasas de expansión, generándose paralelamente una gran expansión urbana pasando su Área Metropolitana de 2,2 millones de habitantes en 1960 a algo más de 3,5 en 1970<sup>69</sup>.

La consolidada importancia del sector industrial en la economía de Madrid desde mediados de los cincuenta es manifiesta pues en las décadas sucesivas se convierte en el segundo centro industrial de España, aportando algo más de una octava parte al valor total de la producción a escala nacional del sector secundario, sin incluir la construcción. Concretamente, el gran crecimiento de la industria de Madrid en las décadas de 1950 y 1960, sin negar que pueda deber algo a impulsos específica y deliberadamente dados en esa dirección por la política económica del franquismo, no hace sino enlazar con la ya apreciable y mantenida expansión del primer tercio de siglo, compensando con un ritmo más vigoroso de avance el retraso experimentado durante la Guerra Civil y la larga posguerra<sup>70</sup>.

Del mismo modo, la terciarización advertida en el primer tercio de siglo en la capital se intensificará en la segunda mitad de la centuria llegando a ocupar en los años ochenta a dos tercios largos de la población ocupada afianzándose como principal centro productor de servicios,

---

<sup>69</sup> Delgado, J. Luís.: “La economía de Madrid en el Marco de la industrialización española” en *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona, 1990, pp. 241-243.

<sup>70</sup> Delgado, J. Luís, op .cit., pp. 227 y 228.

incrementándose simultáneamente las actividades de este género que se consideran más avanzadas<sup>71</sup>.

La justificación al espectacular crecimiento descrito fue principalmente fruto de la creciente interrelación de la economía española con el mercado mundial a raíz de la política aperturista de finales de los cincuenta<sup>72</sup>.

Ahora bien, la capital, que hasta 1970 llevó el peso fundamental del crecimiento de la población, se encuentra ya en una etapa posterior de esta evolución señalada a nivel regional. Desde la década de los años sesenta, el municipio ve frenado su crecimiento a favor del área metropolitana, que en 1963 cobra entidad jurídico-administrativa<sup>73</sup>, de manera que en la actualidad se superan los cinco millones de habitantes, de los que poco más de tres, residen en el municipio capitalino, cifra similar a la de comienzos de los noventa. Así mismo en su tejido productivo continúa la progresiva especialización funcional en el sector terciario (más del ochenta y cinco por ciento de los empleados en 2001) y dentro de éste, en el terciario avanzado (casi el quince por ciento del total), descendiendo la ocupación en el sector secundario en el municipio (del veinte por ciento de ocupados en 1991 a menos del diez por ciento en 2001, según los respectivos Censos de Población) en un claro proceso de descentralización de esta actividad hacia su área metropolitana como se verá al analizar algunos municipios de su entorno.

En cuanto a su función en el sistema de ciudades ya desde los años ochenta desbordaba ampliamente las “fronteras autonómicas” para afectar de manera intensa a las provincias limítrofes de ambas Castillas<sup>74</sup> configurándose en los albores del nuevo siglo la que se conoce como R.F.U. de Madrid-Guadalajara-Toledo-Segovia con una funcionalidad de carácter significativamente internacional en sus relaciones<sup>75</sup>. Como resulta obvio en vísperas de la llegada de la alta velocidad al Corredor se trata de la aglomeración urbana más importante desde el punto de vista socioeconómico, valgan como referencia el millón y medio de habitantes de la siguiente aglomeración, en torno a Valencia, frente a los más de cinco millones de la capital del Estado<sup>76</sup>.

#### **7.4.2 DEMOGRAFÍA DEL CORREDOR.**

Para analizar la dinámica demográfica durante estos años se ha hecho uso de los valores censales de 1960, 1991 y los datos del Padrón municipal de 2004. Además para poder comparar con la situación previa a la Guerra Civil Española de finales de los años treinta se han vuelto a recoger los datos de población de 1930.

La población del Corredor pasó de menos de millón y medio de habitantes en 1930 a cerca de dos millones en 1960 y más de tres millones y medio en 2004. Si se observa la tasa de crecimiento de población a lo largo del periodo se aprecia que fue casi dos veces mayor que la

---

<sup>71</sup> Delgado, J. Luís, op .cit. pág. 226.

<sup>72</sup> Delgado, J. Luís, op .cit. pág. 242.

<sup>73</sup> G.E. pp. 404 y 408.

<sup>74</sup> G.E. pág. 482.

<sup>75</sup> Serrano, A. Op.cit, pp. 51-53.

<sup>76</sup> Ministerio de la vivienda, Secretaría General Técnica, *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, Ministerio De la Vivienda, Madrid, 20, pág. 45.

correspondiente al conjunto de España –1,80% frente a 0,94% entre 1960 y 2004 respectivamente–. Además, en relación a la tasa media del Corredor de la fase anterior también fue muy superior pues entre 1857 y 1930, como se recordará, llegó al 1,11% siendo también inferior la media nacional, 0,73%.

Distinguiendo por periodos el mayor crecimiento se produjo desde 1960 hasta comienzos de los noventa, siendo inferior con anterioridad, obviamente por los efectos de la Guerra, y mostrando también una cierta desaceleración en la última década, mostrando desde 1960 una pauta en términos relativos similar a la española.

Descendiendo a nivel de zonas destacan como espacios más dinámicos en el conjunto del periodo el AI-4, alcanzando una tasa del 7,5% de media anual, y el SC-5, con cerca del 6%. También como zonas con un dinamismo importante se encuentran el SC-1 y SC-3, todos ellos ubicados en litoral o prelitoral. Por el contrario, las zonas con un menor dinamismo, aunque en todos los casos positivos, se corresponden con el AI-1, AI-3 y SC-7, es decir zonas todas ellas interiores.

En definitiva, se observa una agudización de la polarización de la población a lo largo del litoral en detrimento del interior a excepción de Madrid, lo cual ya se venía advirtiendo desde la era preferroviaria.

Los MAPAS 3.1 y 3.2, los CUADROS 3.18 a 3.22 y los ANEXOS 3.1 a 3.4 recogen esta información.

**CUADRO 3.18: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL CORREDOR Y SUS ZONAS DESDE 1930 HASTA 2004**

| ZONAS                  | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                        | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| <b>CORREDOR 1</b>      | 366.916           | 565.689           | 859.083           | 874.334           | 1,63                            | 1,81        | 1,67        | 0,14        | 1,24        |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | 8.880             | 9.671             | 9.204             | 10.407            | 0,78                            | 0,30        | -0,16       | 1,01        | 0,17        |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | 70.796            | 118.148           | 219.127           | 254.492           | 0,92                            | 2,23        | 2,76        | 1,24        | 2,62        |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | 14.075            | 19.952            | 25.287            | 29.865            | 0,08                            | 1,39        | 0,86        | 1,39        | 1,13        |
| <b>CORREDOR 2</b>      | 109.283           | 160.177           | 230.801           | 266.069           | 1,67                            | 1,55        | 1,42        | 1,18        | 1,50        |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | 310.602           | 434.232           | 581.867           | 686.414           | 1,04                            | 1,33        | 1,10        | 1,38        | 1,32        |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | 46.866            | 42.589            | 47.312            | 56.946            | 1,51                            | -0,30       | 0,36        | 1,57        | 0,77        |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | 118.784           | 187.003           | 382.750           | 424.484           | 1,71                            | 1,91        | 3,38        | 0,84        | 2,89        |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | 87.400            | 116.448           | 158.731           | 165.286           | 0,45                            | 1,11        | 1,17        | 0,32        | 0,95        |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | 43.520            | 52.887            | 172.463           | 188.428           | 0,68                            | 0,72        | 7,29        | 0,71        | 5,82        |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | 166.236           | 206.322           | 349.160           | 419.160           | 0,69                            | 0,80        | 2,23        | 1,54        | 2,34        |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | 27.999            | 29.383            | 56.418            | 126.338           | 0,73                            | 0,16        | 2,97        | 9,53        | 7,50        |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | 34.340            | 35.456            | 34.168            | 39.771            | 0,59                            | 0,11        | -0,12       | 1,26        | 0,28        |
| <b>CORREDOR</b>        | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>          | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

Fuentes: Elaboración propia a partir de Censos de población de 1930, 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2004, INE.

Siguiendo la metodología de las fases anteriores, el paso siguiente consiste en la elaboración de un análisis cluster para establecer la jerarquía según volumen de población tanto de las zonas como de los municipios en 1960 y 2004. También se ha repetido el esquema de fases anteriores para la definición de niveles según la dinámica demográfica tomando como intervalos los resultantes de la tipificación de municipios por su mayor número –49– respecto del número de zonas –13–.

#### 7.4.2.1 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1960.

A comienzos de la década de los sesenta y a pesar de las consecuencias de la Guerra Civil, la jerarquía en el sistema de ciudades no se alteró sustancialmente desde antes del conflicto en 1930 hasta 1960. Así, en esta última fecha, Madrid continuaba ocupando el primer lugar en la jerarquía de zonas con más de dos millones y medio de habitantes, seguida por el C-1 con más de quinientos cincuenta mil habitantes y un poco más rezagado el SC-2 con algo más de cuatrocientos treinta mil habitantes.

Como área muy grande también se mantenía el SC-6, superando ya los doscientos mil habitantes, mientras que el SC-3 y el C-2, ocupan un lugar inferior en esta jerarquía de igual forma que en 1930, ambas con más de ciento cincuenta mil habitantes.

Como áreas pequeñas figuran de nuevo el SC-1 y SC-4, aunque habiendo superado los cien habitantes en los dos casos.

Por último, como Áreas Muy Pequeñas vuelven a concentrarse el SC-5, AI-3, SC-7, AI-4, AI-2 y AI-1.

A escala urbana tampoco fueron sensibles las diferencias experimentadas durante estos treinta años. Excepción hecha de Madrid, los primeros niveles seguían siendo ocupados por Valencia, Murcia, Cartagena y Alicante, quedando relativamente descolgada Lorca. En este sentido conviene señalar que las mayores dinámicas de crecimiento se dieron precisamente en las grandes ciudades mientras que los núcleos intermedios y pequeños en términos generales mantuvieron sus efectivos.

Como ciudades medianas y pequeñas figuraban Albacete, Elche, Castellón, la propia Lorca y Alcoy, siendo destacado el ascenso de la ciudad ilicitana y el descenso relativo de Orihuela, que pasaría a un nivel inferior como municipio urbano junto con Sagunto, que llega a duplicar su población hasta los cuarenta mil.

Como municipios intermedios y rurales aparecen el resto de términos mostrando los mayores crecimientos Elda, Aranjuez y Cuenca, que se aproximaron a los treinta mil, y Onda, que prácticamente duplicó su población hasta los doce mil habitantes. En contraposición a éstos, en Yecla la población disminuyó de más de veintiséis mil hasta poco más de veinte mil, en Mazarrón decreció en torno a los cuatro mil habitantes y en Denia, Águilas y Caravaca, también hubo regresión demográfica aunque con descensos mucho más moderados.



Por último, volvieron a ser los municipios interiores manchegos de La Almarcha, Carboneras, Casas Ibáñez y Motilla del Palancar, además de Alcalá de Chivert, Benidorm y Cheste los que cerraban esta clasificación.

**CUADRO 3.19: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 1960**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                                       | <b>ZONAS</b>                         | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--|--------------------------------------|-----------------------|
| ÁREAS REGIONALES MUY GRANDES (más de 2.500.000 hab.)   | MADRID                               | -                     |
| ÁREAS REGIONALES GRANDES (450.000 a 570.000 hab.)      | C-1                                  | 1                     |
| ÁREAS REGIONALES MEDIANAS (220.000 a 450.000 hab.)     | SC-2                                 | 2                     |
| ÁREAS REGIONALES PEQUEÑAS (200.000 a 220.000 hab.)     | SC-6                                 | 3                     |
| ÁREAS REGIONALES MUY PEQUEÑAS (180.000 a 200.000 hab.) | SC-3                                 | 4                     |
| ÁREAS SUB-REGIONALES GRANDES (130.000 a 180.000 hab.)  | C-2                                  | 5                     |
| ÁREAS SUB-REGIONALES MEDIANAS (70.000 a 130.000 hab.)  | SC-1; SC-4                           | 6                     |
| ÁREAS SUB-REGIONALES PEQUEÑAS (menos de 70.000 hab.)   | SC-5; AI-3; SC-7<br>AI-4; AI-2; AI-1 | 7                     |
| <b>TOTAL</b>   | <b>14</b>                            |                       |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de población de 1960, INE.

Su ordenación por población en 1960 sería la siguiente:

**CUADRO 3.20: POBLACIÓN SEGÚN ZONAS EN 1960.**

| <b>ZONAS</b>    | <b>POBLACIÓN</b> |
|-----------------|------------------|
| MADRID          | 2.606.254        |
| CORREDOR 1      | 565.689          |
| SUBCORREDOR 2   | 434.232          |
| SUBCORREDOR 6   | 206.322          |
| SUBCORREDOR 3   | 187.003          |
| CORREDOR 2      | 160.177          |
| SUBCORREDOR 1   | 118.148          |
| SUBCORREDOR 4   | 116.448          |
| SUBCORREDOR 5   | 52.887           |
| ÁREA INTERIOR 3 | 42.589           |
| SUBCORREDOR 7   | 35.456           |
| ÁREA INTERIOR 4 | 29.383           |
| ÁREA INTERIOR 2 | 19.952           |
| ÁREA INTERIOR 1 | 9.671            |

Fuente: Censo de población de 1960, INE.

**CUADRO 3.21: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 1960.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                            | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES (más de 2.500.000 hab.)   | 1                           | -                     |
| CAPITALES MEDIANAS (255.000 a 510.000)      | 1                           | 1                     |
| CAPITALES PEQUEÑAS (130.000 a 255.000 hab.) | 1                           | 2                     |
| GRANDES CIUDADES (80.000 a 130.000 hab.)    | 2                           | 3                     |
| CIUDADES MEDIANAS (65.000 a 80.000 hab.)    | 2                           | 4                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS (50.000 a 65.000 hab.)    | 3                           | 5                     |
| MUN. URBANOS (35.000 a 50.000 hab.)         | 2                           | 6                     |

| <b>TIPOLOGÍA</b>                                  | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| MUN. SEMIURBANOS (20.000 a 35.000 hab.)           | 13                          | 7                     |
| MUN. INTERMEDIOS Y RURALES (menos de 20.000 hab.) | 25                          | 8                     |
| <b>TOTAL</b>                                      | <b>50</b>                   | <b>-</b>              |

Fuente: Elaboración propia a partir de censo de población de 1960, INE.

La ordenación de los municipios según su población y tipología sería la siguiente:

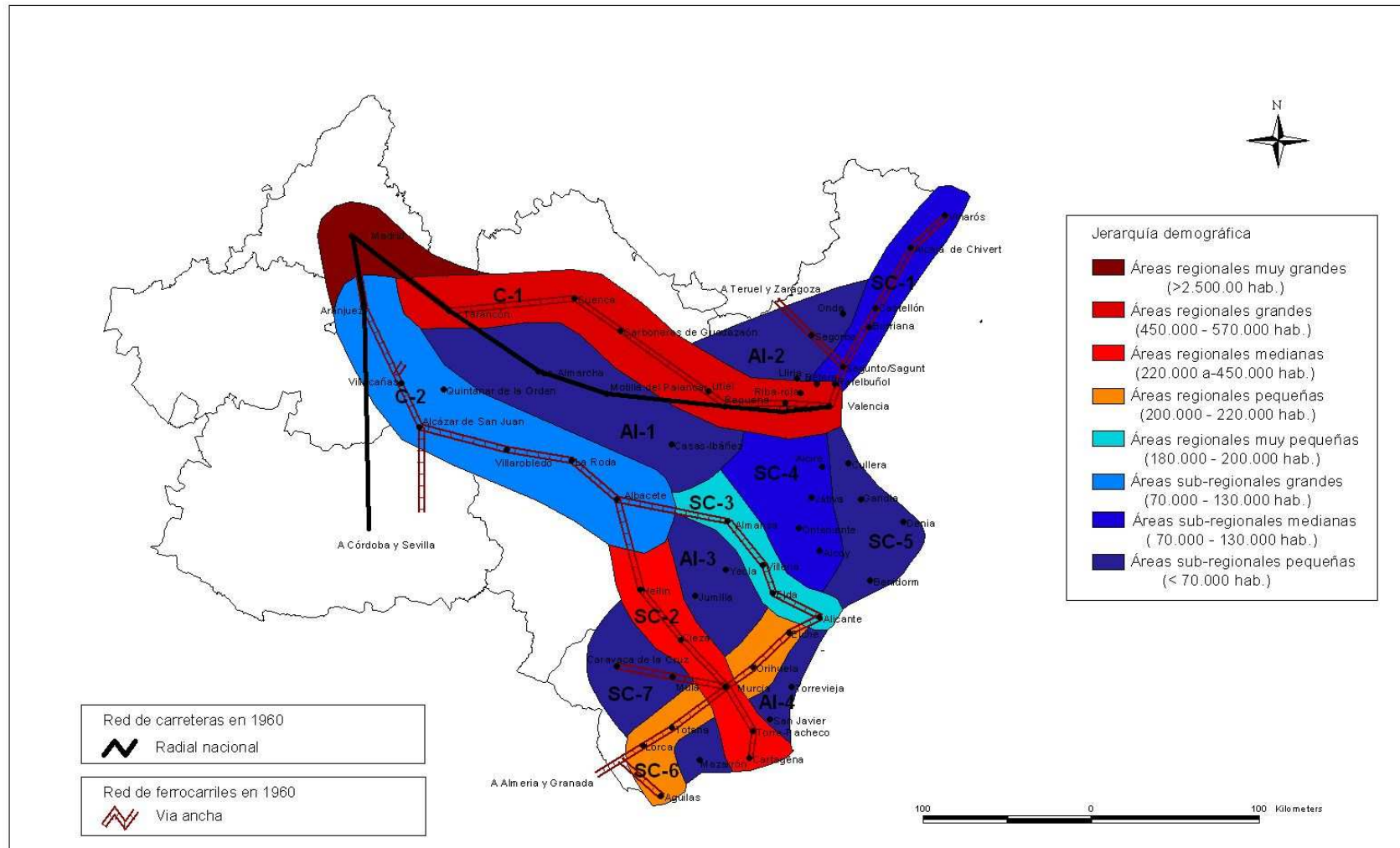
**CUADRO 3.22: TIPOLOGÍA Y POBLACIÓN MUNICIPAL EN 1960.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>       | <b>MUNICIPIOS</b>   | <b>NIVEL POBLACIÓN ASOCIADO</b> |   |
|------------------------|---------------------|---------------------------------|---|
| GRANDES CAPITALES      | MADRID              | -                               |   |
| CAPITALES MEDIANAS     | VALENCIA            | 505.066                         | 1 |
| CAPITALES PEQUEÑAS     | MURCIA              | 249.738                         | 2 |
| GRANDES CIUDADES       | CARTAGENA           | 123.630                         | 3 |
|                        | ALICANTE            | 121.527                         | 3 |
| CIUDADES MEDIANAS      | ALBACETE            | 74.417                          | 4 |
|                        | ELCHE               | 73.320                          | 4 |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | CASTELLON           | 62.493                          | 5 |
|                        | LORCA               | 58.641                          | 5 |
|                        | ALCOY               | 51.096                          | 5 |
| MUNICIPIOS URBANOS     | ORIHUELA            | 44.830                          | 6 |
|                        | SAGUNTO             | 40.293                          | 6 |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS | ELDA                | 28.151                          | 7 |
|                        | ARANJUEZ            | 27.251                          | 7 |
|                        | HELLIN              | 27.242                          | 7 |
|                        | CUENCA              | 27.007                          | 7 |
|                        | ALCIRA              | 26.669                          | 7 |
|                        | ALCAZAR DE SAN JUAN | 24.963                          | 7 |
|                        | CIEZA               | 22.438                          | 7 |

| <b>TIPOLOGÍA</b>                    | <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>NIVEL<br/>POBLACIÓN ASOCIADO</b> |   |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|---|
|                                     | VILLENA              | 21.934                              | 7 |
|                                     | JUMILLA              | 21.590                              | 7 |
|                                     | VILLARROBLEDO        | 21.356                              | 7 |
|                                     | YECLA                | 20.999                              | 7 |
|                                     | CARAVACA             | 20.735                              | 7 |
|                                     | GANDIA               | 20.340                              | 7 |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS<br>Y RURALES | JATIVA               | 19.896                              | 8 |
|                                     | REQUENA              | 18.933                              | 8 |
|                                     | ONTENIENTE           | 18.787                              | 8 |
|                                     | ALMANSA              | 15.391                              | 8 |
|                                     | AGUILAS              | 15.250                              | 8 |
|                                     | MULA                 | 14.721                              | 8 |
|                                     | TOTANA               | 14.281                              | 8 |
|                                     | CULLERA              | 14.103                              | 8 |
|                                     | ONDA                 | 12.414                              | 8 |
|                                     | LA RODA              | 12.190                              | 8 |
|                                     | DENIA                | 12.185                              | 8 |
|                                     | TORRE-PACHECO        | 11.184                              | 8 |
|                                     | VINAROS              | 10.968                              | 8 |
|                                     | SAN JAVIER           | 10.284                              | 8 |
|                                     | MAZARRON             | 9.865                               | 8 |
|                                     | TORREVIEJA           | 9.234                               | 8 |
|                                     | TARANCON             | 7.714                               | 8 |
|                                     | SEGORBE              | 7.538                               | 8 |
|                                     | BENIDORM             | 6.259                               | 8 |
|                                     | CHESTE               | 5.221                               | 8 |
|                                     | MOTILLA DEL PALANCAR | 4.398                               | 8 |
|                                     | ALCALA DE CHIVERT    | 4.394                               | 8 |
| CASAS IBAÑEZ                        | 3.963                | 8                                   |   |
| CARBONERAS                          | 1.748                | 8                                   |   |
| LA ALMARCHA                         | 1.310                | 8                                   |   |

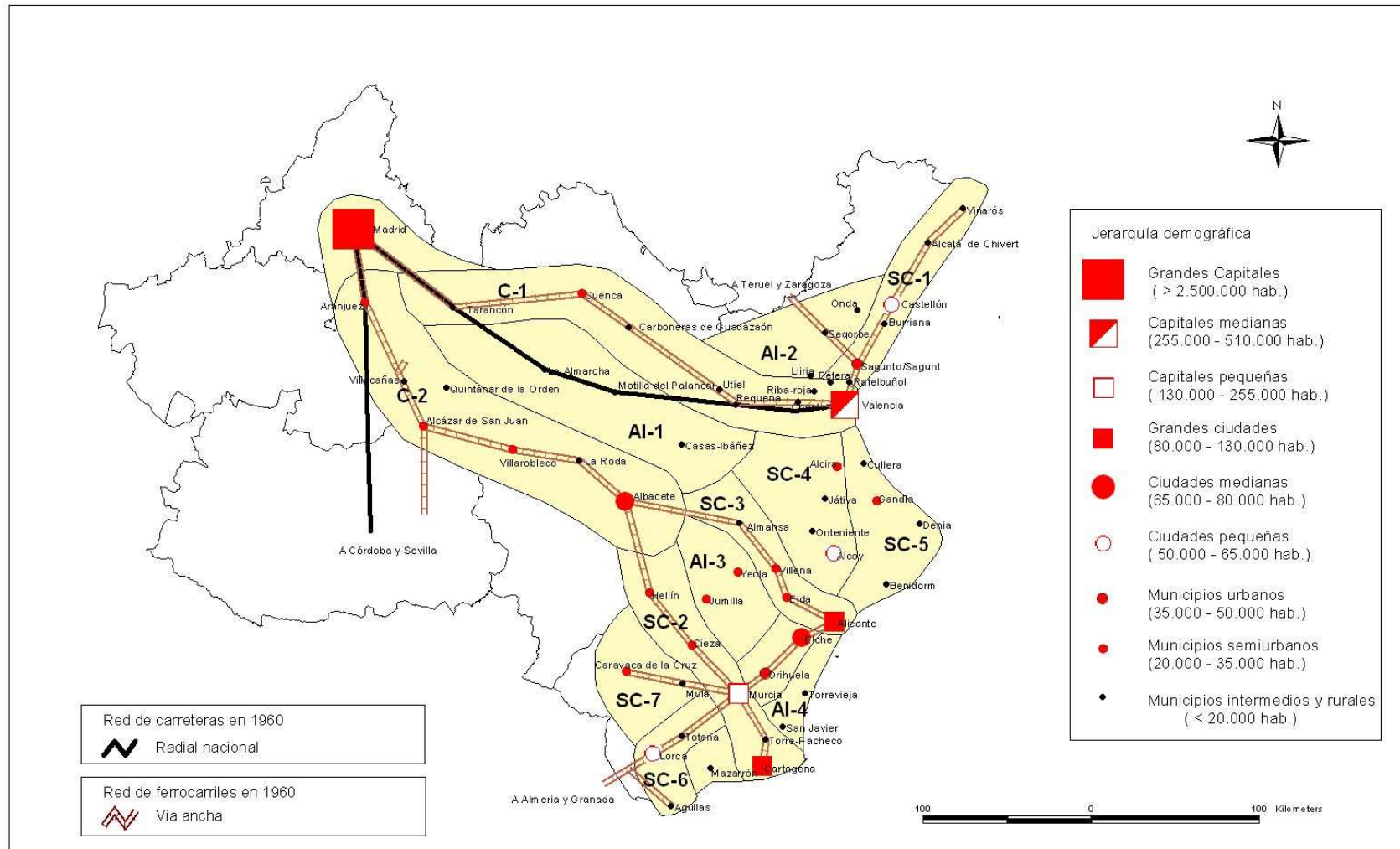
Fuente: Elaboración propia a partir de censo de población de 1960, INE.

**MAPA 3.1: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA SEGÚN POBLACIÓN TOTAL POR ZONAS 1960.**



Fuente: Elaboración propia a partir de censo de población de 1960, INE.

**MAPA 3.2: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN POBLACIÓN TOTAL 1960.**



Fuente: Elaboración propia a partir de censo de población de 1960, INE.

#### 7.4.2.2 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 2004.

Llegados a comienzos del siglo XXI la jerarquía en el sistema de zonas y ciudades no ha supuesto grandes variaciones respecto de la correspondiente a 1960 aunque fue a partir de entonces, como se vio en la introducción a esta etapa, cuando comenzó el proceso de formación de áreas metropolitanas primero y regiones funcionales urbanas en una etapa más madura.

A nivel de zonas, Madrid sigue ocupando el primer lugar con más de tres millones de habitantes pero cuya R.F.U. alcanza los cinco millones. Le sigue el C-1, con cerca de novecientos mil habitantes incluyendo a Valencia, y el SC-2 que se aproxima ya a los setecientos mil habitantes.

A continuación de nuevo figuran el SC-3 y el SC-6, habiendo superado ambas los cuatrocientos mil habitantes y prácticamente duplicando sus efectivos respecto de 1960.

Seguidamente aparecen el C-2 y el SC-1 pasando este último de algo más de cien mil habitantes en 1960 a más de doscientos cincuenta mil en 2004.

Posteriormente, se encuentran el SC-4 y SC-5, y el AI-4, entre los que cabe resaltar a los dos últimos que abandonan el último escalón con un aumento de unos ciento treinta mil habitantes cada uno lo que multiplica varias veces su población de 1960.

En el nivel postrero se vuelven a dar cita el AI-1, AI-2, AI-3 y SC-7, que prácticamente mantienen sus efectivos con respecto a mediados del siglo XX.

En cuanto a la jerarquía municipal, obviamente es Madrid la capital que aglutina el mayor número de habitantes con los más de tres millones de habitantes. Le sigue Valencia con cerca de ochocientos mil y su Área Metropolitana de aproximadamente un millón y medio de habitantes<sup>77</sup>, y el resto de capitales (a excepción de Cuenca) y ciudades importantes del Corredor: Murcia, con casi cuatrocientos mil habitantes, Alicante con algo más de trescientos mil mientras que en 1960 apenas rebasaba los ciento veinte mil, Elche, que de poco más de setenta mil habitantes pasa a más de doscientos mil, Cartagena, que a pesar de aumentar su población en este periodo en más de un cincuenta por ciento, en términos relativos crece menos que estas otras ciudades, y Castellón y Albacete, que más que duplican sus efectivos hasta superar los ciento cincuenta mil habitantes.

Como ciudades intermedias cabe resaltar además de Lorca, Orihuela, Alcoy, Elda, Sagunto y un poco más atrás Cuenca, otras del litoral con crecimientos espectaculares como Torrevieja, Benidorm y, en menor medida, Gandía.

Como núcleos de menor importancia pero que aumentan sustancialmente su población caben destacar, Denia, que de algo más de diez mil habitantes en 1960 se acerca en 2004 a los cuarenta mil, y Torre-Pacheco, San Javier y Mazarrón que partiendo de cifras parecidas se encuentran ahora en torno a los veinticinco mil, como se observa todas ellas concentradas en el litoral.

Por el contrario, y manteniéndose en el último lugar de la jerarquía del sistema de ciudades a inicios del nuevo siglo aparecen los municipios del interior en general, y en particular los manchegos de La Almarcha, Carboneras, Casas Ibáñez y Motilla del Palancar.

---

<sup>77</sup> Piqueras, J., *El espacio valenciano, una síntesis geográfica*, Editorial Gules, Valencia, 1999, pág. 295.



Es decir, que durante estos más de cuarenta años se constata claramente la concentración de población en las grandes ciudades y en general en las zonas costeras del Corredor en detrimento de las zonas interiores.

Los siguientes MAPAS y CUADROS reflejan los datos anteriores.

**CUADRO 3.23: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| <b>TIPOLOGÍA</b>                                       | <b>ZONAS</b>              | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|--|---------------------------|-----------------------|
| REGIONES FUNCIONALES URBANAS (MÁS DE 3.000.000 hab.)   | MADRID                    |                       |
| ÁREAS REGIONALES GRANDES (705.000 a 885.000 hab.)      | C-1                       | 1                     |
| ÁREAS REGIONALES MEDIANAS (450.000 a 705.000 hab.)     | SC-2                      | 2                     |
| ÁREAS REGIONALES PEQUEÑAS (285.000 a 450.000)          | SC-3; SC-6                | 3                     |
| ÁREAS REGIONALES MUY PEQUEÑAS (210.000 a 285.000 hab.) | C-2; SC-1                 | 4                     |
| ÁREAS SUB-REGIONALES GRANDES (150.000 a 210.000 hab.)  | SC-5; SC-4                | 5                     |
| ÁREAS SUB-REGIONALES MEDIANAS (75.000 a 150.000 hab.)  | AI-4                      | 6                     |
| ÁREAS SUB-REGIONALES PEQUEÑAS (menos de 75.000 hab.)   | AI-3; SC-7;<br>AI-2; AI-1 | 7                     |
| TOTAL  | 14                        |                       |

Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004, INE.

Su ordenación por población en 2004 sería la siguiente:

**CUADRO 3.24: POBLACIÓN SEGÚN ZONAS EN 2004.**

| ZONAS           | POBLACIÓN |
|-----------------|-----------|
| MADRID          | 3.099.834 |
| CORREDOR 1      | 874.334   |
| SUBCORREDOR 2   | 686.414   |
| SUBCORREDOR 3   | 424.484   |
| SUBCORREDOR 6   | 419.160   |
| CORREDOR 2      | 266.069   |
| SUBCORREDOR 1   | 254.492   |
| SUBCORREDOR 5   | 188.428   |
| SUBCORREDOR 4   | 165.286   |
| ÁREA INTERIOR 4 | 126.338   |
| ÁREA INTERIOR 3 | 56.946    |
| SUBCORREDOR 7   | 39.771    |
| ÁREA INTERIOR 2 | 29.865    |
| ÁREA INTERIOR 1 | 10.407    |

Fuente: Padrón de habitantes de 2004, INE.

**CUADRO 3.25: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 2004.**

| TIPOLOGÍA  | NÚMERO DE MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO |
|--|----------------------|----------------|
| GRANDES CAPITALES NACIONALES (más de 3.000.000 hab.)   | 1                    | -              |
| GRANDES CAPITALES REGIONALES (405.000 a 790.000 hab.)  | 1                    | 1              |
| CAPITALES REGIONALES MEDIANAS (320.000 a 405.000 hab.) | 1                    | 2              |
| CAPITALES REGIONALES PEQUEÑAS (215.000 a 320.000 hab.) | 1                    | 3              |

| <b>TIPOLOGÍA</b>  | <b>NÚMERO DE MUNICIPIOS</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---|-----------------------------|-----------------------|
| GRANDES CIUDADES (205.000 a 215.000 hab.)               | 1                           | 4                     |
| CIUDADES MEDIANAS (170.000 a 205.000 hab.)              | 1                           | 5                     |
| CIUDADES PEQUEÑAS (90.000 a 170.000 hab.)               | 2                           | 6                     |
| MUNICIPIOS URBANOS (75.000 a 90.000 hab.)               | 2                           | 7                     |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS (55.000 a 75.000 hab.)           | 6                           | 8                     |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS (20.000 a 55.000 hab.)           | 23                          | 9                     |
| MUNICIPIOS SEMIRURALES Y RURALES (menos de 20.000 hab.) | 11                          | 10                    |
| <b>TOTAL</b>  | <b>50</b>                   | <b>-</b>              |

Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004, INE.

La ordenación de los municipios según su población y tipología sería la siguiente:

**CUADRO 3.26: TIPOLOGÍA Y POBLACIÓN MUNICIPAL EN 2004.**

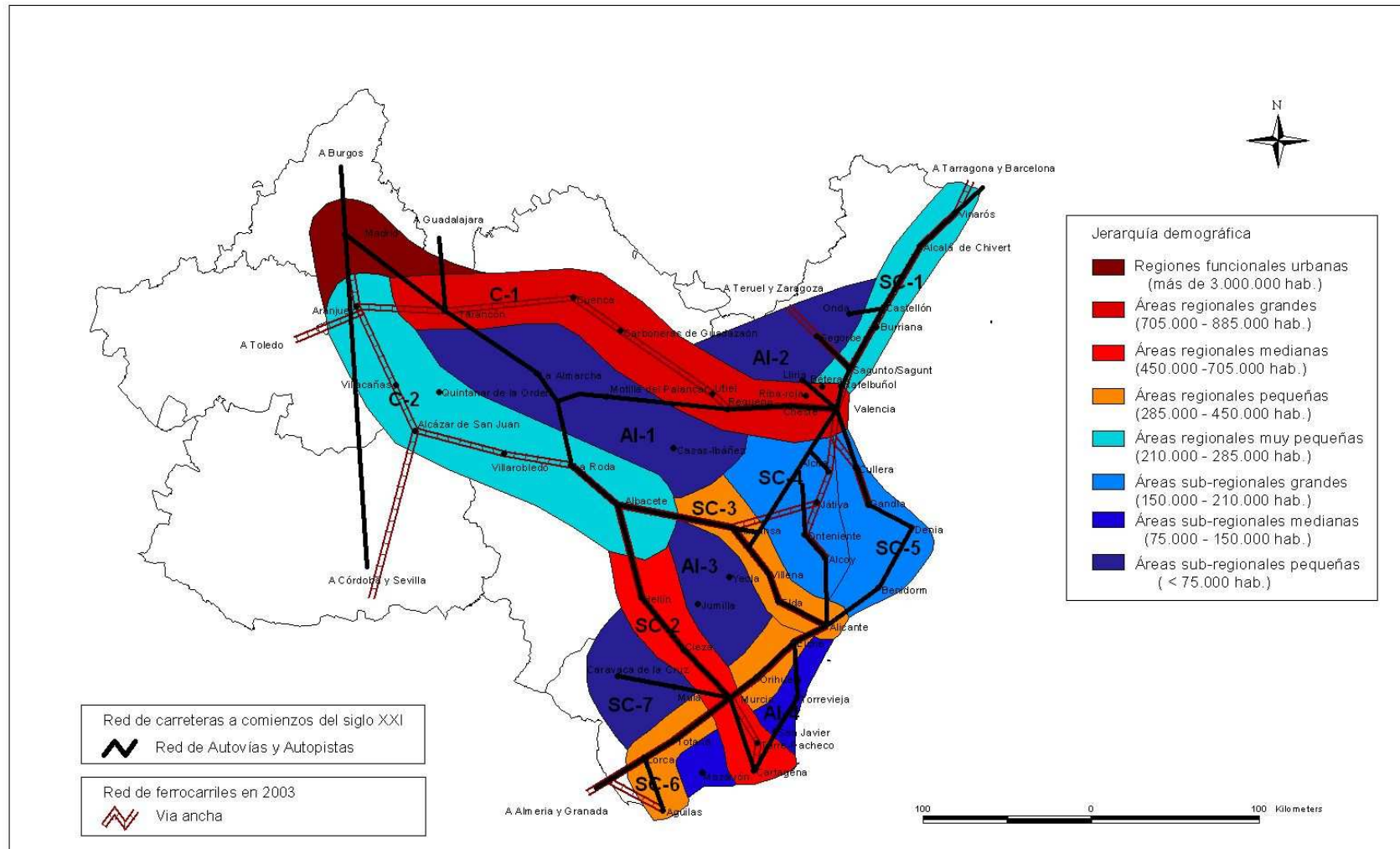
| <b>TIPOLOGÍA</b>              | <b>MUNICIPIOS</b> | <b>POBLACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|-------------------------------|-------------------|------------------|-----------------------|
| GRANDES CAPITALES NACIONALES  | MADRID            |                  | -                     |
| GRANDES CAPITALES REGIONALES  | VALENCIA          | 785.732          | 1                     |
| CAPITALES REGIONALES MEDIANAS | MURCIA            | 398.815          | 2                     |

| TIPOLOGÍA              | MUNICIPIOS          | POBLACIÓN | NIVEL ASOCIADO |
|------------------------|---------------------|-----------|----------------|
|                        |                     | 310.330   |                |
| CAPITALES              |                     |           |                |
| REGIONALES             |                     |           |                |
| PEQUEÑAS               | ALICANTE            |           | 3              |
| GRANDES CIUDADES       | ELCHE               | 209.439   | 4              |
| CIUDADES MEDIANAS      |                     | 197.665   |                |
|                        | CARTAGENA           |           | 5              |
|                        | CASTELLON           | 163.088   | 6              |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | ALBACETE            | 156.466   | 6              |
| MUNICIPIOS URBANOS     | LORCA               | 84.245    | 7              |
|                        | TORREVIEJA          | 75.530    | 7              |
|                        | ORIHUELA            | 68.778    | 8              |
|                        | BENIDORM            | 64.956    | 8              |
|                        | GANDIA              | 62.344    | 8              |
|                        | ALCOY               | 60.532    | 8              |
|                        | SAGUNTO             | 60.488    | 8              |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS | ELDA                | 55.576    | 8              |
|                        | CUENCA              | 47.862    | 9              |
|                        | ARANJUEZ            | 42.481    | 9              |
|                        | ALCIRA              | 41.920    | 9              |
|                        | DENIA               | 38.584    | 9              |
|                        | ONTENIENTE          | 35.155    | 9              |
|                        | VILLENA             | 33.889    | 9              |
|                        | CIEZA               | 33.825    | 9              |
|                        | YECLA               | 32.988    | 9              |
|                        | AGUILAS             | 30.263    | 9              |
|                        | HELLIN              | 29.303    | 9              |
|                        | ALCAZAR DE SAN JUAN | 28.199    | 9              |
|                        | JATIVA              | 27.679    | 9              |
|                        | TORRE-PACHECO       | 26.806    | 9              |
|                        | TOTANA              | 26.435    | 9              |
|                        | MAZARRON            | 26.122    | 9              |
|                        | ALMANSA             | 24.689    | 9              |
|                        | SAN JAVIER          | 24.686    | 9              |
|                        | VINAROS             | 24.467    | 9              |
|                        | VILLARROBLEDO       | 24.373    | 9              |
|                        | CARAVACA            | 24.179    | 9              |
|                        | JUMILLA             | 23.958    | 9              |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | CULLERA             | 22.544    | 9              |
|                        | ONDA                | 21.566    | 9              |

| <b>TIPOLOGÍA</b>                                | <b>MUNICIPIOS</b>       | <b>POBLACIÓN</b> | <b>NIVEL</b>    |
|---|-------------------------|------------------|-----------------|
|   |                         |                  | <b>ASOCIADO</b> |
| <b>MUNICIPIOS<br/>SEMIRURALES Y<br/>RURALES</b> | REQUENA                 | 19.849           | 10              |
|   | MULA                    | 15.592           | 10              |
|   | LA RODA                 | 14.550           | 10              |
|   | TARANCON                | 12.696           | 10              |
|   | SEGORBE                 | 8.299            | 10              |
|   | CHESTE                  | 7.255            | 10              |
|   | ALCALA DE CHIVERT       | 6.449            | 10              |
|   | MOTILLA DEL<br>PALANCAR | 5.497            | 10              |
|   | CASAS IBAÑEZ            | 4.331            | 10              |
|   | CARBONERAS              | 940              | 10              |
|   | LA ALMARCHA             | 579              | 10              |

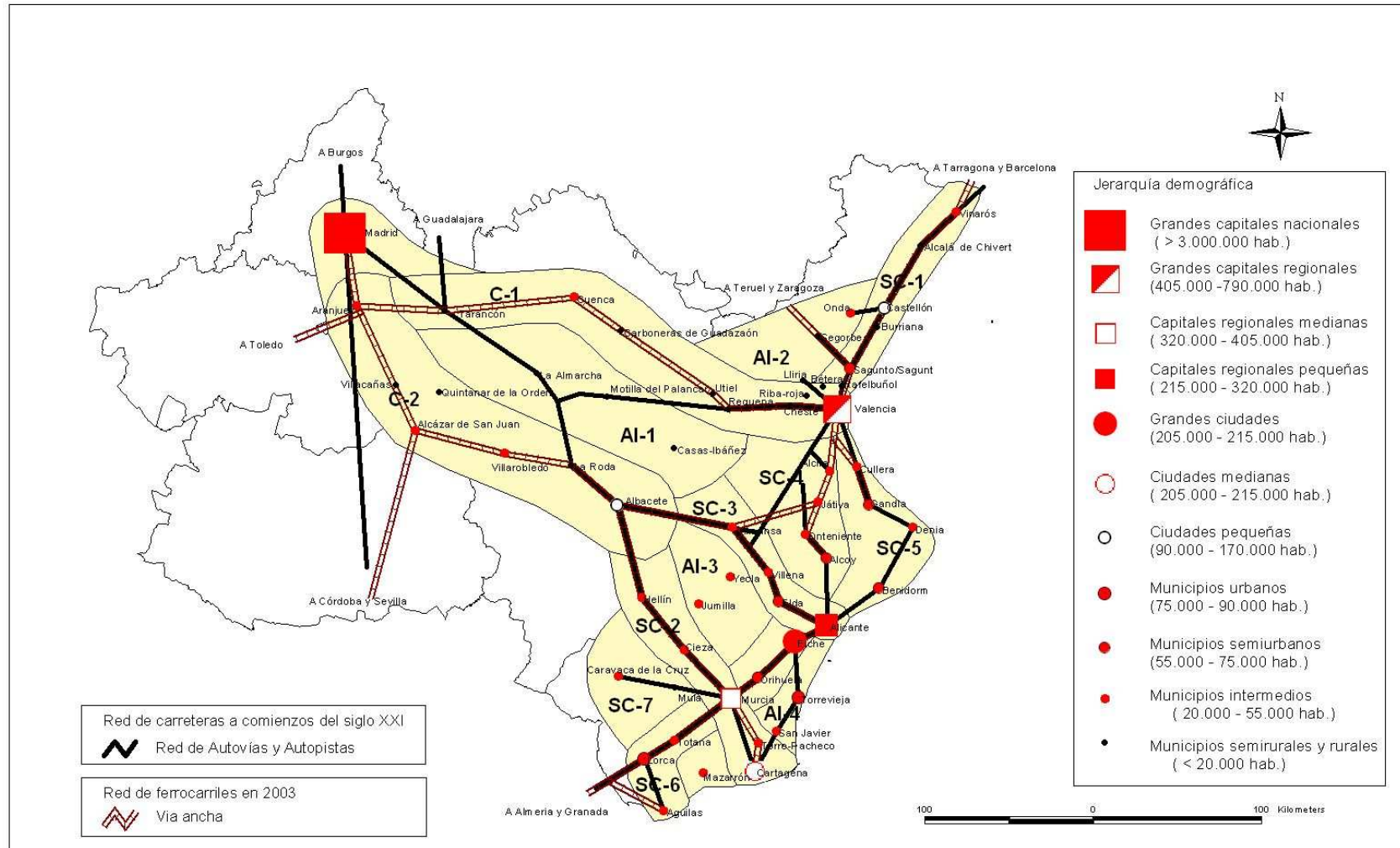
Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes 2004, INE.

**MAPA 3.3: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA SEGÚN POBLACIÓN TOTAL POR ZONAS 2004.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004, INE.

**MAPA 3.4: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN POBLACIÓN 2004.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004, INE.



#### 7.4.2.3 DINÁMICA A LARGO (1960-2004) Y A MEDIO PLAZO (1991-2004) Y SALDOS MIGRATORIOS A MEDIO PLAZO.

Los resultados obtenidos habitualmente sobre dinámica demográfica serán mejorados en los últimos años gracias a la disponibilidad de datos a nivel municipal de crecimiento vegetativo, lo que permite obtener a través del método de balance o de los saldos<sup>78</sup>, los saldos migratorios. De esta forma se han calculado las tasas brutas de crecimiento vegetativo y migratoria en el periodo de 1991 a 2003 tanto a nivel de zonas como municipal. Estos datos, y su posterior normalización, se recogen en los ANEXOS 3.5 a 3.10, de forma que en los cuadros siguientes se obtiene una clasificación para el conjunto de zonas y municipios.

Por último, considerando conjuntamente la dinámica demográfica del período 1991-2004 y la tasa migratoria del período 1991-2003, se llega a una tipología de zonas y municipios según la significación de las migraciones en su dinámica.

##### 7.4.2.3.1 Análisis por zonas.

En cuanto a la dinámica demográfica y la relevancia de las migraciones por zonas en esta segunda mitad del siglo XX (MAPAS 3.5 y 3.6 y CUADROS 3.27 a 3.34), aparecen como zonas muy dinámicas el SC-1, SC-3, SC-5, SC-6 pero sobre todo el AI-4, con tasas a largo plazo superiores en todos ellos al 2% y ubicados mayoritariamente en el litoral. Le siguen con un grado dinamismo relativamente alto el AI-2, C-2, SC-2, AI-3, en un espacio más interior. Como zonas relativamente estables con ligero dinamismo figuran con el C-1 y SC-4, AI-1 y SC-7.

En términos relativos, de todas estas zonas, la que sobresale desde el punto de vista de la inmigración respecto de todas las demás es el AI-4, mientras que el C-1 y el SC-4 registran una emigración baja. Por otro lado, de acuerdo con los valores de la tasa bruta migratoria se observa que las zonas que se encuentran en la media de las migraciones, son en gran medida las responsables de la dinámica demográfica de las zonas muy por encima del crecimiento vegetativo, es decir, que los movimientos migratorios son los que explican mayoritariamente la dinámica demográfica de las zonas del Corredor.

Si se compara esta evolución con la correspondiente a la fase anterior se aprecia que, a excepción de Madrid ninguna zona alcanzaba el nivel de muy dinámica, además prácticamente todas ellas mantenían un cierto nivel de dinamismo salvo el AI-2 y el AI-4, precisamente la zona que mayor dinamismo experimenta en esta etapa. En resumen, se aprecia una aceleración muy aguda en la dinámica de crecimiento en las zonas del litoral mientras que las interiores mantienen unas tasas mucho más moderadas descendiendo este nivel de crecimiento a medida que se va profundizando hacia el interior.

---

<sup>78</sup> Este método consiste en comparar para cada período intercensal el movimiento natural o vegetativo de la población con el real, de forma que la diferencia entre ellos proporciona el saldo migratorio, positivo, en caso de que el primero sea mayor que el segundo o, negativo, en caso contrario.

**CUADRO 3.27: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1960-2004 Y 1991-2004**

| TIPOLOGÍA                            |                                      | ZONAS (NIVEL ASOCIADO <sup>79</sup> ) |
|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| TASA CRECIM. LARGO PLAZO (1960-2004) | TASA CRECIM. MEDIO PLAZO (1991-2004) |                                       |
| ESTABLES<br>(-0,4% a +0,4%)          | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)          |                                       |
|                                      | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)             |                                       |
|                                      | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)            | AI-1(5); SC-7(5)                      |
|                                      | MUY DINÁMICOS > +1,9%                |                                       |
| DINÁMICOS<br>(+0,4% a +1,9%)         | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)          |                                       |
|                                      | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)             | C-1(5); SC-4(5); MADRID               |
|                                      | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)            | AI-2(4); C-2(4); SC-2(4); AI-3(4)     |
|                                      | MUY DINÁMICOS > +1,9%                |                                       |
| MUY DINÁMICOS<br>(+1,9% a +5%)       | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)          |                                       |
|                                      | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)             |                                       |
|                                      | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)            | SC-1(4); SC-3(4); SC-5(3); SC-6(4)    |
|                                      | MUY DINÁMICOS > +1,9%                | AI-4(1)                               |

Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2004, INE

<sup>79</sup> Se ha recogido entre paréntesis el nivel asociado por dinámica demográfica para cada zona y municipio según la normalización ponderada recogida en los anexos 5 y 6 respectivamente. El hecho de que no se correspondan estos niveles directamente con la clasificación del CUADRO se debe a que en la asignación de niveles se ha ponderado con peso 2 a la dinámica a largo plazo y con peso 1 a la dinámica a medio plazo. Esta asignación de niveles permitirá más adelante una caracterización de zonas y de municipios mucho más sencilla para su análisis.

**CUADRO 3.28: TASAS ANUALES DE CRECIMIENTO VEGETATIVO Y MIGRATORIO POR ZONAS EN EL PERIODO 1991-2003**

| ZONAS                  | T.A.CV 91-03 | T.A.SM 91-03 | NIVELES MIGRACIONES 91-03 |
|------------------------|--------------|--------------|---------------------------|
| MADRID                 | 0,03         | 0,005        | 4                         |
| CORREDOR-1 (C-1)       | -0,01        | 0,14         | 4                         |
| ÁREA INTERIOR-1 (AI-1) | 0,02         | 0,92         | 3                         |
| SUBCORREDOR-1 (SC-1)   | 0,09         | 1,06         | 3                         |
| ÁREA INTERIOR-2 (AI-2) | 0,05         | 1,23         | 3                         |
| CORREDOR-2 (C-2)       | 0,37         | 0,72         | 3                         |
| SUBCORREDOR-2 (SC-2)   | 0,42         | 0,84         | 3                         |
| ÁREA INTERIOR-3 (AI-3) | 0,39         | 1,04         | 3                         |
| SUBCORREDOR-3 (SC-3)   | 0,17         | 0,62         | 3                         |
| SUBCORREDOR-4 (SC-4)   | 0,06         | 0,25         | 4                         |
| SUBCORREDOR-5 (SC-5)   | 0,14         | 2,14         | 2                         |
| SUBCORREDOR-6 (SC-6)   | 0,32         | 1,08         | 3                         |
| ÁREA INTERIOR-4 (AI-4) | 0,22         | 5,66         | 1                         |
| SUBCORREDOR-7 (SC-7)   | 0,26         | 0,90         | 3                         |

Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1991 y Padrón de habitantes 2003, INE y Servicio de Estudios de la Caixa, *Anuario Económico de España, 2005*.

**CUADRO 3.29: TIPOLOGÍA POR ZONAS SEGÚN SALDOS MIGRATORIOS EN EL PERIODO 1991-2003.**

| TIPOLOGÍA                  |                        | Municipios  |
|----------------------------|------------------------|-------------|
| SITUACIÓN                  | NIVEL TASA NORMALIZADA |             |
| INMIGRACIÓN<br>1991 – 2003 | FUERTE > 2             | AI-4        |
|                            | MEDIA= 2               |             |
|                            | BAJA = 1               |             |
| SALDO MIGRATORIO NO        | <sup>0</sup>           | AI-1, SC-1, |

|                                 |             |  |
|---------------------------------|-------------|--|
| <b>SIGNIFICATIVO 1991- 2003</b> |             | AI-2, C-2,<br>SC-2, AI-3,<br>SC-3, SC-5,<br>SC-6, SC-7 |
| <b>EMIGRACIÓN<br/>1991-2003</b> | BAJA = -1   | C-1, SC-4,<br>MADRID                                   |
|                                 | MEDIA= -2   |  |
|                                 | FUERTE < -2 |  |
| <b>TOTAL ZONAS</b>              |             | 14   |

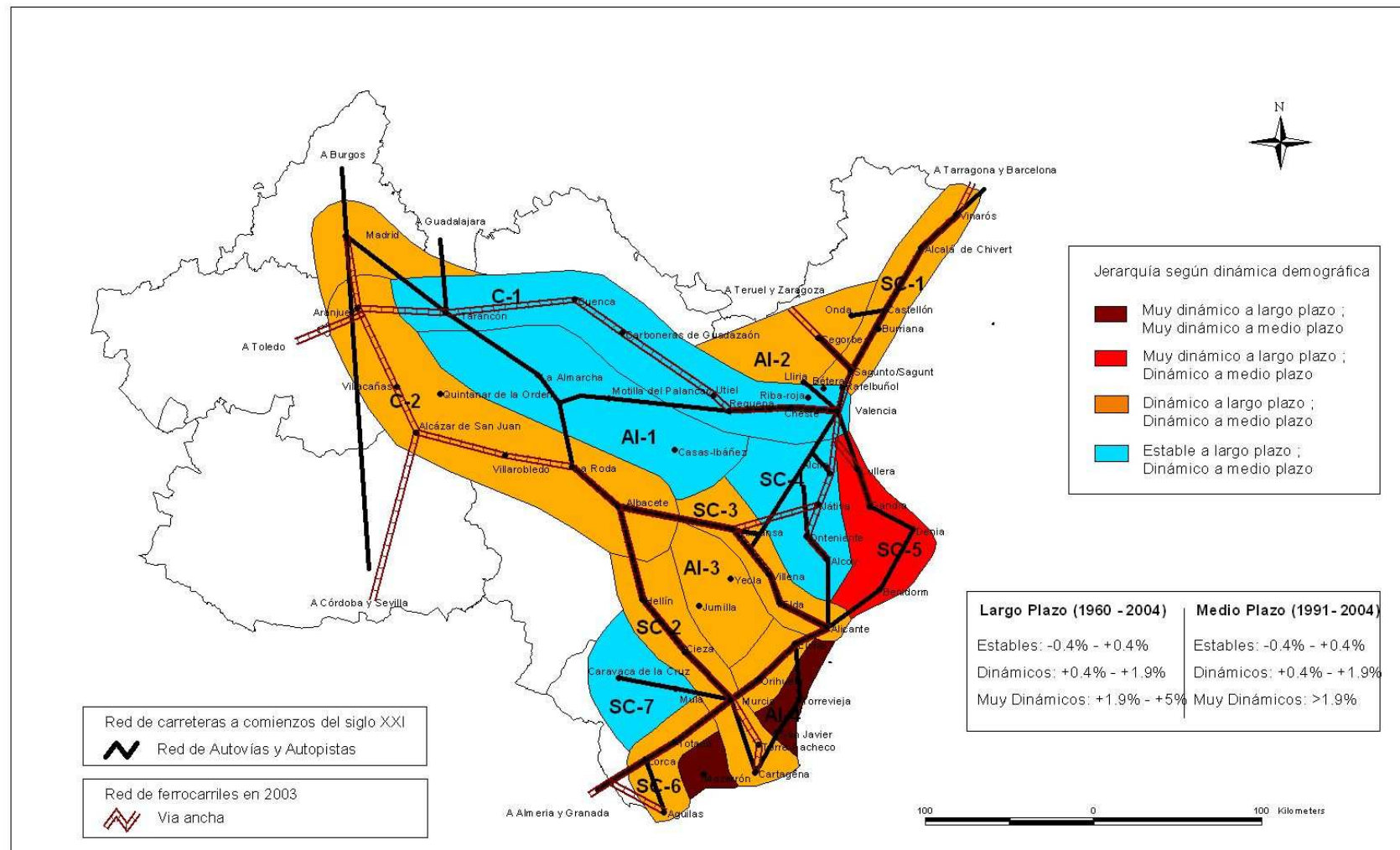
Fuente: Elaboración propia

**CUADRO 3.30: CLASIFICACIÓN POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y SALDOS MIGRATORIOS EN EL PERIODO 1991-2003**

| <b>INMIGRACIÓN</b>         | <b>EMIGRACIÓN</b> |
|----------------------------|-------------------|
| <b>ZONAS MUY DINAMICAS</b> |                   |
| AI-4                       |                   |
| <b>ZONAS DINÁMICAS</b>     |                   |
| <b>ZONAS ESTABLES</b>      |                   |
|                            | C-1               |
|                            | SC-4              |
|                            | MADRID            |
| <b>ZONAS REGRESIVAS</b>    |                   |

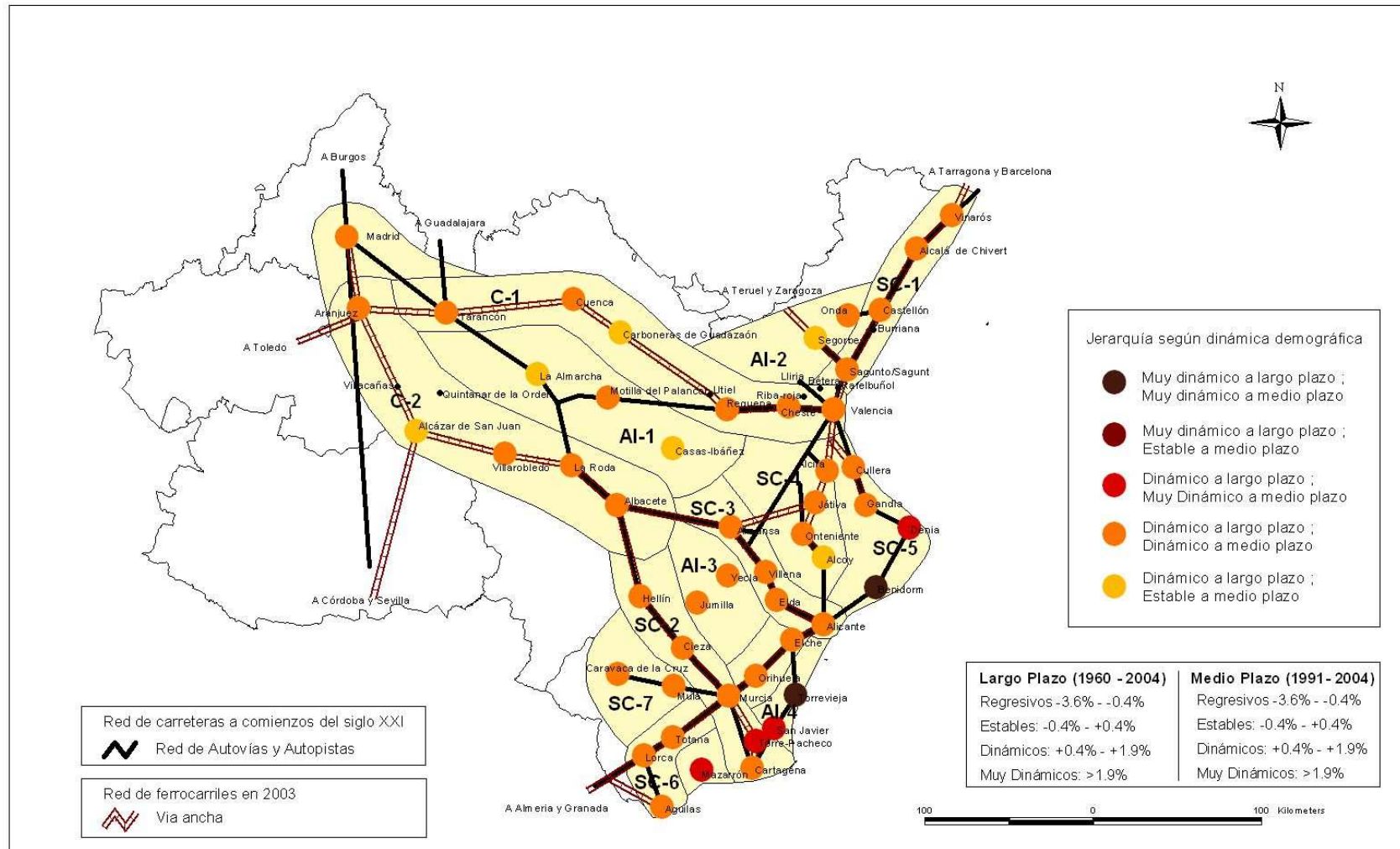
Fuente: Elaboración propia

**MAPA 3-5: JERARQUÍA DINÁMICA DEMOGRÁFICA POR ZONAS 1960-2004/1991-2004.**



Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2004, INE.

**MAPA 3.6: JERARQUÍA DINÁMICA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL 1960-2004/1991-2004.**



Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2004, INE.

#### 7.4.2.3.2. Análisis municipal.

Si se desciende a nivel municipal se pueden corroborar con un mayor grado de exactitud las conclusiones antes esbozadas (MAPAS 3.7 y 3.8 y CUADROS 3.31 a 3.34). Así, los municipios con un mayor grado de dinamismo durante la segunda mitad del siglo XX se encuentran en el litoral de las cuatro provincias murciana y valencianas (Torre-Pacheco, Denia, Benidorm, San Javier, Mazarrón pero sobre todo Torrevieja con más de un 15% de crecimiento de media anual). Todos ellos responden a municipios con una muy elevada tasa bruta migratoria.

También muy dinámicos figuran otros municipios costeros como Castellón, Vinaroz, Alicante, Gandía, Águilas o Benidorm y otros municipios más interiores como Elche, Elda e incluso Albacete. En estos casos, las inmigraciones son mucho más modestas y en algunos casos como Elche y Elda, su inmigración ha sido prácticamente nula.

Con niveles de dinamismo a largo plazo más moderados pero muy dinámicos en los últimos años continúan apareciendo algunos núcleos costeros como Orihuela y Alcalá de Chivert, y más en el interior Lorca, con una elevada tasa bruta migratoria sobre todo para los dos primeros.

Con una dinámica tanto a largo como a medio plazo moderada, figuran un número importante de municipios que se extienden básicamente desde el prelitoral hasta la zona occidental de las tierras manchegas produciéndose una interrupción hasta los alrededores de Madrid donde también figuran algunos núcleos. Los municipios incluidos en este caso son Tarancón, Cheste, Motilla del Palancar, Sagunto, Onda, Aranjuez, La Roda, Cieza, Murcia, Cartagena, Yecla, Almansa, Villena, Játiva, Cullera. En este caso la mayoría figura con una tasa bruta migratoria en torno a la media del conjunto de municipios, es decir, en valores absolutos ligeramente inmigratoria, mientras que existen otros casos como Villena y Cieza el dinamismo se explica en mucha menor medida en función de la inmigración.

Con relativa estabilidad en la actualidad aparecen los escasos núcleos restantes del litoral y prelitoral como Valencia y también algunos interiores de la franja manchega comprendida entre Madrid, que se incluiría en este nivel de dinamismo, y su entorno, y el prelitoral -Alcira, Cuenca, Requena, Casas Ibáñez, Segorbe, Alcázar de San Juan, Villarrobledo, Hellín, Mula, Jumilla, Caravaca-. Son básicamente las capitales, Madrid, Valencia y Cuenca, además de Alcira, las que en términos relativos muestran tasas brutas migratorias exiguas, mientras que en el resto, estas tasas son algo mayores. En este caso cabe destacar la ciudad de Alcoy que pese a mostrar un cierto dinamismo en el conjunto del periodo en la última década disminuye notablemente de efectivos debido a una elevada emigración.

Por último, y al hilo de esta región interior entre Madrid y el prelitoral se encuentran otros municipios como Carboneras y La Almarcha que arrastran problemas regresivos en el conjunto de la segunda mitad del siglo XX aunque siendo más responsable el crecimiento vegetativo que la emigración lo que puede indicar un elevado índice de vejez de su población.

**CUADRO 3.31: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA: 1960-2004 Y 1991-2004.**

| TIPOLOGÍA                                |  | MUNICIPIOS (NIVEL ASOCIADO)   |
|--|--|---|
| TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1960-2004) | TASA CRECIMIENTO MEDIO PLAZO (1991-2004) |   |
| REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)              | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)              |   |
|  | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 | Carboneras(7); La Almarcha(7)   |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                |   |
|  | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    |   |
| ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)              |   |
|  | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 |   |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                | Requena(6); Casas Ibáñez(6); Segorbe(7); Alcázar de San Juan(7); Villarrobledo(6); Hellín(6); Jumilla(6); Mula(6); Caravaca(6)  |
|  | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    |   |
| DINÁMICOS (+0,4 a +1,9%)                 | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)              | Alcoy(7)  |
|  | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 | Valencia(6); Alcira(6); Cuenca (6); Madrid  |
|  | DINÁMICOS (+0,4% a +1,9%)                | Tarancón(6); Cheste(6); Motilla del Palancar(6); Sagunto(6); Onda(6); Aranjuez(6); La Roda(6); Cieza(6); Murcia(6); Cartagena(6); Yecla(6); Almansa(6); Villena(6); Játiva(6); Cullera(6) |
|  | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    | Alcalá de Chivert(6); Orihuela(6); Lorca(6)   |
| MUY DINÁMICOS > +1,9%                    | REGRESIVOS (-3,60% a -0,4%)              |   |



| TIPOLOGÍA                                |  | MUNICIPIOS (NIVEL ASOCIADO)  |
|--|--|--|
| TASA CRECIMIENTO LARGO PLAZO (1960-2004) | TASA CRECIMIENTO MEDIO PLAZO (1991-2004) |  |
|  | ESTABLES (-0,4% a +0,4%)                 | Elda(6)  |
|  | DINÁMICOS (+0.4% a +1,9%)                | Castellón(6); Vinaroz(6); Albacete(6); Alicante(6); Onteniente(6); Gandía(6); Elche(6); Águilas(6) |
|  | MUY DINÁMICOS > +1,9%                    | Torre-Pacheco(5); Denia(5); Benidorm(2); Totana(6); Torrevieja(1); San Javier(5); Mazarrón(5)      |

Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2004, INE.

**CUADRO 3.32: TASAS ANUALES DE CRECIMIENTO VEGETATIVO Y MIGRATORIO POR MUNICIPIOS EN EL PERIODO 1991-2003.**

| MUNICIPIOS           | T.A.CV 91-03 | T.A.SM 91-03 | NIVELES MIGRACIONES 91-03 |
|----------------------|--------------|--------------|---------------------------|
| MADRID               | 0,03         | 0,005        | 7                         |
| TARANCÓN             | 0,30         | 0,88         | 6                         |
| CUENCA               | 0,10         | 0,20         | 7                         |
| CARBONERAS           | -0,51        | 0,21         | 7                         |
| REQUENA              | -0,14        | 1,32         | 6                         |
| CHESTE               | -0,16        | 0,74         | 6                         |
| VALENCIA             | -0,02        | 0,10         | 7                         |
| LA ALMARCHA          | -0,60        | -0,03        | 7                         |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 0,13         | 1,00         | 6                         |
| CASAS IBÁÑEZ         | -0,02        | 0,96         | 6                         |
| SAGUNTO              | -0,12        | 0,72         | 6                         |
| CASTELLÓN            | 0,19         | 1,06         | 6                         |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | -0,31        | 2,60         | 5                         |
| VINAROZ              | 0,04         | 1,54         | 6                         |
| SEGORBE              | -0,20        | 1,05         | 6                         |
| ONDA                 | 0,15         | 1,30         | 6                         |

|               |       |       |   |
|---------------|-------|-------|---|
| ARANJUEZ      | 0,18  | 1,12  | 6 |
| ALCÁZAR       | 0,05  | 0,66  | 6 |
| VILLARROBLEDO | 0,35  | 1,02  | 6 |
| LA RODA       | 0,26  | 0,65  | 6 |
| ALBACETE      | 0,50  | 0,58  | 6 |
| HELLÍN        | 0,34  | 1,34  | 6 |
| CIEZA         | 0,41  | 0,44  | 7 |
| MURCIA        | 0,47  | 0,79  | 6 |
| TORRE-PACHECO | 0,80  | 2,77  | 5 |
| CARTAGENA     | 0,30  | 0,72  | 6 |
| YECLA         | 0,47  | 0,93  | 6 |
| JUMILLA       | 0,27  | 1,19  | 6 |
| ALMANSA       | 0,19  | 0,53  | 6 |
| VILLENA       | 0,18  | 0,47  | 7 |
| ELDA          | 0,19  | 0,03  | 7 |
| ALICANTE      | 0,17  | 0,76  | 6 |
| ALCOY         | -0,06 | -0,44 | 7 |
| ONTENIENTE    | 0,27  | 1,07  | 6 |
| JÁTIVA        | 0,07  | 0,84  | 6 |
| ALCIRA        | 0,07  | 0,28  | 7 |
| CULLERA       | -0,16 | 1,08  | 6 |
| GANDÍA        | 0,28  | 1,11  | 6 |
| DENIA         | 0,19  | 3,05  | 5 |
| BENIDORM      | 0,10  | 3,10  | 5 |
| ELCHE         | 0,37  | 0,48  | 7 |
| ORIHUELA      | 0,19  | 2,30  | 5 |
| TOTANA        | 0,29  | 1,74  | 6 |
| LORCA         | 0,31  | 1,44  | 6 |
| AGUILAS       | 0,31  | 1,28  | 6 |
| TORREVIEJA    | -0,02 | 7,55  | 1 |
| SAN JAVIER    | 0,58  | 3,04  | 5 |
| MAZARRÓN      | 0,48  | 3,57  | 4 |
| MULA          | 0,29  | 1,15  | 6 |
| CARAVACA      | 0,25  | 0,75  | 6 |

Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1991 y Padrón de habitantes 2003, INE y Servicio de Estudios de la Caixa, *Anuario Económico de España*, 2005.

**CUADRO 3.33: TIPOLOGÍA POR MUNICIPIOS SEGÚN SALDOS MIGRATORIOS EN EL PERIODO 1991-2003.**

| TIPOLOGÍA                                       |                        | MUNICIPIOS  |
|---|------------------------|---|
| SITUACIÓN                                       | NIVEL TASA NORMALIZADA |   |
| INMIGRACIÓN<br>1991-2003                        | EXTRAOR. ALTA > 2      | TORREVIEJA  |
|   | MUY ALTA= 2            | MAZARRÓN  |
|   | ALTA= 1                | DENIA<br>BENIDORM<br>SAN JAVIER<br>TORRE-PACHECO<br>ALCALÁ DE<br>CHIVERT<br>ORIHUELA  |
| SALDO MIGRATORIO NO<br>SIGNIFICATIVO 1991- 2003 | 0                      | TOTANA<br>VINAROS<br>LORCA<br>HELLÍN<br>REQUENA<br>ONDA<br>AGUILAS<br>JUMILLA<br>MULA<br>ARANJUEZ<br>GANDÍA<br>CULLERA<br>ONTENIENTE<br>CASTELLÓN<br>SEGORBE<br>VILLARROBLEDO<br>MOTILLA DEL<br>PALANCAR<br>CASAS IBÁÑEZ<br>YECLA<br>TARANCÓN<br>JÁTIVA<br>MURCIA<br>ALICANTE<br>CARAVACA |

|                           |                    |   |
|---------------------------|--------------------|---|
|                           |                    | CHESTE<br>CARTAGENA<br>SAGUNTO<br>ALCÁZAR<br>LA RODA<br>ALBACETE<br>ALMANSA                                       |
| EMIGRACIÓN<br>1991 - 2003 | ALTA = -1          | ELCHE<br>VILLENA<br>CIEZA<br>ALCIRA<br>CARBONERAS<br>CUENCA<br>VALENCIA<br>ELDA<br>LA ALMARCHA<br>MADRID<br>ALCOY |
|                           | MUY ALTA= -2       |   |
|                           | EXTRAOR. ALTA < -2 |   |
| TOTAL MUNICIPIOS          |                    | 50  |

Fuente: Elaboración propia

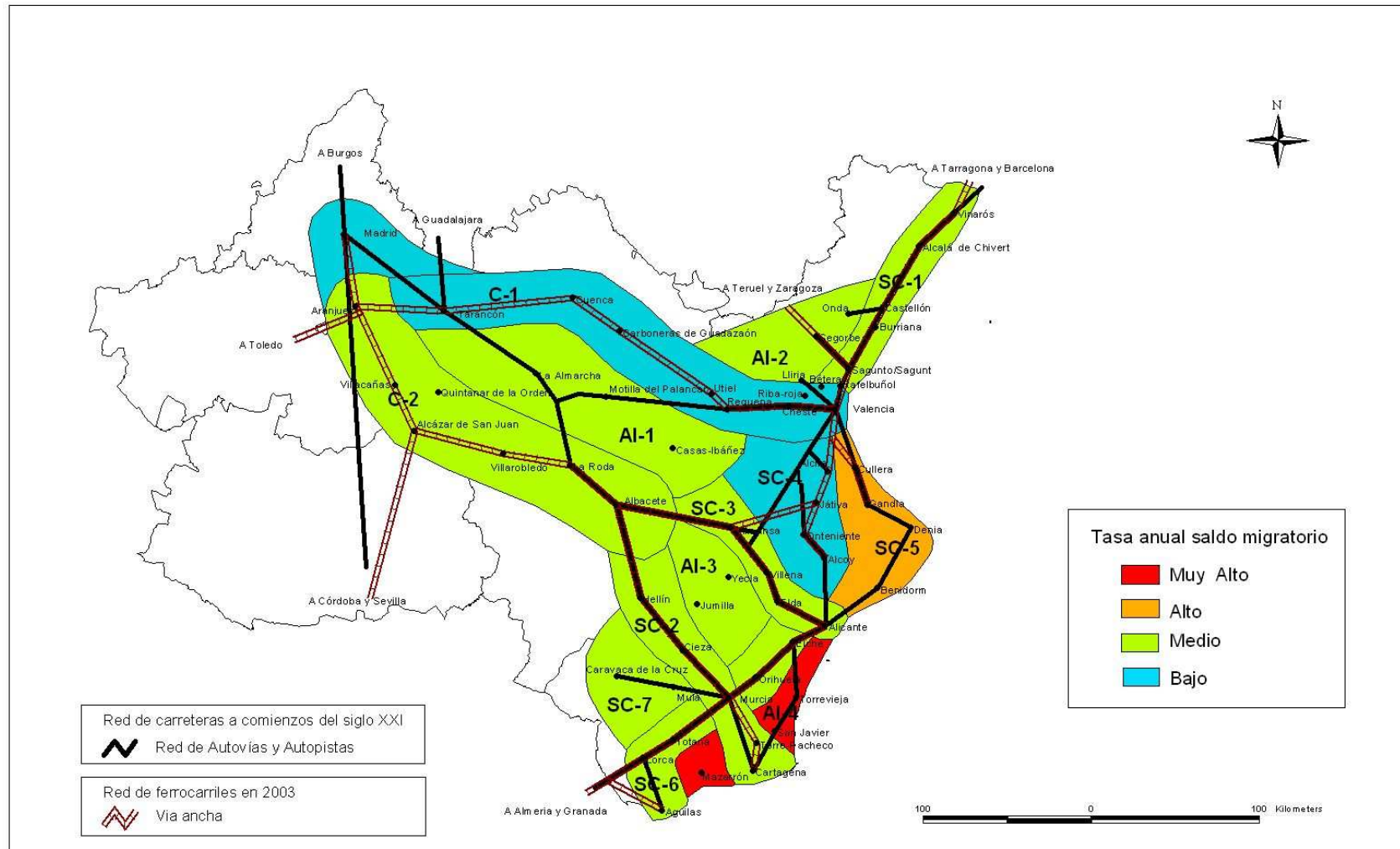
**CUADRO 3.34 CLASIFICACIÓN POR MUNICIPIOS SEGÚN DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y SALDOS MIGRATORIOS EN EL PERIODO 1991-2003.**

| INMIGRACIÓN                     | EMIGRACIÓN |
|---------------------------------|------------|
| <b>MUNICIPIOS MUY DINÁMICOS</b> |            |
| TORREVIEJA                      |            |
| MAZARRÓN                        |            |
| DENIA                           |            |
| BENIDORM                        |            |
| SAN JAVIER                      |            |
| TORRE-PACHECO                   |            |

| <b>INMIGRACIÓN</b>           | <b>EMIGRACIÓN</b> |
|------------------------------|-------------------|
| ALCALÁ DE CHIVERT            |                   |
| ORIHUELA                     |                   |
| <b>MUNICIPIOS DINÁMICOS</b>  |                   |
|                              | ELCHE             |
|                              | VILLENA           |
|                              | CIEZA             |
| <b>MUNICIPIOS ESTABLES</b>   |                   |
|                              | ALCIRA            |
|                              | CARBONERAS        |
|                              | CUENCA            |
|                              | VALENCIA          |
|                              | ELDA              |
|                              | MADRID            |
| <b>MUNICIPIOS REGRESIVOS</b> |                   |
|                              | LA ALMARCHA       |
|                              | ALCOY             |

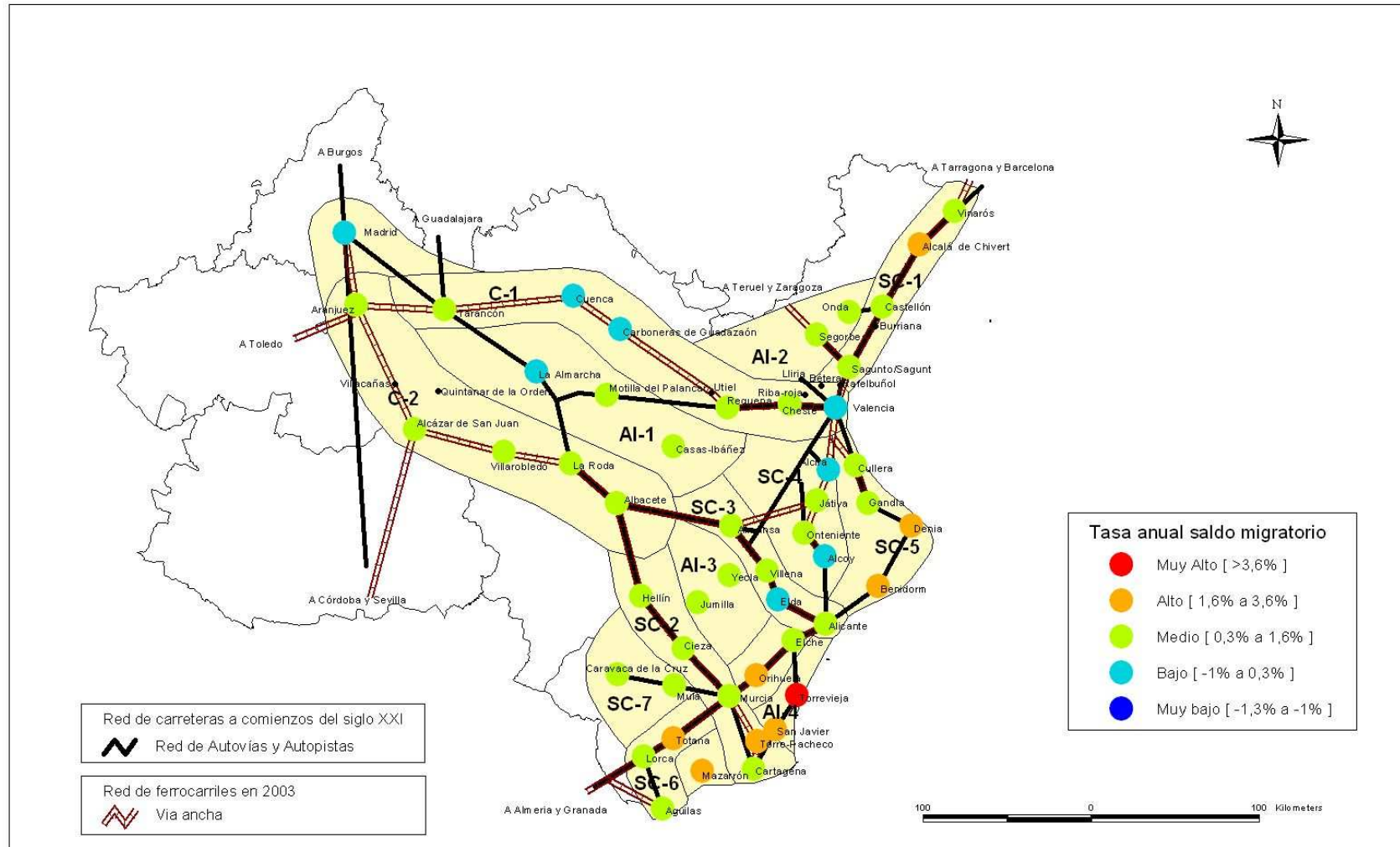
Fuente: Elaboración propia

**MAPA 3.7: TASA ANUAL DE SALDO MIGRATORIO 1991-2003 POR ZONAS.**



Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2003, INE.

MAPA 3.8: TASA ANUAL DE SALDO MIGRATORIO 1991-2003 MUNICIPAL.



Fuente: Elaboración propia a partir de censos de población de 1960, 1991 y Padrón de habitantes de 2003, INE.

#### 7.4.2.4 DENSIDAD DEMOGRÁFICA.

Por último, otra variable también considerada a este nivel ha sido la densidad demográfica correspondiente a 2004. Igualmente, con base en los datos recogidos en los ANEXOS 3.9 y 3.10 a través de un análisis cluster, se ha considerado la siguiente tipología para zonas y municipios (MAPAS 3.9 y 3.10 y CUADROS 3.35 y 3.36).

Así, son Madrid y el SC-5 seguidos por el SC-1 los que mayores densidades alcanzan sobre todo gracias a los municipios costeros de Benidorm, Castellón, Gandía o Denia, es decir, de nuevo zonas y municipios costeros.

A continuación figuran otras zonas con capitales costeras pero que recogen también municipios del prelitoral, SC-4, SC-3 y C-1, con municipios como Valencia, Alicante, Elda o Alcoy.

En el extremo opuesto se encuentran las zonas interiores como el SC-7, AI-3, AI-1 y C-2, ubicadas entre el prelitoral levantino y la zona de Madrid, es decir, la zona occidental de la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia y las provincias manchegas del Corredor.

Por tanto, el análisis de la densidad demográfica revela una vez más la dicotomía en el sistema de ciudades del Corredor entre una zona litoral y prelitoral con gran dinamismo y muy poblada respecto de otras interiores, exceptuando Madrid, poco habitada y estancada o en regresión demográfica.

**CUADRO 3.35: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA                           | ZONAS                 |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Más de 561 hab/km <sup>2</sup>      | MADRID, SC-5          |
| Entre 481 y 560 hab/km <sup>2</sup> | SC-1                  |
| Entre 321 y 480 hab/km <sup>2</sup> | SC-4, SC-3, C-1       |
| Entre 201 y 320 hab/km <sup>2</sup> | SC-2, AI-4            |
| Entre 121 y 200 hab/km <sup>2</sup> | AI-2, SC-6            |
| Menos de 120 hab/km <sup>2</sup>    | SC-7, AI-3, AI-1, C-2 |
| TOTAL                               | 14                    |

Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004 e INE.



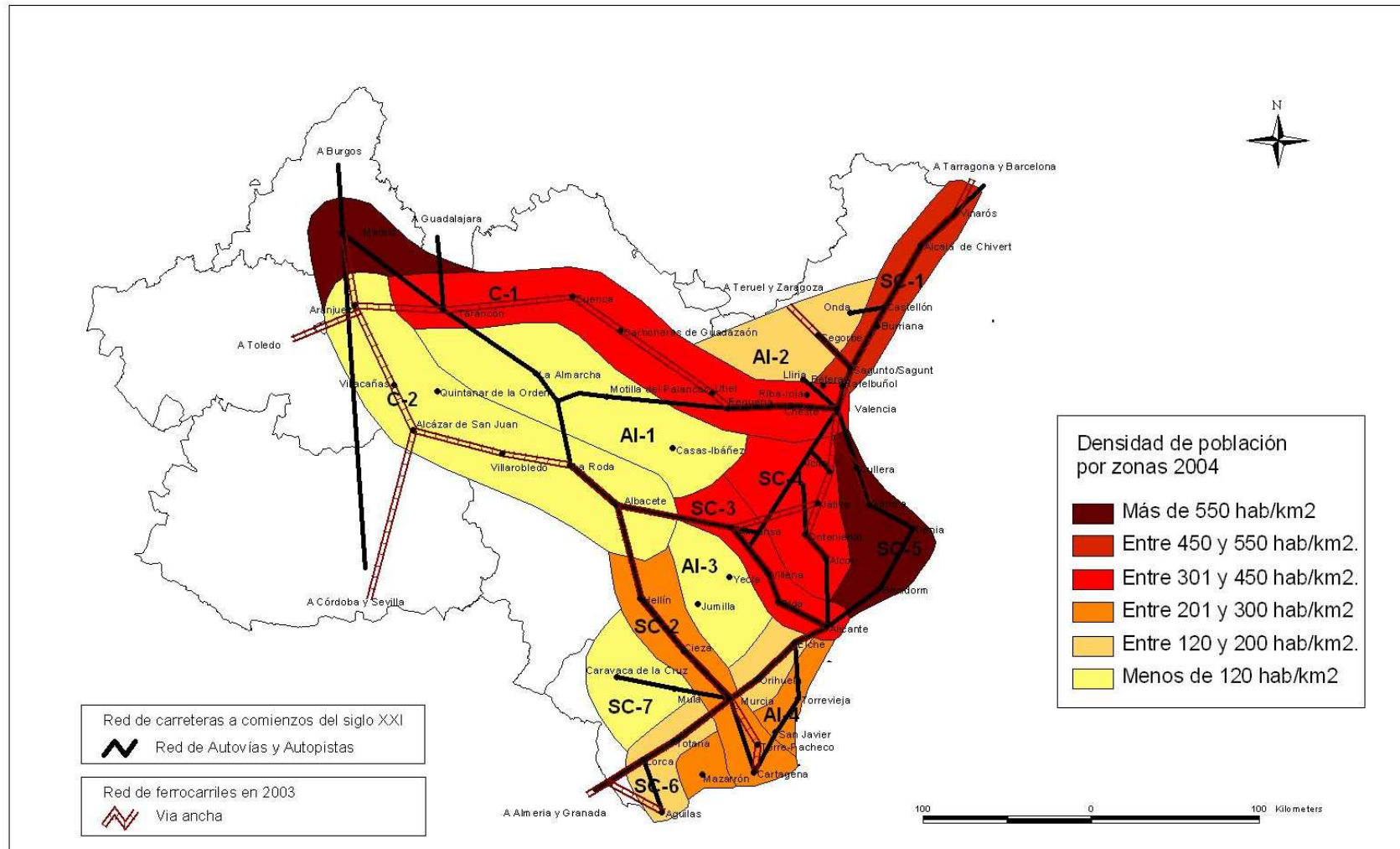
**CUADRO 3.36: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA                               | MUNICIPIOS   |
|---|--|
| Más de 1.777 hab/km <sup>2</sup>        | MADRID<br>VALENCIA   |
| Entre 1.633 y 1.776 hab/km <sup>2</sup> | BENIDORM   |
| Entre 1.297 y 1.632 hab/km <sup>2</sup> | ALICANTE<br>CASTELLÓN  |
| Entre 1.153 y 1.296 hab/km <sup>2</sup> | ELDA   |
| Entre 721 y 1.152 hab/km <sup>2</sup>   | TORREVIEJA<br>GANDÍA   |
| Entre 529 y 720 hab/km <sup>2</sup>     | ELCHE<br>DENIA   |
| Entre 433 y 528 hab/km <sup>2</sup>     | ALCOY<br>SAGUNTO<br>MURCIA   |
| Entre 337 y 432 hab/km <sup>2</sup>     | CULLERA<br>ALCIRA<br>JÁTIVA<br>CARTAGENA   |
| Entre 193 y 336 hab/km <sup>2</sup>     | SAN JAVIER<br>ONTENIENTE<br>VINAROS<br>ARANJUEZ<br>ONDA  |
| Menos de 192 hab/km <sup>2</sup>        | ORIHUELA<br>TORRE-PACHECO<br>ALBACETE<br>ÁGUILAS<br>TARANCÓN<br>CHESTE<br>VILLENNA<br>CIEZA<br>TOTANA<br>MAZARRÓN<br>SEGORBE<br>MOTILLA DEL<br>PALANCAR<br>YECLA<br>CUENCA |

|       |  |
|-------|--|
|       | LORCA<br>ALMANSA<br>ALCÁZAR DE SAN<br>JUAN<br>CASAS IBÁÑEZ<br>ALCALÁ DE CHIVERT<br>HELLÍN<br>LA RODA<br>VILLARROBLEDO<br>CARAVACA<br>JUMILLA<br>MULA<br>REQUENA<br>CARBONERAS<br>LA ALMARCHA |
| TOTAL | 50   |

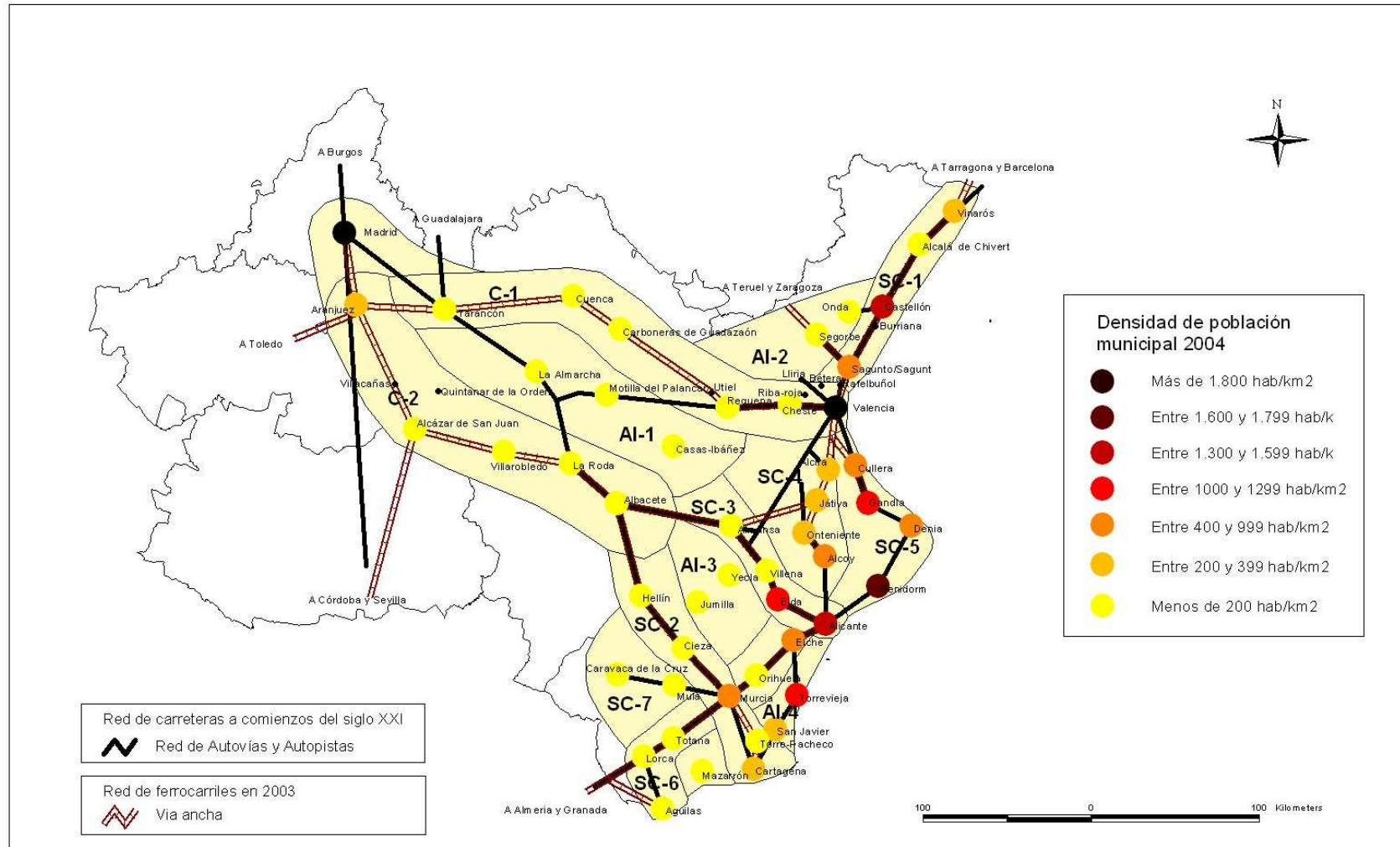
Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004 e INE.

**MAPA 3.9: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004 e INE.

**MAPA 3.10: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS EN 2004.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Padrón de habitantes de 2004 e INE.

#### 7.4.2.5 SÍNTESIS DE JERARQUÍA DEMOGRÁFICA

Como síntesis del estudio de las variables demográficas analizadas, en los ANEXOS 3.11 y 3.12 se recoge la clasificación final que corresponde a cada una de las zonas y municipios, así como la jerarquía derivada, desde la perspectiva de las variables consideradas, para el conjunto de zonas y municipios. Esta jerarquía se obtiene<sup>80</sup> como suma, para cada zona y municipio, de las variables normalizadas correspondientes, ponderando de manera diferenciada (peso tres) la población absoluta, la dinámica de crecimiento a largo plazo, 1960-04 (peso dos), la dinámica a medio plazo, 1991-2004 (peso uno), la tasa bruta migratoria (peso uno) y la densidad (peso dos). Los resultados se recogen en los CUADROS 3.37 y 3.38 y en los MAPAS 3.11 y 3.12.

En ellos se observa lo intuido ya en el análisis individualizado de las variables, o sea, que son las zonas ubicadas en el litoral y el prelitoral las que alcanzan los niveles más altos de jerarquía: AI-4, C-1 (gracias a Valencia principalmente), SC-2 (básicamente debido a Murcia) y SC-5, con municipios como Torrevieja, que alcanza el nivel 2, y Benidorm, que se sitúa en el nivel 3.

A continuación le siguen el resto de zonas y municipios del litoral y prelitoral como el SC-1, SC-3 y SC-6 donde se emplazan como municipios más relevantes Vinaroz, Castellón, Alicante, Villena, Elda, Elche, Denia u Orihuela.

Por último, figuran las zonas interiores del Corredor, salvando obviamente Madrid, comprendidas entre ésta y el prelitoral valenciano y murciano, como el AI-1, AI-2, C-2, AI-3, SC-4 y SC-7, donde se pueden destacar los municipios de Segorbe, Albacete, Alcázar de San Juan, Villarrobledo, La Roda, Alcoy, Játiva, Yecla, Jumilla, Mula, Caravaca o Motilla del Palancar.

**CUADRO 3.37: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS A COMIENZOS DEL S. XXI.**

| ZONAS           | Síntesis Jerarquía Demográfica |
|-----------------|--------------------------------|
| MADRID          | 1                              |
| CORREDOR-1      | 2                              |
| ÁREA INTERIOR-1 | 4                              |
| SUBCORREDOR-1   | 3                              |
| ÁREA INTERIOR-2 | 4                              |
| CORREDOR-2      | 4                              |
| SUBCORREDOR-2   | 2                              |
| ÁREA INTERIOR-3 | 4                              |

<sup>80</sup> Este método recoge el efectuado por A. Serrano para el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, del MOPTMA y encontrado como el más correlacionado, para el conjunto de los municipios españoles, con la jerarquía derivada del análisis de componentes para la totalidad de las variables municipales disponibles en España. Ni los resultados ni la aplicación se han publicado.

| <b>ZONAS</b>    | <b>Síntesis Jerarquía Demográfica</b> |
|-----------------|---------------------------------------|
| SUBCORREDOR-3   | 3                                     |
| SUBCORREDOR-4   | 4                                     |
| SUBCORREDOR-5   | 2                                     |
| SUBCORREDOR-6   | 3                                     |
| ÁREA INTERIOR-4 | 1                                     |
| SUBCORREDOR-7   | 4                                     |

Fuente: Elaboración propia.

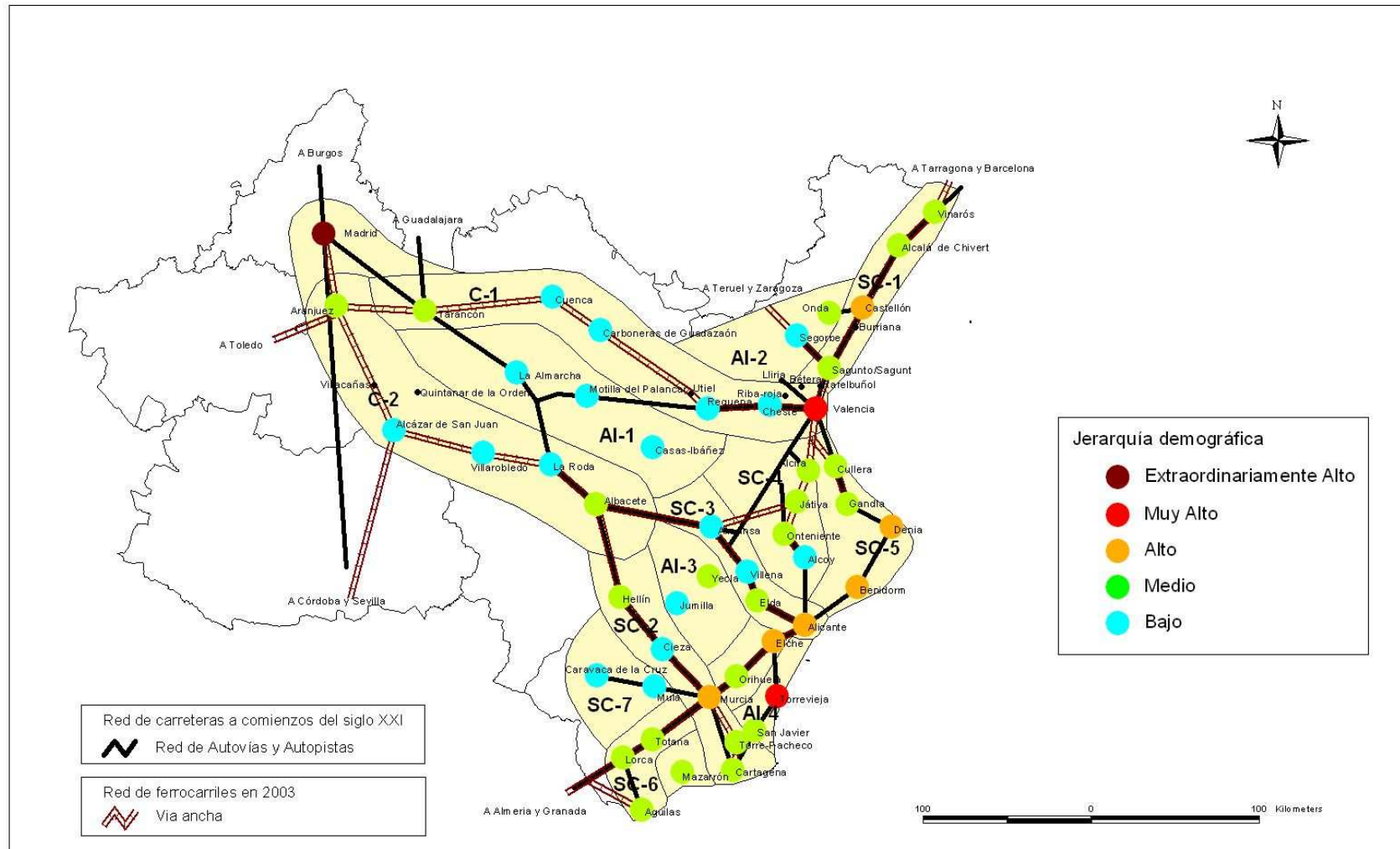
**CUADRO 3.38: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL S. XXI.**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>Síntesis Jerarquía Demográfica</b> |
|----------------------|---------------------------------------|
| MADRID               | 1                                     |
| TARANCÓN             | 5                                     |
| CUENCA               | 6                                     |
| CARBONERAS           | 6                                     |
| REQUENA              | 6                                     |
| CHESTE               | 6                                     |
| VALENCIA             | 1                                     |
| LA ALMARCHA          | 6                                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 6                                     |
| CASAS IBÁÑEZ         | 6                                     |
| SAGUNTO              | 5                                     |
| CASTELLÓN            | 4                                     |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 5                                     |
| VINAROS              | 5                                     |
| SEGORBE              | 6                                     |
| ONDA                 | 5                                     |
| ARANJUEZ             | 5                                     |
| ALCÁZAR              | 6                                     |
| VILLARROBLEDO        | 6                                     |
| LA RODA              | 6                                     |
| ALBACETE             | 5                                     |
| HELLÍN               | 5                                     |
| CIEZA                | 6                                     |
| MURCIA               | 4                                     |
| TORRE-PACHECO        | 5                                     |
| CARTAGENA            | 5                                     |
| YECLA                | 5                                     |
| JUMILLA              | 6                                     |

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>Síntesis Jerarquía Demográfica</b> |
|-------------------|---------------------------------------|
| ALMANSA           | 6                                     |
| VILLENA           | 6                                     |
| ELDA              | 5                                     |
| ALICANTE          | 4                                     |
| ALCOY             | 6                                     |
| ONTENIENTE        | 5                                     |
| JÁTIVA            | 5                                     |
| ALCIRA            | 5                                     |
| CULLERA           | 5                                     |
| GANDÍA            | 5                                     |
| DENIA             | 4                                     |
| BENIDORM          | 3                                     |
| ELCHE             | 4                                     |
| ORIHUELA          | 5                                     |
| TOTANA            | 5                                     |
| LORCA             | 5                                     |
| AGUILAS           | 5                                     |
| TORREVIEJA        | 2                                     |
| SAN JAVIER        | 5                                     |
| MAZARRÓN          | 5                                     |
| MULA              | 6                                     |
| CARAVACA          | 6                                     |

Fuente: Elaboración propia.

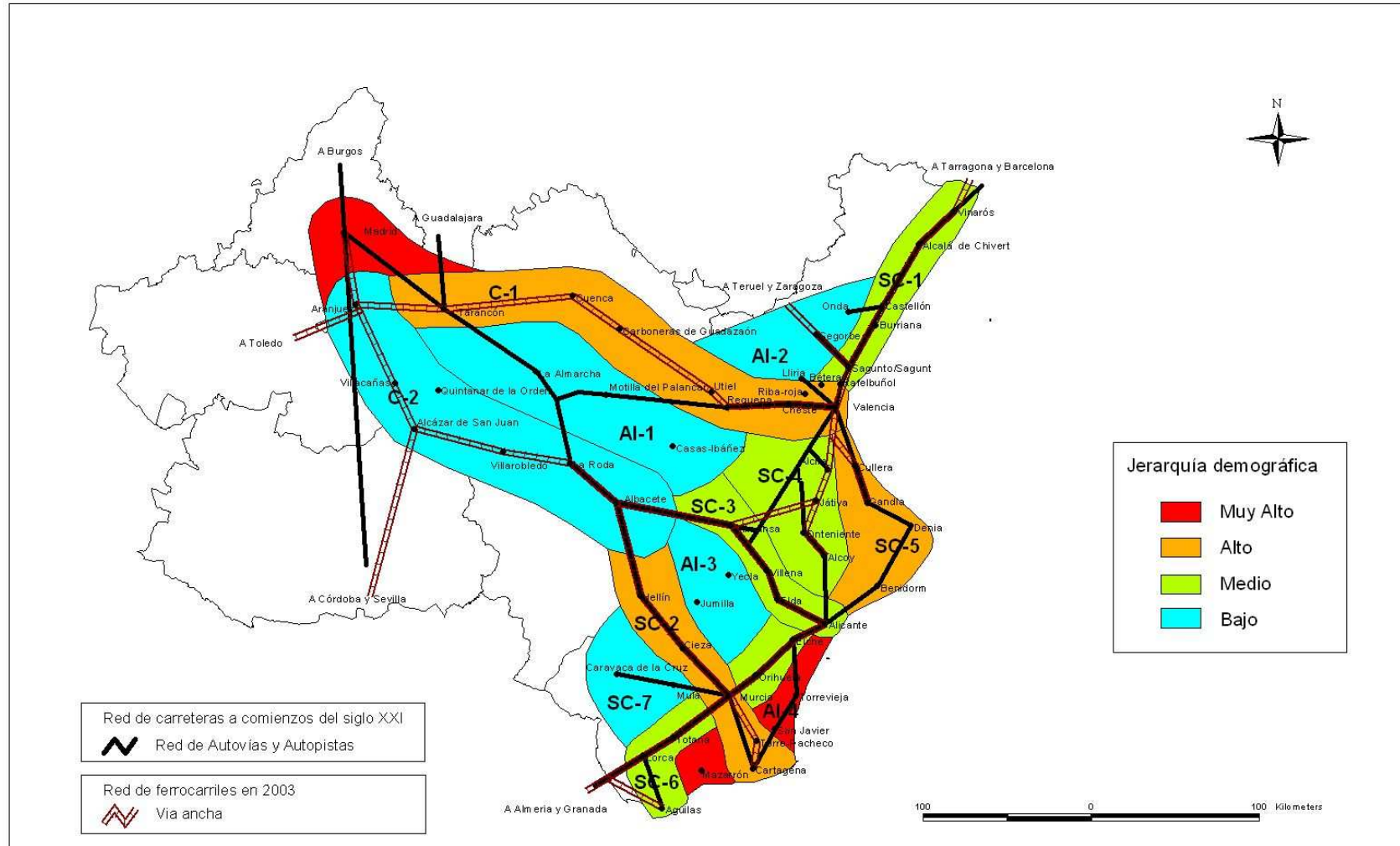
**MAPA 3.11: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Elaboración propia.



**MAPA 3.12: ÍNDICE DE JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Elaboración propia.

### 7.4.3 SISTEMA PRODUCTIVO.

#### 7.4.3.1 SISTEMA PRODUCTIVO A INICIOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.

El análisis de la actividad productiva en la década de los sesenta se ha realizado en base a la “Cuota de mercado”<sup>81</sup> de 1963 tomada del “Anuario del Mercado Español” del Banco Español de Crédito (BANESTO). Por su íntima relación con el nivel económico de cada municipio, esta cuota relativizada por el número de habitantes, y su correspondiente tratamiento estadístico a través de la normalización de valores, se tomará como aproximación al Índice Potencial Productivo de cada municipio y, por agregación, de cada zona (CUADROS 3.39 y 3.40, MAPAS 3.13 y 3.14 y ANEXOS 3.13 y 3.14).

De acuerdo con los resultados obtenidos, con potenciales altos o muy altos se mantienen respecto del primer tercio del siglo XX el C-1, SC-3 y SC-4, además de Madrid, mientras que el AI-2 y C-2 disminuyen su potencial a medio y el SC-2 a bajo. Por el contrario, ascienden a un índice alto y muy alto, el AI-1, que partía de un índice bajo, y el SC-5 que lo hacía de medio, respectivamente.

Se mantienen en un nivel medio el SC-1 y disminuyen de medio a bajo el AI-3, SC-6 y AI-4. Por último, conserva su nivel bajo el SC-7.

En definitiva, se observa que las zonas con potenciales productivos altos o muy altos siguen correspondiéndose con los principales ejes de transporte de Madrid hacia Valencia, tanto por carretera como por ferrocarril y Alicante, a los que parece que se van incorporando otros costeros como el SC-5, y entre los que se van descolgando otros históricamente importantes como el propio de Madrid hacia Albacete y Murcia, reflejo del decaimiento de las zonas interiores manchegas y del atraso relativo murciano. Por último, y en general, son las zonas interiores del Corredor las que, bien conservan potenciales bajos, bien pierden relativamente peso en la actividad económica.

**CUADRO 3.39: CUOTA DE MERCADO EN 1963 RELATIVIZADA POR EL NÚMERO DE HABITANTES EN 1960 Y SU APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS**

| ZONAS           | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES | APROX. ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|-----------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| MADRID          | 4,8                                 | ALTO                               |
| CORREDOR-1      | 5,3                                 | ALTO                               |
| ÁREA INTERIOR-1 | 5,0                                 | ALTO                               |
| SUBCORREDOR-1   | 3,9                                 | MEDIO                              |
| ÁREA INTERIOR-2 | 3,6                                 | MEDIO                              |

<sup>81</sup> Según el *Anuario del Mercado Español* de BANESTO: Calculada para cada uno de los municipios mayores de 3.000 habitantes, serie resumen de gran valor comparativo y la más expresiva para medir el nivel económico de estas poblaciones, según la proporción que les corresponde sobre una base nacional de 100.000 unidades.

|                 |     |          |
|-----------------|-----|----------|
| CORREDOR-2      | 3,9 | MEDIO    |
| SUBCORREDOR-2   | 3,1 | BAJO     |
| ÁREA INTERIOR-3 | 2,3 | BAJO     |
| SUBCORREDOR-3   | 4,6 | ALTO     |
| SUBCORREDOR-4   | 4,6 | ALTO     |
| SUBCORREDOR-5   | 5,6 | MUY ALTO |
| SUBCORREDOR-6   | 2,8 | BAJO     |
| ÁREA INTERIOR-4 | 2,4 | BAJO     |
| SUBCORREDOR-7   | 2,7 | BAJO     |

Fuente: *Anuario del mercado Español de 1965*, Madrid, BANESTO

A nivel de municipios y en consonancia con lo anterior los índices altos y muy altos son alcanzados por municipios situados en los principales ejes de transporte y otros costeros, tales como Tarancón, Cuenca, Valencia, Motilla del Palancar, Alicante, Denia o Benidorm, Segorbe o Villarrobledo. También figuran otros que ya lo hacían históricamente con gran vocación industrial o agraria como Alcoy, Játiva o Alcira.

Por el contrario, algunos municipios de la provincia de Castellón –Sagunto, Castellón y Onda– a pesar de su ubicación costera y en el eje mediterráneo pierden peso económico relativo.

Con potenciales de medios a bajos se encuentran la gran mayoría de los municipios interiores entre los que cabe destacar Albacete y Cartagena, que treinta años antes llegaban a muy alto, Murcia, que alcanzaba un nivel alto, Orihuela que pasa de alto a bajo, y en general, la mayoría de municipios interiores manchegos y murcianos.

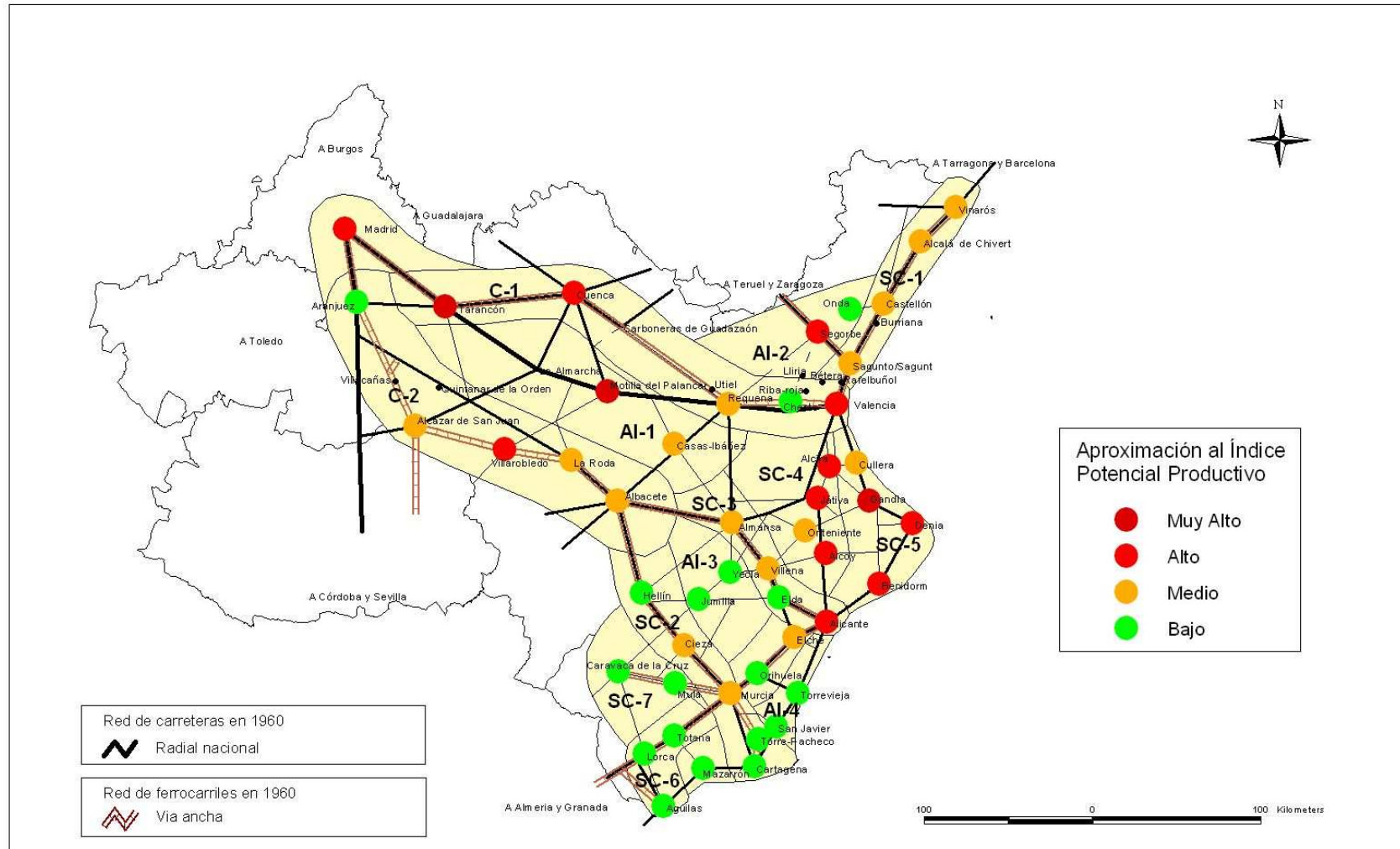
**CUADRO 3.40: CUOTA DE MERCADO EN 1963 RELATIVIZADA POR EL NÚMERO DE HABITANTES EN 1960 Y SU APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR MUNICIPIOS**

| MUNICIPIOS           | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES | APROX. ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|----------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| MADRID               | 4,8                                 | ALTO                               |
| TARANCÓN             | 6,1                                 | MUY ALTO                           |
| CUENCA               | 4,4                                 | ALTO                               |
| CARBONERAS           |                                     |                                    |
| REQUENA              | 3,4                                 | MEDIO                              |
| CHESTE               | 2,7                                 | BAJO                               |
| VALENCIA             | 5,4                                 | ALTO                               |
| LA ALMARCHA          |                                     |                                    |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 6,6                                 | MUY ALTO                           |
| CASAS IBÁÑEZ         | 3,3                                 | MEDIO                              |
| SAGUNTO              | 3,3                                 | MEDIO                              |
| CASTELLÓN            | 4,3                                 | MEDIO                              |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 3,9                                 | MEDIO                              |
| VINAROS              | 4,1                                 | MEDIO                              |

| <b>MUNICIPIOS</b>   | <b>CUOTA DE MERCADO<br/>/ 1.000 HABITANTES</b> | <b>APROX. ÍNDICE<br/>POTENCIAL PRODUCTIVO</b> |
|---------------------|--|---|
| SEGORBE             | 5,6  | ALTO  |
| ONDA                | 2,4  | BAJO  |
| ARANJUEZ            | 2,3  | BAJO  |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN | 4,3  | MEDIO   |
| VILLARROBLEDO       | 5,2  | ALTO  |
| LA RODA             | 3,5  | MEDIO   |
| ALBACETE            | 3,9  | MEDIO   |
| HELLÍN              | 3,0  | BAJO  |
| CIEZA               | 3,3  | MEDIO   |
| MURCIA              | 3,3  | MEDIO   |
| TORRE-PACHECO       | 2,3  | BAJO  |
| CARTAGENA           | 2,8  | BAJO  |
| YECLA               | 2,7  | BAJO  |
| JUMILLA             | 2,0  | BAJO  |
| ALMANSA             | 4,0  | MEDIO   |
| VILLENA             | 3,6  | MEDIO   |
| ELDA                | 2,9  | BAJO  |
| ALICANTE            | 5,2  | ALTO  |
| ALCOY               | 4,5  | ALTO  |
| ONTENIENTE          | 4,3  | MEDIO   |
| JÁTIVA              | 5,0  | ALTO  |
| ALCIRA              | 4,8  | ALTO  |
| CULLERA             | 3,8  | MEDIO   |
| GANDÍA              | 7,4  | MUY ALTO                                      |
| DENIA               | 4,9  | ALTO  |
| BENIDORM            | 5,0  | ALTO  |
| ELCHE               | 3,6  | MEDIO   |
| ORIHUELA            | 2,7  | BAJO  |
| TOTANA              | 2,7  | BAJO  |
| LORCA               | 1,9  | BAJO  |
| ÁGUILAS             | 2,6  | BAJO  |
| TORREVIEJA          | 3,0  | BAJO  |
| SAN JAVIER          | 2,1  | BAJO  |
| MAZARRÓN            | 2,0  | BAJO  |
| MULA                | 2,9  | BAJO  |
| CARAVACA            | 2,6  | BAJO  |

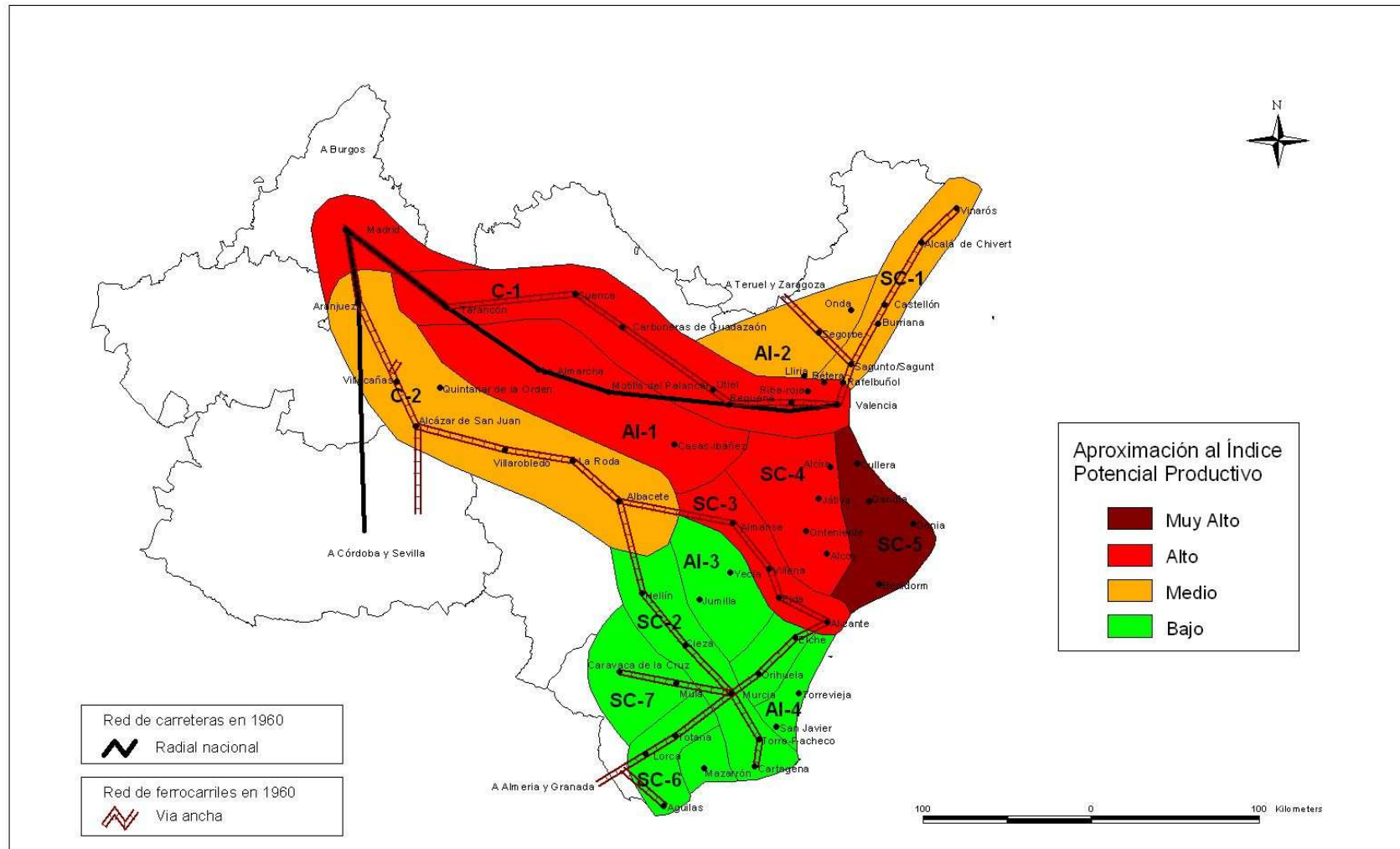
Fuente: *Anuario del mercado Español de 1965*, Madrid, BANESTO

**MAPA 3.13: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL A COMIENZOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.**



Fuente: Elaboración propia a partir del *Anuario del mercado Español de 1965*, Madrid, BANESTO

**MAPA 3.14: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS A COMIENZOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.**



Fuente: Elaboración propia a partir del *Anuario del mercado Español de 1965*, Madrid, BANESTO

#### 7.4.3.2 SISTEMA PRODUCTIVO A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.

Para establecer la caracterización productiva a comienzos del nuevo milenio se han utilizado los datos de empleo censales del año 2001 según ramas de actividad económica distinguiendo entre los sectores primario, secundario construcción y terciario<sup>82</sup> a partir de los cuales se puede establecer la especialización funcional y determinar el Índice Potencial Productivo de zonas y municipios (MAPAS 3.15 a 3.24 y ANEXOS 3.15 a 3.24).

Según el CUADRO 3.41 siguiente las zonas que a comienzos del siglo XXI muestran Índices Potenciales Productivos mayores se corresponden con el C-1, SC-3 y SC-5, a las que habría que añadir el SC-1 perdiendo peso relativo el SC-4, es decir, a lo largo de estos cuarenta años se ha reforzado el peso de las zonas costeras y el territorio ubicado en el entorno de los principales ejes de transporte desde Madrid, a saber, de Madrid a Valencia y Alicante en el tramo de Albacete a Alicante.

Con potenciales medios aparecen el resto de zonas emplazadas en ejes de transporte destacados como el Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena, y otras zonas interiores de provincias costeras como el AI-2, AI-3 y el propio SC-4.

Para finalizar, con potenciales bajos figuran tanto zonas con baja accesibilidad como el SC-7 como otras como accesibilidad alta como buena parte del AI-1, el SC-6 y el AI-4.

En conclusión se vuelve a poner de manifiesto que si bien las zonas con mayores potenciales productivos aparecen ligadas a los principales ejes de transporte además de rutas costeras, los índices más bajos no se corresponden íntegramente con zonas de difícil accesibilidad por lo que de nuevo se interpreta que no existe una relación unívoca entre índice potencial productivo y accesibilidad aunque sí se manifiesta como condición necesaria para el desarrollo. En cualquier caso, estas afirmaciones se reforzarán una vez analizados en profundidad el sistema de comunicaciones.

---

<sup>82</sup> Los grupos asignados para cada sector productivo han sido los siguientes:

- Agricultura: 6 y 94.
- Industria: 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 8, 95, 97 y 98.
- Construcción: 70, 71, 72 y 96.
- Servicios: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 90, 91, 92 y 93.
- Terciario Avanzado: 001, 10, 11, 20, 21, 22, 23 y 24.

**CUADRO 3.41: JERARQUÍA POR ZONAS SEGÚN ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO Y ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL RELATIVA EN 2001**

| ZONA   | COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN |            |              |           | ÍNDICE POTENCIAL PRODUC. |
|--------|--------------------------------|------------|--------------|-----------|--------------------------|
|        | PRIMARIO                       | SECUNDARIO | CONSTRUCCION | TERCIARIO |                          |
| MADRID |                                |            |              | 2         | MUY ALTO                 |
| C-1    |                                |            |              | 1         | ALTO                     |
| AI-1   | 0                              | 0          | 0            |           | BAJO                     |
| SC-1   |                                | 0          |              | 0         | ALTO                     |
| AI-2   |                                | 1          |              |           | MEDIO                    |
| C-2    |                                |            |              | 0         | MEDIO                    |
| SC-2   | 0                              |            | 0            | 0         | MEDIO                    |
| AI-3   | 0                              | 1          | 1            |           | MEDIO                    |
| SC-3   |                                |            |              | 1         | ALTO                     |
| SC-4   |                                | 0          |              |           | MEDIO                    |
| SC-5   |                                |            | 0            | 1         | MUY ALTO                 |
| SC-6   | 1                              | 0          |              |           | BAJO                     |
| AI-4   | 1                              |            | 1            |           | BAJO                     |
| SC-7   | 1                              | 0          | 1            |           | BAJO                     |

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

A nivel municipal esta relación índice potencial productivo-accesibilidad queda todavía más en entredicho pues, si como se ha indicado los municipios con índices más altos se corresponden con los municipios ubicados en los ejes principales de transporte a los que hay que adicionar la mayoría de costeros y alguno industrial -Tarancón, Cuenca, Valencia, Sagunto, Castellón, Vinaroz, Segorbe, Aranjuez, Albacete, Vinaroz, Segorbe, Albacete, Yecla, Almansa, Elda, Alicante, Alcoy, Denia y Torrevieja-, en muchos casos con elevada accesibilidad el índice potencial productivo llega a ser bajo o muy bajo, casos de Orihuela, Totana o Lorca. Por el lado opuesto, es decir, aquellos municipios con baja accesibilidad no alcanzan potenciales productivos altos, como Mula, Caravaca, Jumilla o Carboneras, o sea, que la baja accesibilidad se suele corresponder con potenciales bajos mientras que la elevada accesibilidad no es garantía de potenciales altos.



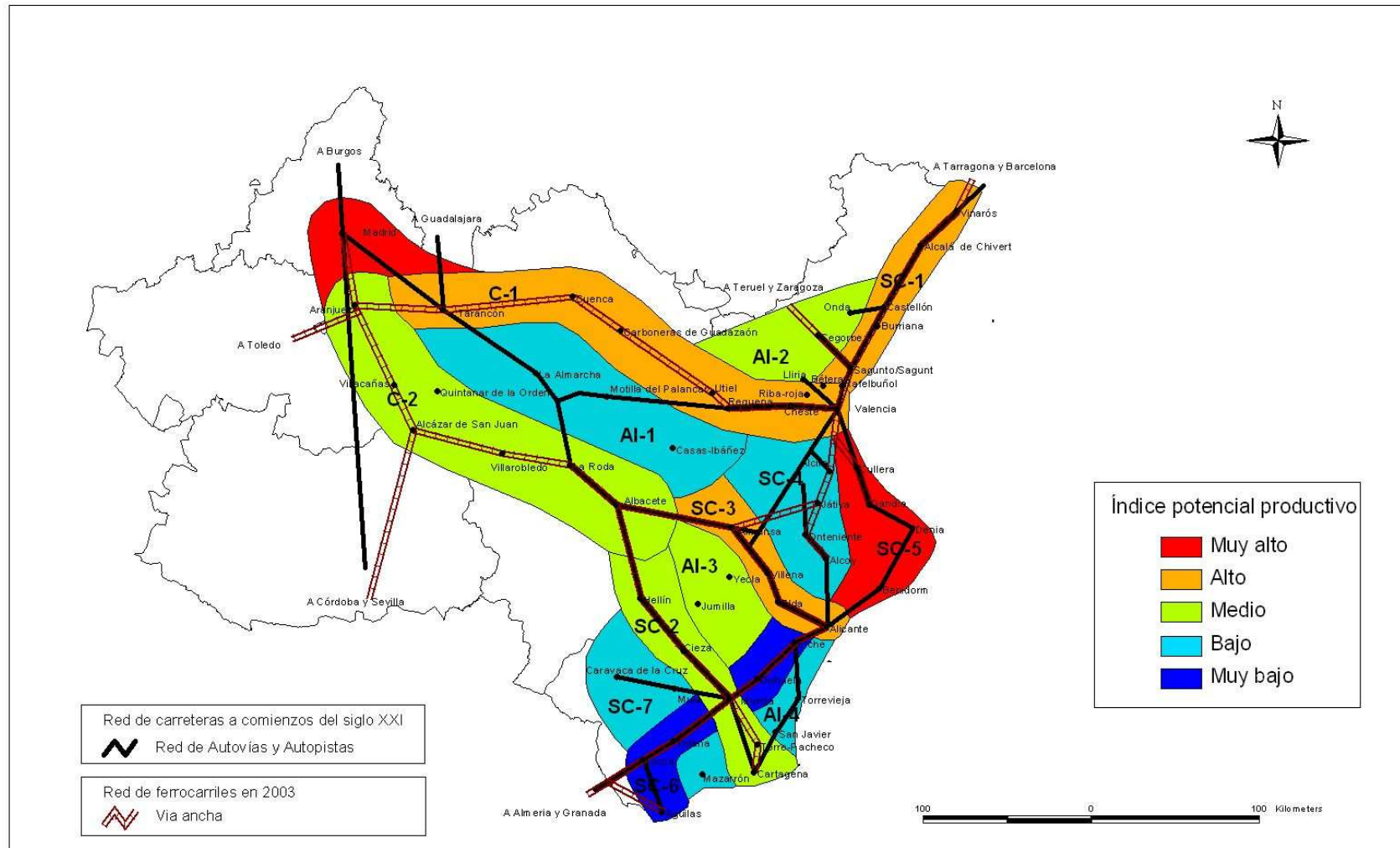
**CUADRO 3.42: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO Y ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL RELATIVA EN 2001.**

|        | MUNICIPIO            | COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN |        |        |       | ÍNDICE POTENCIAL PRODUC. |
|--------|----------------------|--------------------------------|--------|--------|-------|--------------------------|
|        |                      | PRIM.                          | SECUN. | CONST. | TERC. |                          |
| MADRID | MADRID               |                                |        |        | 2     | MUY ALTO                 |
| C-1    | TARANCÓN             |                                | 0      | 0      | 0     | ALTO                     |
|        | CUENCA               |                                |        |        | 1     | ALTO                     |
|        | CARBONERAS           | 0                              | 0      | 0      |       | BAJO                     |
|        | REQUENA              | 0                              |        | 0      | 0     | MEDIO                    |
|        | CHESTE               | 0                              | 0      | 0      |       | BAJO                     |
|        | VALENCIA             |                                |        |        | 1     | ALTO                     |
| AI-1   | LA ALMARCHA          | 1                              |        |        |       | MUY BAJO                 |
|        | MOTILLA DEL PALANCAR |                                | 0      |        |       | MEDIO                    |
|        | CASAS IBÁÑEZ         | 0                              | 0      | 1      |       | MEDIO                    |
| SC-1   | SAGUNTO              |                                | 0      |        | 0     | ALTO                     |
|        | CASTELLÓN            |                                | 0      |        | 0     | ALTO                     |
|        | ALCALÁ DE CHIVERT    | 0                              |        | 1      | 0     | MEDIO                    |
|        | VINAROS              |                                | 0      | 0      | 0     | ALTO                     |
| AI-2   | SEGORBE              |                                | 0      |        | 0     | ALTO                     |
|        | ONDA                 |                                | 1      |        |       | MEDIO                    |
| C-2    | ARANJUEZ             |                                |        |        | 1     | ALTO                     |
|        | ALCÁZAR DE SAN JUAN  |                                |        | 0      | 0     | MEDIO                    |
|        | VILLARROBLEDO        |                                | 0      | 1      |       | MEDIO                    |
|        | LA RODA              |                                | 0      | 0      |       | MEDIO                    |
|        | ALBACETE             |                                |        |        | 1     | ALTO                     |
| SC-2   | HELLÍN               | 0                              | 0      | 0      |       | BAJO                     |
|        | CIEZA                | 1                              |        | 1      |       | BAJO                     |
|        | MURCIA               |                                |        |        | 1     | ALTO                     |
|        | TORRE-PACHECO        | 2                              |        | 0      |       | MUY BAJO                 |
|        | CARTAGENA            |                                |        | 0      | 0     | MEDIO                    |
| AI-3   | YECLA                |                                | 2      |        |       | ALTO                     |
|        | JUMILLA              | 0                              |        | 2      |       | BAJO                     |
| SC-3   | ALMANSA              |                                | 2      |        |       | ALTO                     |
|        | VILLENA              |                                | 1      |        |       | MEDIO                    |
|        | ELDA                 |                                | 2      |        |       | ALTO                     |
|        | ALICANTE             |                                |        |        | 1     | ALTO                     |
| SC-4   | ALCOY                |                                | 0      |        | 0     | ALTO                     |
|        | ONTENIENTE           |                                | 1      |        |       | MEDIO                    |
|        | JÁTIVA               |                                |        | 0      | 0     | MEDIO                    |
|        | ALCIRA               |                                | 0      |        |       | MEDIO                    |

|      | MUNICIPIO  | COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN |        |        |       | ÍNDICE POTENCIAL PRODUC. |
|------|------------|--------------------------------|--------|--------|-------|--------------------------|
|      |            | PRIM.                          | SECUN. | CONST. | TERC. |                          |
| SC-5 | CULLERA    | 0                              |        | 1      | 0     | MEDIO                    |
|      | GANDÍA     |                                |        | 0      | 0     | MEDIO                    |
|      | DENIA      |                                |        | 1      | 1     | ALTO                     |
|      | BENIDORM   |                                |        |        | 2     | MUY ALTO                 |
| SC-6 | ELCHE      |                                | 1      |        |       | MEDIO                    |
|      | ORIHUELA   | 0                              |        | 2      |       | BAJO                     |
|      | TOTANA     | 2                              |        |        |       | MUY BAJO                 |
|      | LORCA      | 2                              |        |        |       | MUY BAJO                 |
|      | ÁGUILAS    | 2                              |        |        |       | MUY BAJO                 |
| AI-4 | TORREVIEJA |                                |        | 1      | 1     | ALTO                     |
|      | SAN JAVIER | 1                              |        |        | 0     | BAJO                     |
|      | MAZARRÓN   | 2                              |        |        |       | MUY BAJO                 |
| SC-7 | MULA       | 1                              |        | 1      |       | BAJO                     |
|      | CARAVACA   | 0                              | 0      |        |       | BAJO                     |

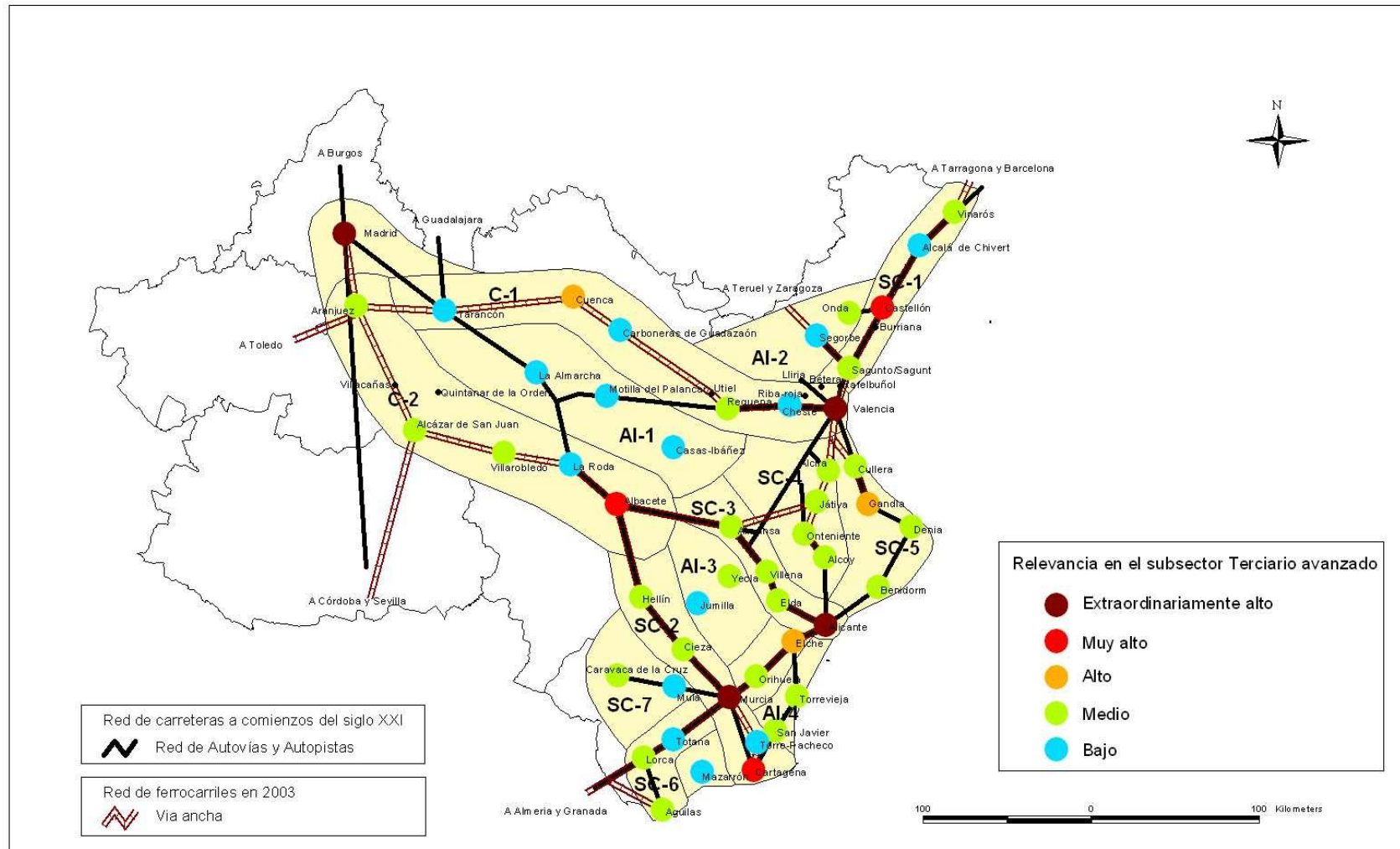
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.15: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS 2001.**



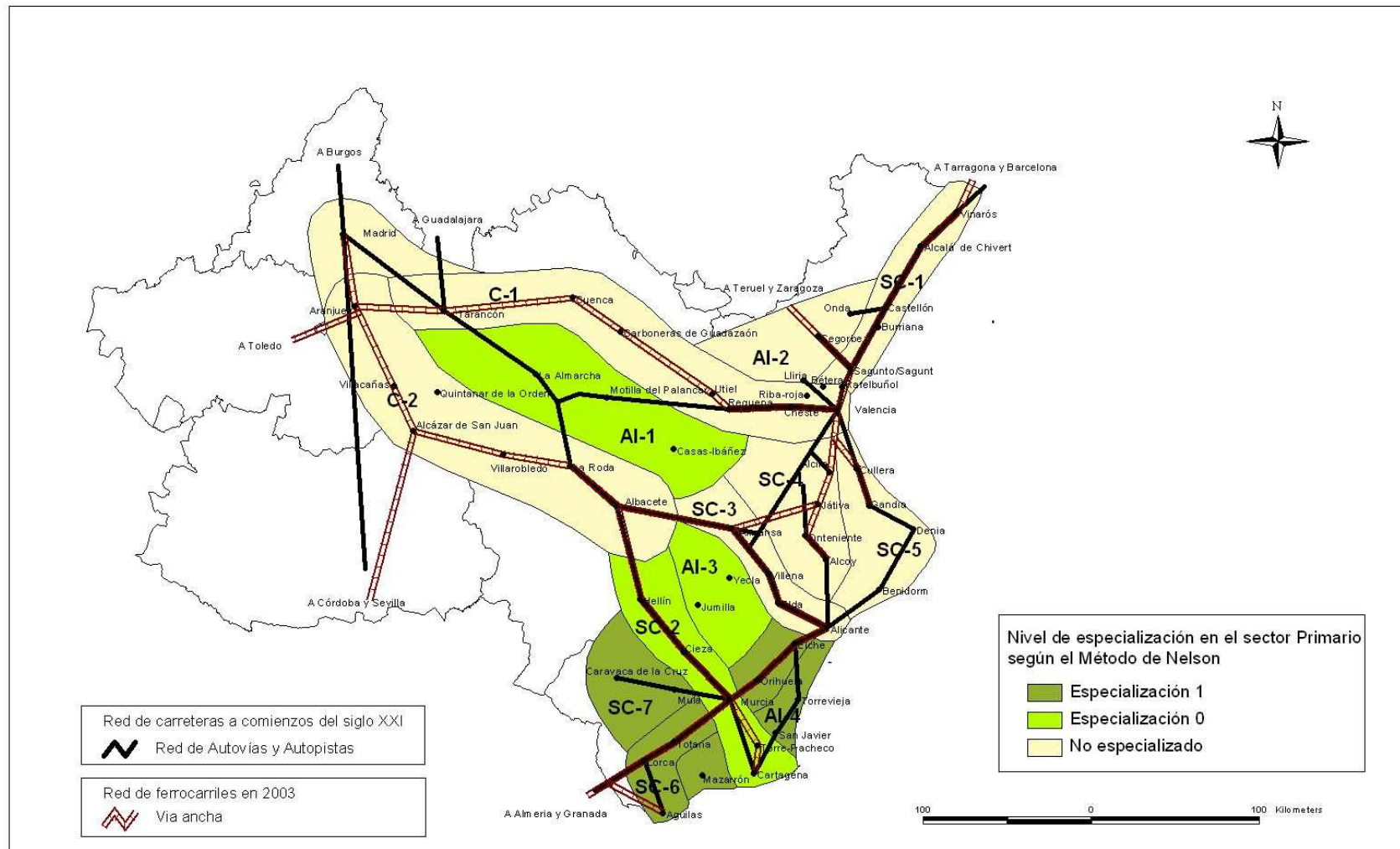
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

MAPA 3.16: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL 2001.



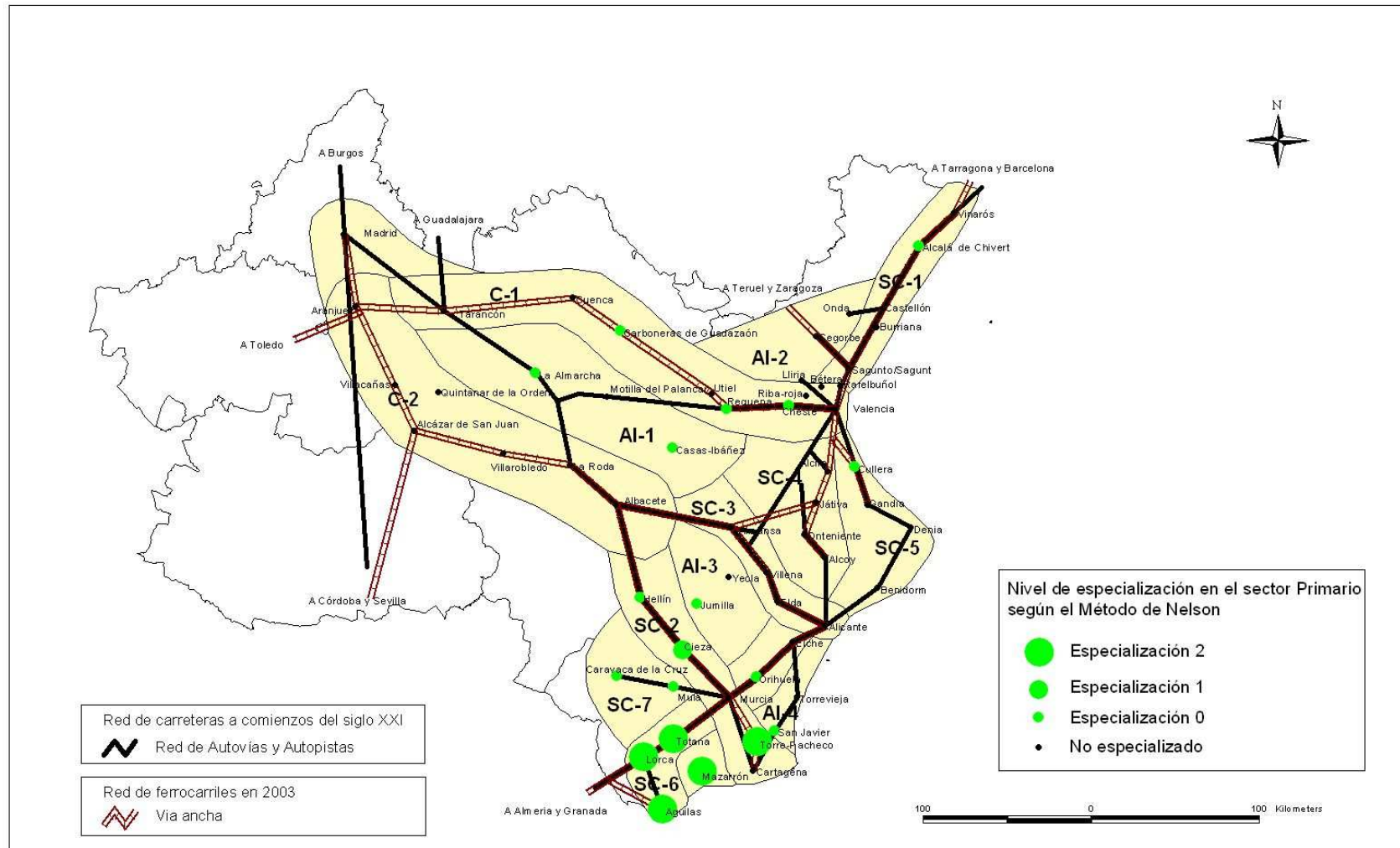
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.17: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR PRIMARIO SEGÚN PORCENTAJE DE OCUPADOS POR ZONAS EN 2001.**



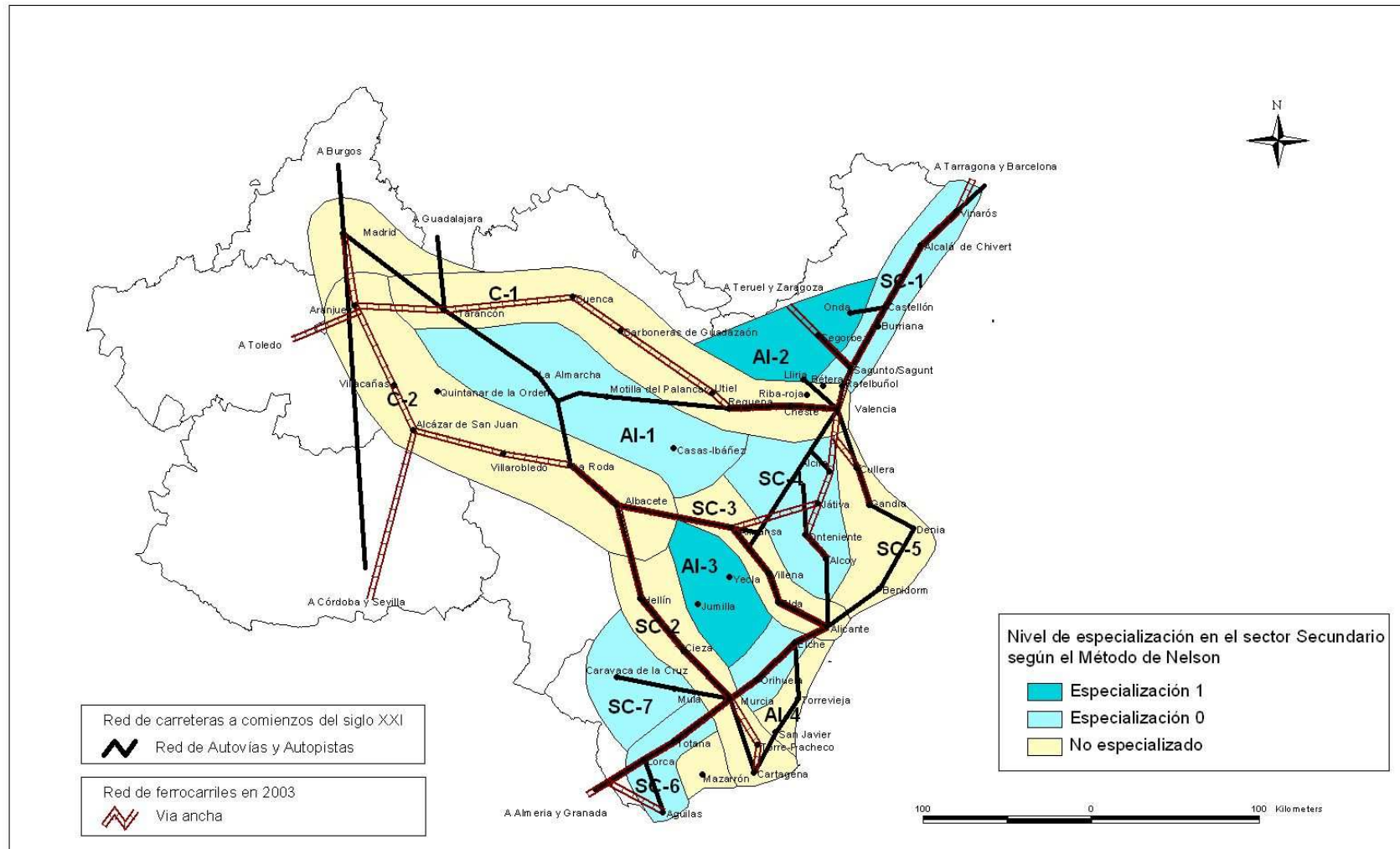
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.18 ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR PRIMARIO MUNICIPAL EN 2001.**



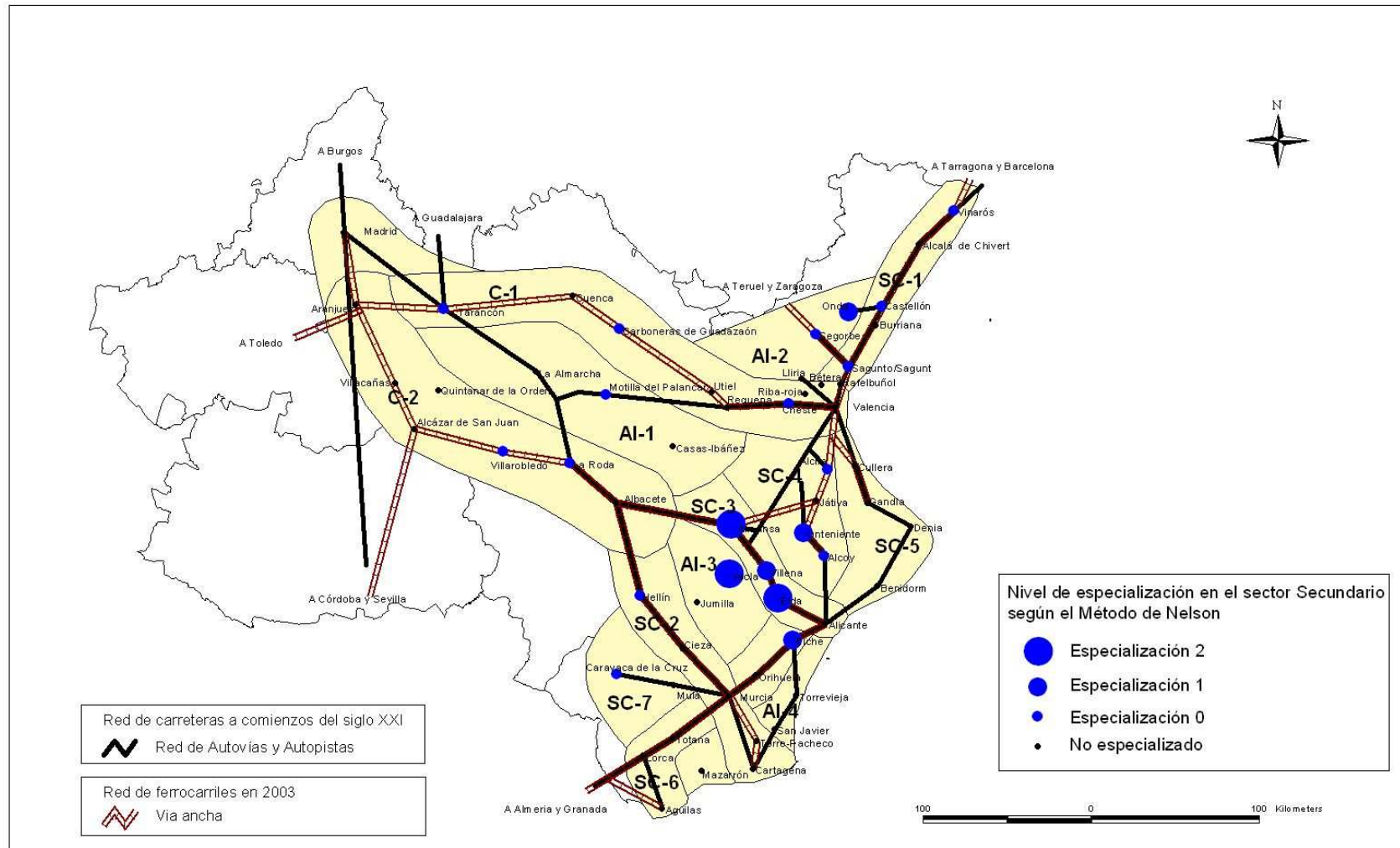
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.19: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR SECUNDARIO POR ZONAS EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

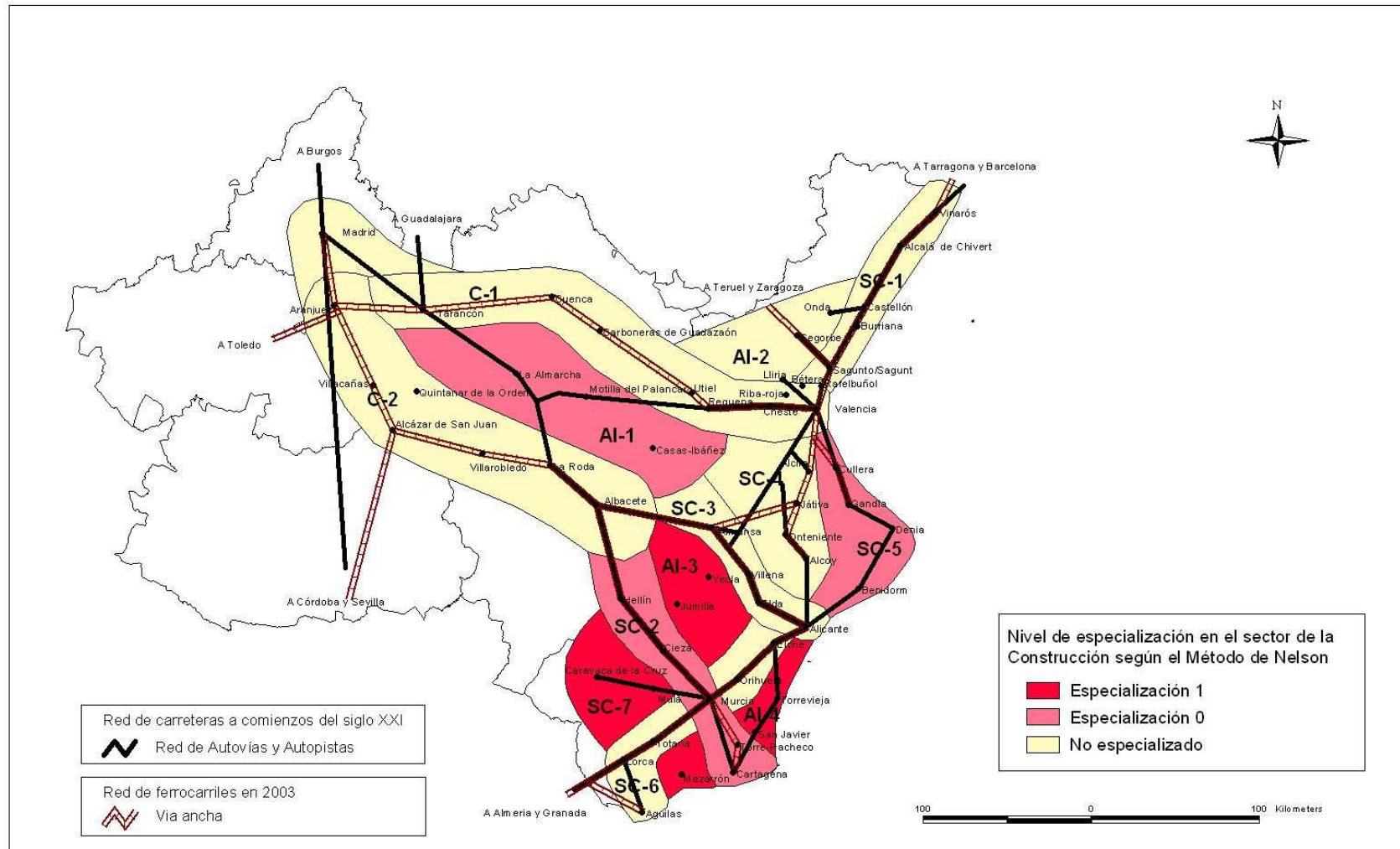
**MAPA 3.20: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR SECUNDARIO MUNICIPAL EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

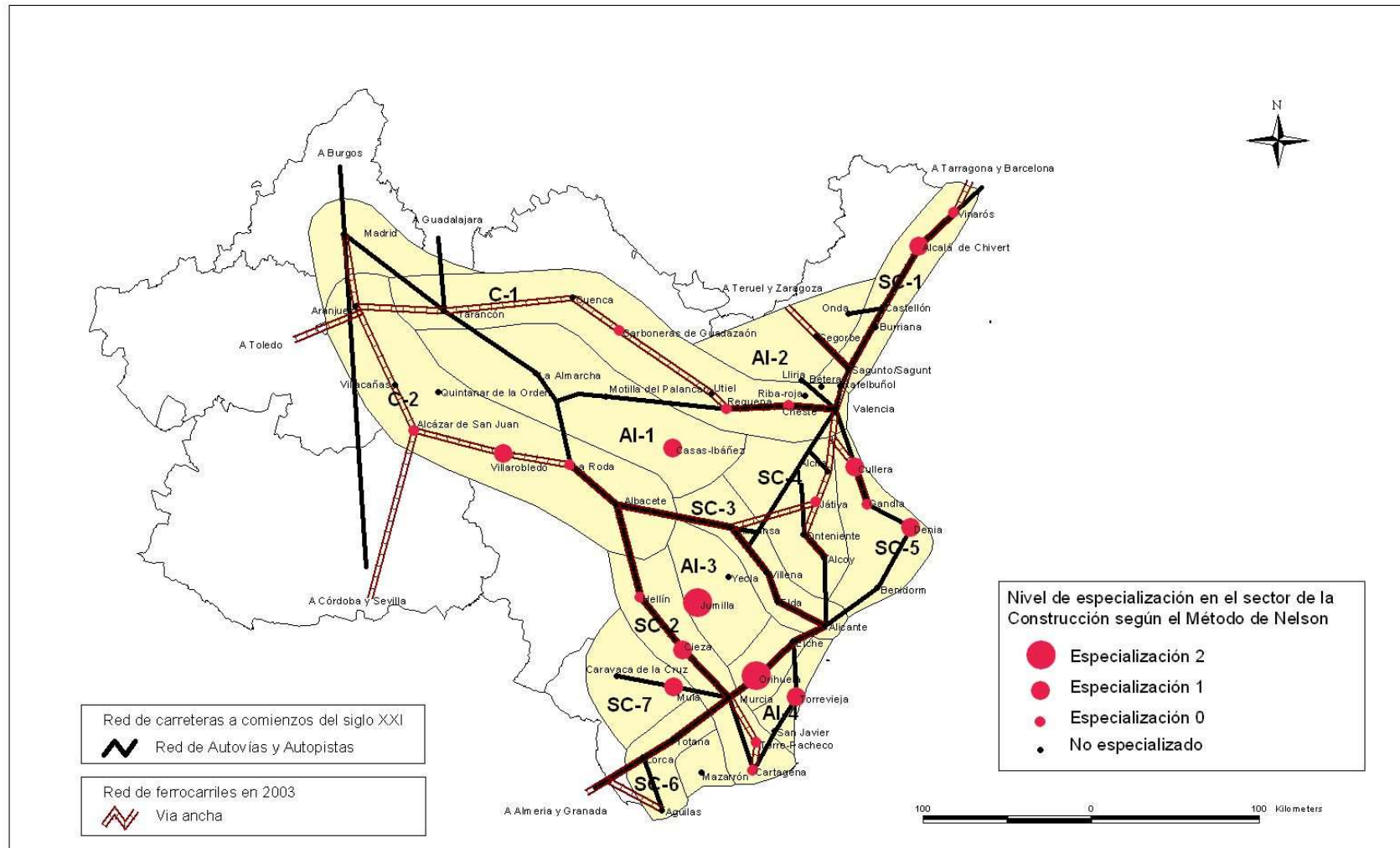


**MAPA 2.21: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN POR ZONAS EN 2001.**



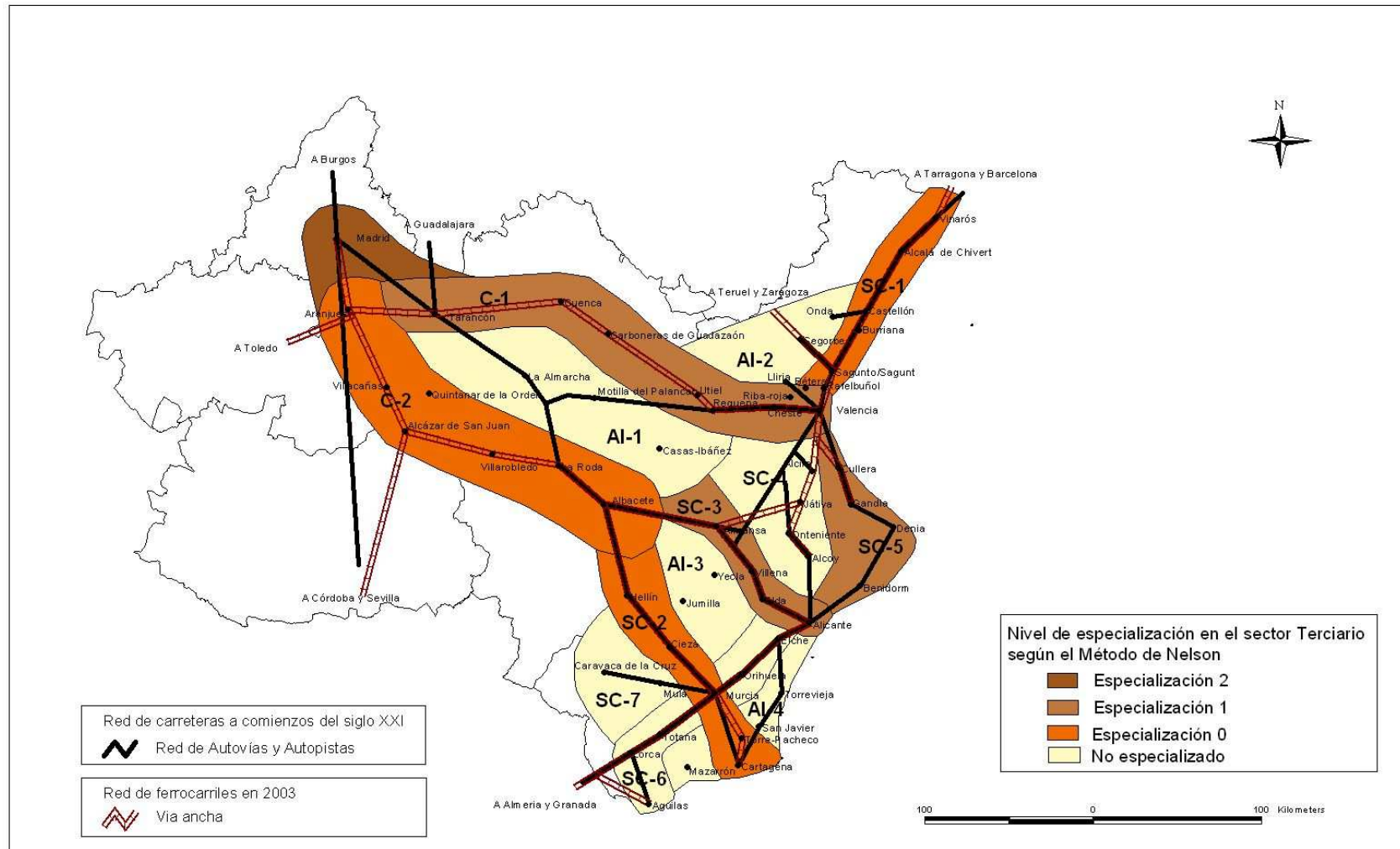
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.22: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN MUNICIPAL EN 2001.**



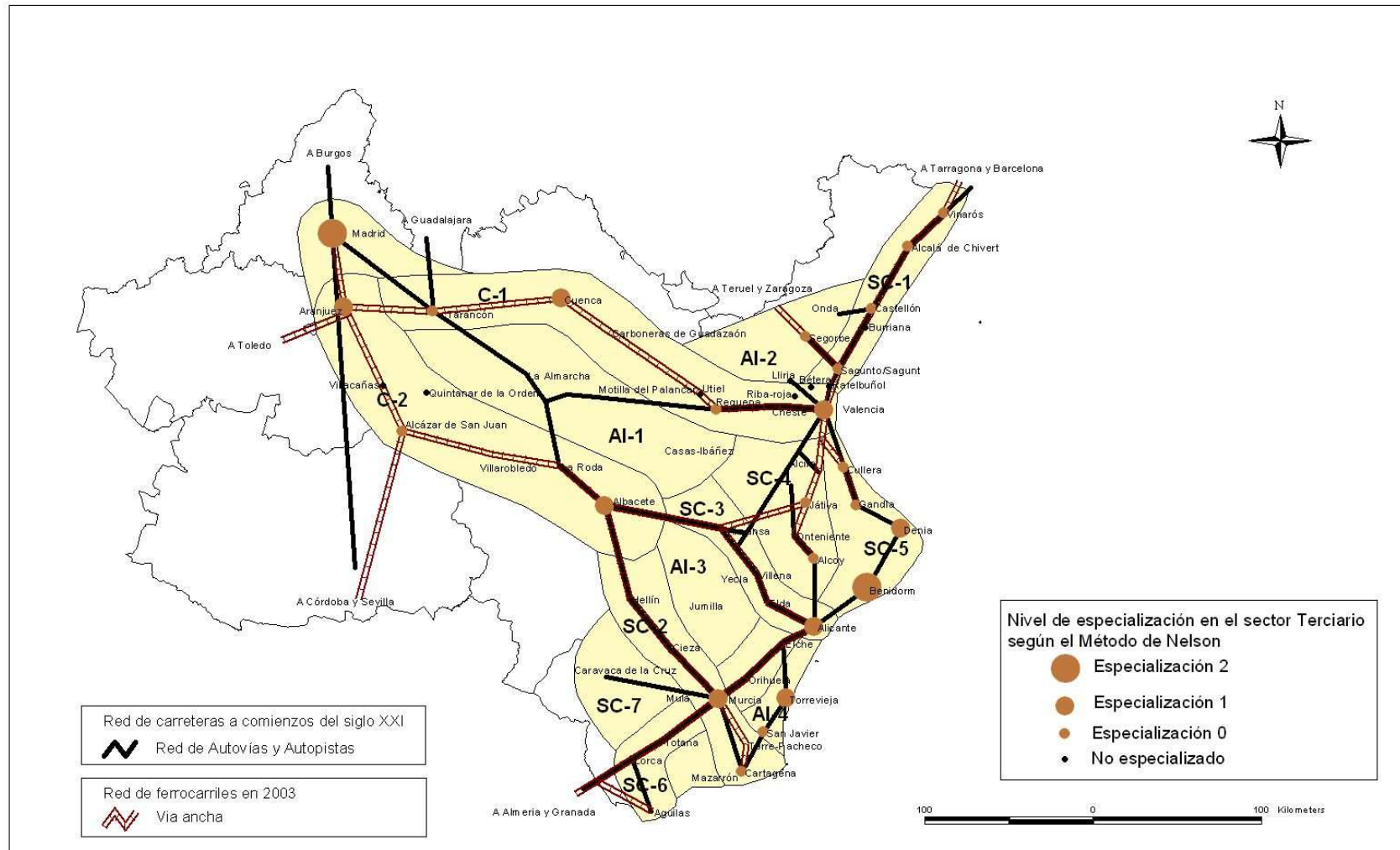
Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.23: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA AL EN EL SECTOR TERCIARIO POR ZONAS EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

**MAPA 3.24: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR TERCIARIO MUNICIPAL EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de 2001, INE

#### **7.4.4. SISTEMA DE COMUNICACIONES.**

En primer lugar, se va a describir cualitativamente la evolución de la infraestructura viaria y ferroviaria así como de los vehículos que transitaban por ellas tanto en el caso de viajeros como mercancías. Posteriormente se incidirá en las velocidades, costes, etc. del transporte a lo largo de estos más de cuarenta años.

De este modo, comenzando por la red viaria, en 1961 se puso en marcha un nuevo plan de carreteras (Plan General de Carreteras) cuyo programa de actuación pretendía cubrir el periodo 1962-1977 y que trataba de adecuar el estado de las carreteras con la demanda prevista de tráfico. Las inversiones fueron cuantiosas poniendo en marcha un programa de itinerarios asfálticos, el Plan REDIA (1967-1971) que incluyó dentro del Corredor las carreteras de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar y Utiel (N-III); de Madrid a Alicante, por Albacete (N-IV y N-301 de Madrid a Albacete y N-330 en el tramo Albacete-Alicante), y la carretera de Alicante a La Junquera por Valencia y Castellón lo que afecta al Corredor las N-340 y N-332<sup>83</sup>.

En la década de los setenta (1972) también se dio luz verde al Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE) que afectaba al Corredor a través de la Autopista del Mediterráneo (La Junquera-Alicante) ejecutándose en su mayoría desde 1974 hasta 1979, siendo los últimos tramos en abrirse al público Jeresa-Ondara (1985) y la circunvalación de Valencia (1992)<sup>84</sup>.

En 1985 se aprobó el Programa de Autovías (libres de peaje)<sup>85</sup> que puso en funcionamiento en el Corredor, la autovía de Madrid a Ocaña por Aranjuez, la autovía de Madrid a Albacete y Alicante en 1991, la autovía de Alicante a Murcia (1990) y Cartagena (1992), y los tramos correspondientes de Utiel a Valencia (1992) y de Alcoy a Cocentaina (1992).

Más recientemente se acometió la prolongación de la A-7 hacia el sur de la Región de Murcia (1993), Almería (1995) y Granada (1996), el cierre de la autovía de Albacete (Almansa) a Valencia (1995), conectó Utiel con la autovía de Madrid a Albacete más allá de Motilla del Palancar (A-3, 1998), lo que permitió una conexión directa entre Valencia y Madrid, finalizó la Autovía de Albacete a Murcia (2001), ejecutó la Autopista de peaje entre Crevillente y Cartagena (2001), entró en servicio el tramo entre Sagunto y Segorbe perteneciente a la Autovía de Aragón (2001) como sustituta de la N-234<sup>86</sup>, ejecutó la Autovía de Águilas a Lorca en 2002, la Autovía de Murcia hacia Mula y Caravaca (2002) y el ramal de la Murcia-Cartagena hasta enlazar con la Crevillente-Cartagena a la altura de San Javier en 2002, y en 2001 acometieron las obras de la Autovía Central (Alicante-Valencia por Alcoy) que llegaban a las proximidades de Alcoy por el sur, mientras que en 2002 lo hacían por el norte hasta Onteniente desde las inmediaciones de Játiva.

---

<sup>83</sup> Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia. Valencia, 1988, pág. 31, *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pp. 100 y 101, Uriol, J. I. pp. 291, 295 y 296, Piqueras, J. op. cit. pág. 155 y Romero, J.; Morales, A., Salom, J. y Vera, F.

<sup>84</sup> Sanchis op. cit. pp. 32 y 33, y Piqueras, J. op. cit. pág. 155.

<sup>85</sup> Uriol, J. I. op. cit. pág. 429.

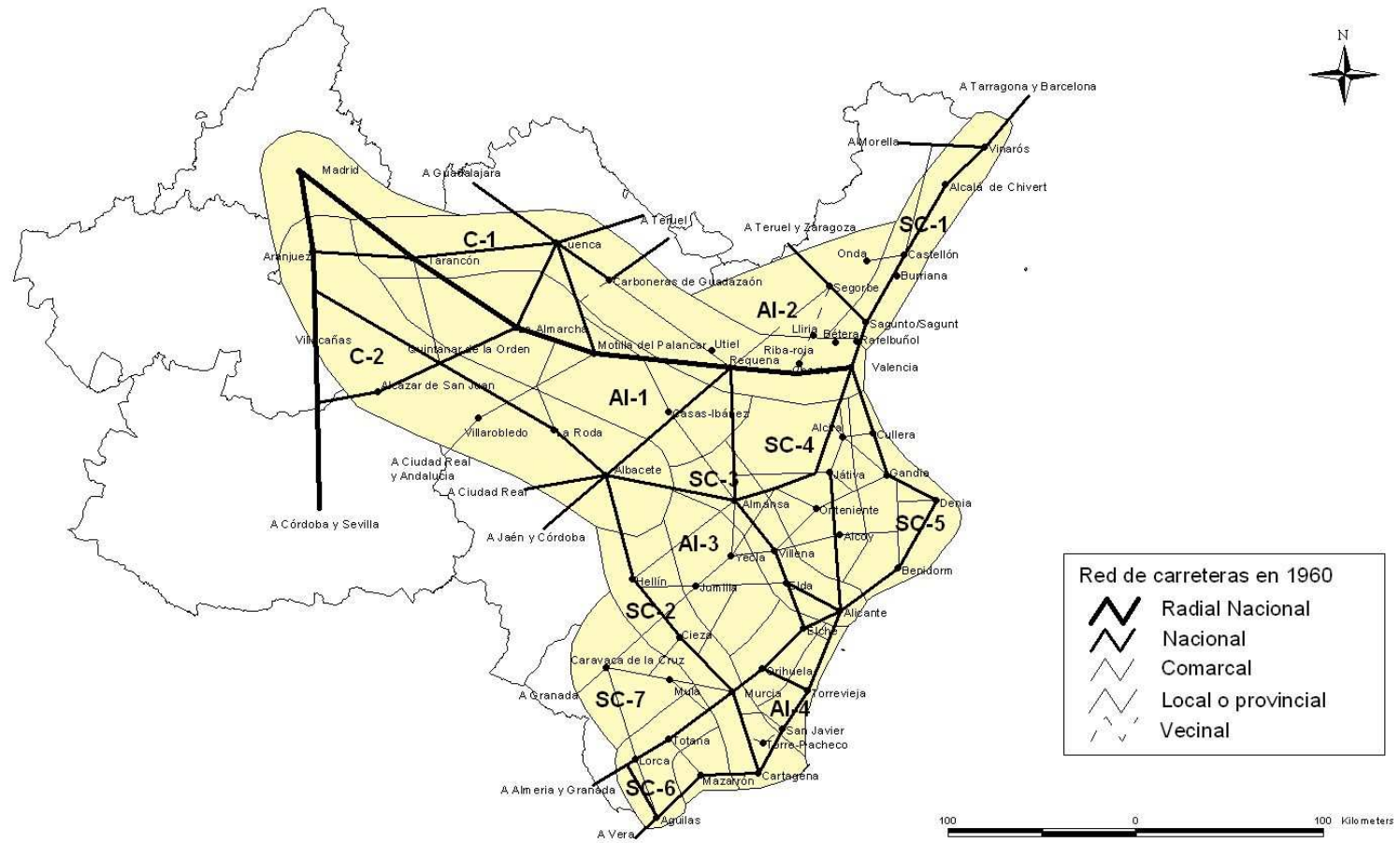
<sup>86</sup> Morales, A.: “Sistema de Comunicaciones y Accesibilidad” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 157.

Como se observa se ha mantenido la estructura histórica eminentemente radial que partiendo de Madrid conecta con las principales ciudades costeras, siendo casi la única excepción a estas rutas el itinerario costero que recorre todo el corredor con algunas inserciones hacia el interior como en el caso de la Autovía de Alicante a Murcia, la inconclusa Autovía Central, la de Águilas a Lorca o de Murcia a Caravaca.

Otro tanto representa la red ferroviaria, que como se recordará de la descripción efectuada al comienzo de este trabajo, sigue rutas cuasi-paralelas a las viarias aunque lógicamente referidas a los principales trayectos desde Madrid a cada una de las capitales del Corredor, habiéndose suprimido numerosas líneas secundarias por problemas deficitarios en la líneas y sin apenas haberse acometido nuevas líneas de manera que de esta forma se ha reforzado el carácter radial de la actual red.

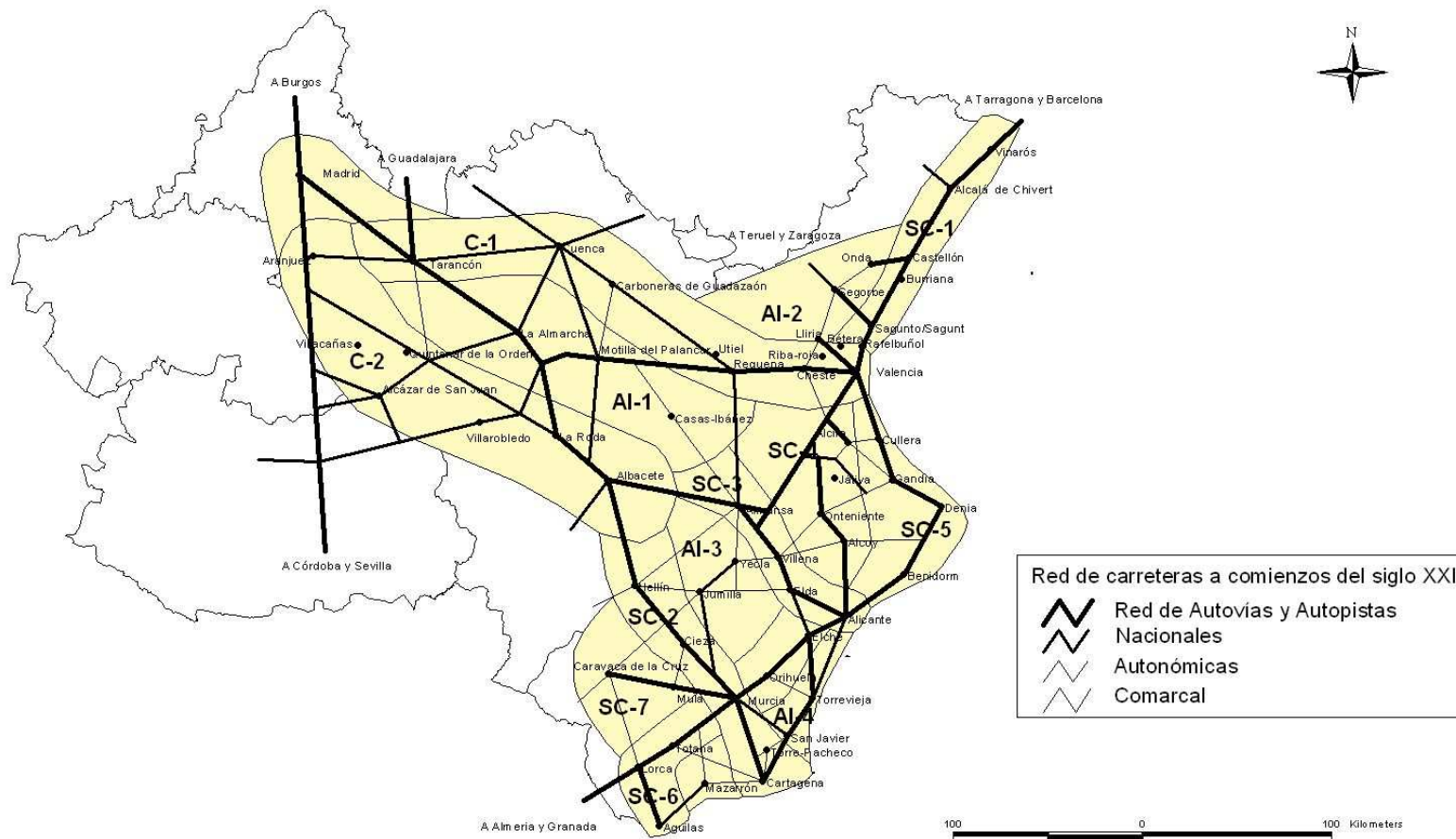
Los MAPAS 3.25, 3.26 y 3.27 recogen respectivamente la red de carreteras en el Corredor a comienzos de la década de los sesenta y 2003, y la red ferroviaria en esta última fecha, como recordatorio de la figura ya representada al inicio del trabajo.

**MAPA 3.25: RED DE CARRETERAS EN 1960.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Nuevo Atlas de España* .Ed. Aguilar, Madrid, 1961

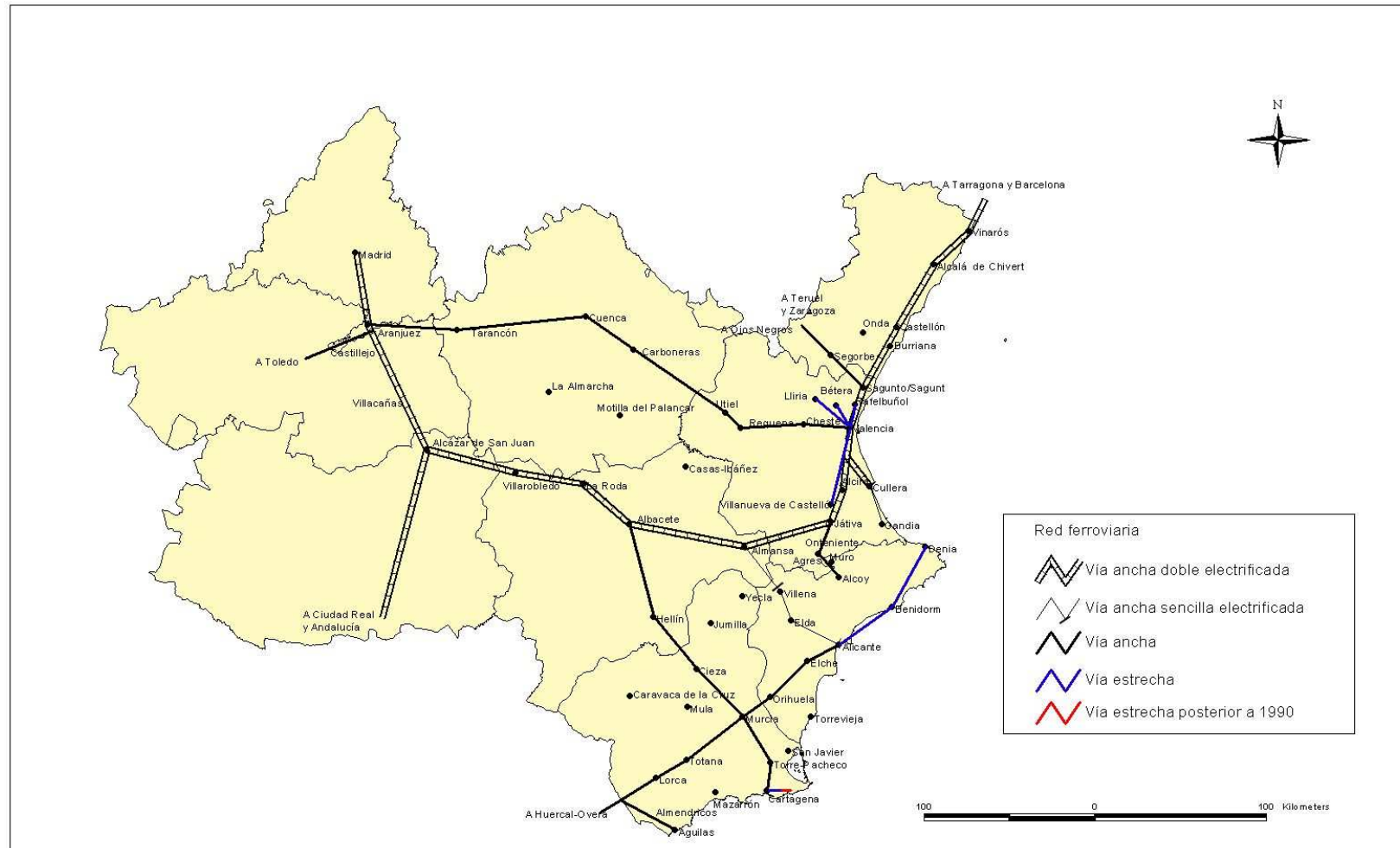
**MAPA 3.26: RED DE CARRETERAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 e *Informes anuales sobre Los transportes y las comunicaciones, 2002*.



**MAPA 3.27: ESTADO DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR A 31 DE DICIEMBRE DE 2003.**



Fuente: Elaboración propia a partir de los *Informes anuales sobre Los transportes y las comunicaciones*, 2004

Para analizar la evolución del sistema de comunicaciones y la variación de accesibilidad en el marco del Corredor a lo largo de esta segunda mitad de siglo hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones que simplifican el análisis y permiten una mayor claridad para entender posteriormente la relación entre éstas y el territorio objeto de estudio.

#### 7.4.4.1 SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 1960.

Ya se ha visto en el marco nacional cómo a partir de la década de los cincuenta el transporte terrestre por carretera va sustituyendo paulatinamente al ferrocarril tanto en el desplazamiento de personas como de mercancías. Esto queda justificado cuando se comparan sobre todo las velocidades de transporte de ambos modos, pues en costes todavía el ferrocarril seguía siendo más competitivo. En el cuadro<sup>87</sup> se aprecia cómo la velocidad alcanzada en la carretera era cercana al doble en el transporte de viajeros y tres veces superior en el transporte de mercancías.

|            | CARRETERA        |  | FERROCARRIL                    |  |
|------------|------------------|--|--------------------------------|--|
|            | Velocidad (km/h) | Coste Viaj.(pts/viajero/km)<br>Merc.(pts/t/km) | Velocidad (km/h) <sup>88</sup> | Coste Viaj.(pts/viajero/km)<br>Merc.(pts/t/km) |
| VIAJEROS   | 80 <sup>89</sup> | 2 <sup>90</sup>                                | 50                             | 0,42   |
| MERCANCÍAS | 60               | 2,3  | 20                             | 0,96   |

Fuente: Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

Por lo tanto, ante una situación de ventaja comparativa del transporte por carretera frente al ferroviario, para estos años se llevará a cabo únicamente el grafo de accesibilidad correspondiente al transporte por carretera en términos de distancias, tiempos y costes. A pesar de que este último no se muestra en principio como un factor decisivo, sino que lo hace el tiempo, se han realizado los grafos correspondientes, suponiendo un coste constante en todos los caminos<sup>91</sup>,

<sup>87</sup> Datos tomados de Uriol, J. I. op. cit. pp. 274, 276, 279, 286, 358 y 380.

<sup>88</sup> Estas velocidades se han supuesto tomando como base la velocidad media del año 1949, 35.6 y 12.6km/h para el transporte de viajeros y mercancías respectivamente (Ver Uriol, J. I. op. cit. pág. 358).

<sup>89</sup> Velocidad razonablemente alcanzada en aquellos itinerarios contemplados en el “Plan de Modernización de 1951” y que mayoritariamente correspondían con las principales arterias que partían desde Madrid y el eje del litoral, por tanto, eran aquellos itinerarios con los que entraba en competencia el ferrocarril. (Ver Uriol, J. I. op. cit. pp. 274 y 276).

<sup>90</sup> Este valor se ha supuesto partiendo como cota máxima del coste de un turismo de servicio público, 6.5 pts/viajero/km, y teniendo en cuenta que en 1930 el coste/viajero-km. era ligeramente inferior al coste/t-km.

<sup>91</sup> Las variaciones parecen más relacionadas con el tipo de vehículo que con el tipo de camino pues si bien los costes medios del transporte de mercancías por carretera eran de 2,3 pts./ t\*km, para camiones pesados de gasoil el coste era de 1,3 pts. la t-km. mientras que para los camiones ligeros de gasolina, 5,9 (Uriol, J. I. op. cit. pág. 286).

para poder compararlos con los costes por carretera de inicios del siglo XXI según las distintas relaciones entre municipios y zonas del Corredor.

Por otro lado, las velocidades recogidas –y sus equivalentes en tiempos de recorrido– se refieren a las velocidades medias empleadas en el viaje, no correspondiendo, por tanto, a las velocidades puerta a puerta que, sobre todo en el transporte de mercancías, desfavorecen al ferrocarril. Estas velocidades de viaje –en realidad los tiempos de recorrido– serán directamente comparables con las obtenidas a inicios del siglo XXI pues también se referirán al tiempo de viaje en exclusivo como se detallará más adelante.

Para llevar a cabo el cálculo de accesibilidad en primer lugar hay que formalizar el grafo de carreteras correspondiente a inicios de los años sesenta. Para ello se han tomado los mapas correspondientes de las distintas regiones que componen el Corredor recogidas en el “Nuevo Atlas de España”<sup>92</sup> distinguiendo cinco clases de carreteras y, como en otras ocasiones, las aportaciones de Uriol referentes a las velocidades alcanzadas en las distintas vías de acuerdo con el tipo de carreteras según el “Plan de Modernización” de 1951.

Precisamente Uriol distingue a nivel nacional cinco clases de vías según su estado, velocidades alcanzadas para el transporte de viajeros y kilómetros pertenecientes a cada una de ellas como indica el cuadro siguiente:

|          | VELOCIDAD (Km/h) | KILÓMETROS |
|----------|------------------|------------|
| BUENO    | >60              | 20.925     |
| REGULAR  | 45-60            | 19.500     |
| MEDIO    | 30-45            | 14.000     |
| MALO     | 20-30            | 14.000     |
| MUY MALO | Intransitables   | 2.500      |

Fuente: Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

Puesto que, como se ha dicho, estas velocidades corresponden a 1951 y se pretenden estimar las velocidades a comienzos de los sesenta, cuando el Plan de Modernización ya comenzaba a dar sus frutos, se han redondeado al alza estas velocidades suponiendo que en las vías intransitables se alcanzarían 15km/h. Estas cinco clases de vías distinguidas por Uriol Salcedo podrían coincidir aproximadamente con las cinco clases de caminos recogidas en los mapas del Atlas de España con lo que se han transpuesto directamente obteniendo de esta forma el cuadro definitivo que se utilizará para estimar la accesibilidad en el transporte de viajeros en términos de velocidades y tiempos:

<sup>92</sup> *Nuevo Atlas de España* .Ed. Aguilar, Madrid, 1961.

| <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> |
|-----------------------|-------------------------|
| Nacional radial       | 80                      |
| Nacional              | 60                      |
| Comarcal              | 45                      |
| Local                 | 30                      |
| Vecinal               | 15                      |

Fuente: Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

Por lo que respecta al transporte de mercancías, se ha tomado el mismo cuadro de velocidades presentado por Uriol con su analogía respecto del Mapa del Nuevo Atlas de España pero en este caso redondeando a la baja y suponiendo para los caminos intransitables una velocidad media de 10km/h. tal y como se observa en el cuadro siguiente:

| <b>TIPO DE CAMINO</b> | <b>VELOCIDAD (Km/h)</b> |
|-----------------------|-------------------------|
| Nacional radial       | 60                      |
| Nacional              | 45                      |
| Comarcal              | 30                      |
| Local                 | 20                      |
| Vecinal               | 10                      |

Fuente: Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

#### 7.4.4.2 SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL AÑO 2000

En cuanto al sistema de comunicaciones a comienzos del nuevo milenio, por su relación con la dinámica de la segunda mitad de siglo de zonas y municipios, y con los servicios de alta velocidad próximos, se llevarán a cabo los grafos de accesibilidad tanto de carreteras como de ferrocarriles.

Dentro de ellos, el análisis del transporte de viajeros se llevará a cabo en términos de distancias, tiempos y costes pues además de explicar la evolución seguida por el Corredor en los últimos cuarenta años permitirá establecer la variación en distancias y tiempos –ya que sobre los costes no se dispone de información– que introducirá la alta velocidad en el Corredor.

En cuanto al transporte de mercancías, debido al dominio apabullante de la carretera como demuestra el reparto modal a nivel nacional, tan sólo se llevará a cabo el grafo por carretera en términos de tiempos y costes (en distancias es similar para viajeros y mercancías) para comparar con el correspondiente a 1960 y justificar la evolución de zonas y municipios. De hecho, las velocidades medias alcanzadas por los trenes de mercancías de RENFE en el año 2004<sup>93</sup> fueron

<sup>93</sup> Informe Anual 2004, RENFE.

de 54km/h frente a los 80km/h de media alcanzadas por los vehículos pesados en el Corredor como se tendrá oportunidad de comprobar. En cualquier caso esta diferencia se refiere a los tiempos de viaje, por lo que si se tienen en cuenta los tiempos puerta a puerta<sup>94</sup>, la diferencia es muy favorable para la carretera. Esta situación hace que el ferrocarril tan sólo tenga una cierta importancia en distancias largas (para que disminuyan relativamente lo que se podría definir como “tiempos fijos”) de modo que si en los años treinta del siglo veinte el recorrido medio era de 160km., en 1990 la cifra era de 311km. y en 2002 de 388km<sup>95</sup>. Asimismo, en el transporte por carretera interurbano, la distancia media de recorrido de los vehículos pesados era de 154km. en 2001<sup>96</sup>, como se observa, sensiblemente inferior.

En cuanto a los costes, según el Informe anual de RENFE de 2004 el coste por tonelada-kilómetro transportado fue de 0,028€. Para estimar ese mismo coste pero por carretera se ha hecho uso de los valores e hipótesis recogidos en el “Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera”<sup>97</sup> tomando como referencia los costes referidos a un vehículo articulado de carga general:

- 420 CV, MMA = 40.000kg. y Carga útil = 25.000 kg.
- Kilómetros anuales recorridos = 120.000 (100%)
- Kilómetros anuales en carga = 102.000 (85%)
- Kilómetros anuales en vacío = 18.000 (15%)

Con estas premisas, de acuerdo con la estimación de costes directos realizada en este Observatorio se obtienen los siguientes resultados:

- Costes Directos (euros / km recorrido) = 0,903
- Costes Directos (euros / km cargado) = 1,063

Si ahora se considera una ocupación media de carga del 80%<sup>98</sup> sobre las 25t. de carga útil se obtendrían  $25t \cdot 0.8 = 20t$  de carga media en los viajes cargados, pero como los viajes cargados suponen el 85% del total de los viajes de acuerdo con las hipótesis sobre la explotación del

---

<sup>94</sup> El “Pliego de Condiciones Generales para los Contratos de Transporte de Mercancías en Régimen de Vagón Completo” de RENFE del año 2001 que se detalla a continuación establece para plazos máximos unas condiciones de circulación prácticamente iguales a las de la R. O. del 10-1-1863, comentadas en la fase de llegada del ferrocarril hasta la Guerra Civil:

- Expedición: 48 horas.
- Transporte: Hasta 300km. de recorrido a razón de 24 horas por fracción invisible de 125km. Excediendo de 300km de recorrido, dicha fracción será de 100km.
- Transmisión en los empalmes combinados: Entre líneas del mismo ancho de vía, 24 horas. Entre líneas de distinto ancho de vía, 72 horas.
- Entrega: 24 horas.

En el año 2003 según los datos del Informe Anual, las mercancías transportadas según este régimen en toneladas\*kilómetro alcanzaban el 68% del total transportado por la Unidad de Negocio de Mercancías.

<sup>95</sup> Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), Documento de Diagnóstico, pág. 98. Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.

<sup>96</sup> *Observatorio de Costes del Transportes de Mercancías por Carretera* pág. 103, febrero 2006, Ministerio de Fomento, según *Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2004*.

<sup>97</sup> Dirección General de Transportes por Carretera, Ministerio de Fomento, octubre de 2005.

<sup>98</sup> *Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2004*, Ministerio de Fomento, pág. 22.

vehículo, la carga por kilómetro recorrido será de  $20t \cdot 0,85 = 17t$ . Si ahora se dividen los euros / km recorrido entre estas 17t. se obtiene el coste por tonelada-kilómetro:  $0,903 / 17 = 0,053 \text{ €} / t \cdot \text{km}$ . a los que habría que sumar los costes indirectos. A pesar de la complejidad para su obtención<sup>99</sup> se ha tomado como referencia la composición del coste para empresas de transporte de mercancías para 100.000km. de recorrido anuales en que los costes indirectos suponen un 15% del total de costes<sup>100</sup>, con lo que el coste en euros por tonelada-kilómetro ascendería a 0,06. Este resultado indica que aparentemente el coste es del orden de dos veces superior en carretera frente al ferrocarril. Sin embargo, las pérdidas de tiempo en el transporte puerta a puerta por ferrocarril hacen que los costes totales registrados en el transporte de mercancías por ferrocarril sean casi tres veces superiores a los registrados por carretera, raíz de la continua pérdida de los tráficos ferroviarios<sup>101</sup>.

Dicho esto, para la elaboración del grafo de carreteras a comienzos del nuevo milenio se utilizará el Mapa Oficial de Carreteras del Ministerio de Fomento del año 2004 del cual se tomarán los itinerarios que permiten la conexión según las rutas más rápidas entre los distintos municipios del Corredor. Utilizando la base de datos recogida en este mapa se obtendrán la distancia, el tiempo exclusivamente de viaje –por lo que se podrá comparar directamente con los tiempos de 1960<sup>102</sup>– y el coste (combustible y peaje, en su caso) entre cada municipio y:

- el resto de municipios de la zona,
- las capitales del Corredor.

Respecto del transporte de mercancías se ha utilizado el mismo grafo de manera que los tiempos empleados (exclusivamente de viaje) en las distintas relaciones se han minorado un veinte por ciento de acuerdo con las velocidades máximas permitidas para vehículos pesados en las carreteras españolas<sup>103</sup>. Por lo que se refiere al coste por tonelada y kilómetro recorrido se tomará la suma de los costes directos e indirectos estimados anteriormente –0,06 €/t·km– adicionando, en su caso, el coste del peaje para un vehículo pesado<sup>104</sup> recogido según tramos en el propio Mapa Oficial de Carreteras.

---

<sup>99</sup> En el Observatorio de costes de octubre de 2005 (ver pp. 4 y 37) no han sido recogidos por la dificultad de su cuantificación puesto guardan una relación directa con el volumen de transporte realizado por la empresa transportista; son los costes de estructura (gestión, administración,...), comercialización, etc.

<sup>100</sup> Izquierdo, R. et al.: “Transportes, un enfoque integral”, pág. 470, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1994.

<sup>101</sup> Izquierdo, R. et al. op. cit. pág. 473.

<sup>102</sup> Exclusivamente de viaje de centro a centro de la ciudad por lo que también es inferior al puerta-puerta y se puede

<sup>103</sup> En Autopistas y Autovías la velocidad máxima de turismos y motocicletas es de 120km/h mientras que para camiones y vehículos articulados (excepto para el transporte de mercancías peligrosas) es de 90km/h; en Vías Rápidas y Carreteras Convencionales señaladas como vías para automóviles, de 100 y 80km/h respectivamente y en Resto de vías fuera de población, 90 y 70km/h respectivamente. Fuente: DGT, marzo 2006.

<sup>104</sup> Pues no se contemplan en los costes directos estimados anteriormente (ver “Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera”, octubre 2005, pág. 37). Por otra parte, se ha escogido según el Mapa Oficial de Carreteras el tipo de vehículo “Pesados 2”: Camiones y autocares, con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más. Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes y al menos un eje con rueda gemela (doble neumático).

En cuanto a los servicios ferroviarios de viajeros, para determinar los tiempos entre municipios y zonas del Corredor se han utilizado los datos de horarios de RENFE y FGV correspondientes a marzo de 2006 seleccionando para cada trayecto los servicios más representativos (mayores frecuencias, duración del trayecto intermedia) e incluyendo en el tiempo de viaje los tiempos de trasbordo entre líneas. Para determinar los tiempos y costes por ferrocarril en aquellos núcleos que no disponen de estación de ferrocarril se ha calculado el tiempo por carretera hasta el núcleo más cercano con estación de ferrocarril a partir de éste se ha adicionando el correspondiente trayecto por ferrocarril respecto del destino. El mismo procedimiento se ha realizado en cuanto a los costes, sumando, por tanto, el coste por carretera más el correspondiente al ferrocarril.

Por último, respecto de los costes no se puede olvidar que el Índice de Precios al Consumo en España (IPC) ha aumentado desde enero de 1961 hasta diciembre de 2004 en un 2.905,6%<sup>105</sup>, es decir, en los últimos cuarenta años los precios han aumentado del orden de treinta veces. Por lo tanto, para poder comparar de forma aproximada los costes de 1961 con los de inicios del milenio, se deberán actualizar los correspondientes a 1961 en términos del año 2004 para lo que se multiplicarán por el factor de treinta. El cuadro siguiente recoge estos costes de 1961 actualizados a comienzos del siglo XXI:

**CUADRO 3.43: ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES DEL TRANSPORTE EN 1961 A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**

|            | CARRETERA                                     | FERROCARRIL                                   |
|------------|---|---|
|            | Coste<br>Viaj.(€/viajero/km)<br>Merc.(€/t/km) | Coste<br>Viaj.(€/viajero/km)<br>Merc.(€/t/km) |
| VIAJEROS   | 0,36  | 0,08  |
| MERCANCÍAS | 0,41  | 0,17  |

Fuente: Elaboración propia.

Así, los valores recogidos en los grafos referentes al transporte por carretera de comienzos de los sesenta se deberán multiplicar por el factor de treinta para ser directamente comparables con los de inicio del milenio. Respecto del ferrocarril, en cuanto al coste en el transporte de viajeros, si se toman como referencia las Unidades de Negocio de Grandes Líneas y Regionales, que pueden ser las más adecuadas para los trayectos entre las principales ciudades del Corredor, se obtiene un valor aproximado de 0,05 €/viajero\*kilómetro<sup>106</sup> frente a los 0,08 equivalentes a comienzos de los sesenta, es decir, el transporte por ferrocarril en términos de viajeros se ha

<sup>105</sup> Fuente: I.N.E.

<sup>106</sup> 0,043 y 0,061 €/viajero\*kilómetro en las U. N. de Regionales y Grandes Líneas respectivamente según el Informe Anual de RENFE, 2004.

abaratado del orden de un cuarenta por ciento en los últimos cuarenta años. En cuanto al transporte de mercancías, referido a los ingresos por tonelada-kilómetro transportado, se han reducido desde los años sesenta en torno a seis veces –0,17 en 1960 frente a 0,028 en 2004–.

#### 7.4.4.3 ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD

De acuerdo con las consideraciones llevadas a cabo en los epígrafes previos y como indican los CUADROS 3.44 y 3.45, los MAPAS 3.28 a 3.31 y los ANEXOS 3.25 a 3.32 a lo largo de estos más de cuarenta años el Corredor aumentó su accesibilidad por carretera en términos de tiempo de viajeros en más de un cincuenta por ciento, apenas existiendo diferencias sensibles entre las distintas zonas del Corredor pues la más favorecida relativamente (AI-2) mejoró en un 58% su accesibilidad mientras que la más desfavorecida en términos generales lo hizo en un 44% (C-2), correspondiendo además las más favorecidas en términos generales con las zonas que menores índices potenciales productivos alcanzaban a lo largo de este periodo, es decir, que la mejora de la accesibilidad en tiempos de viajeros afectó prácticamente a todas las zonas por igual por lo que los diferentes niveles de desarrollo alcanzados apenas tienen relación con las diferentes mejoras de accesibilidad generadas en el periodo.

A nivel municipal ocurre algo parecido pues, a excepción de Alcázar de San Juan y Aranjuez que mejoran su accesibilidad en menos del cuarenta por ciento, el resto de municipios se encuentran con ganancias de accesibilidad en torno al cincuenta por ciento. De esta forma cabe preguntarse precisamente si en estas localidades donde las mejoras de accesibilidad muestran diferencias significativas, también lo hacen su dinámica demográfica e índice potencial productivo.

Pues bien, los resultados indican que respecto de la dinámica demográfica no existen diferencias sustanciales en los dos grupos de municipios señalados, mientras que respecto del Índice Potencial Productivo aparecen mejoras significativas en Yecla, Aranjuez y, en menor medida en Alcázar, mientras que prosigue con un nivel bajo Jumilla.

Del mismo modo, si se observan las mejoras de accesibilidad en los municipios costeros de la Comunidad Valenciana que aumentan notablemente su índice potencial productivo, se aprecia que éstas no difieren de la media del Corredor, por lo que se constata que este factor no está detrás de los distintos potenciales de desarrollo asociados a las zonas y sus municipios.

En términos de accesibilidad por tiempos de mercancías los CUADROS 3.46 y 3.47 demuestran una cierta similitud respecto de los resultados para tiempo de viajeros aunque las mejoras de accesibilidad son algo superiores, alcanzando para el conjunto del Corredor unas ganancias cercanas al sesenta por ciento, no existiendo tampoco diferencias apreciables entre las mejoras de las distintas zonas, todas ellas comprendidas en una horquilla entre el cincuenta y el sesenta y dos por ciento, viéndose en todo caso más favorecidas las zonas cuya dinámica demográfica e Índice Potencial Productivo son menores.

A nivel municipal, en términos relativos los resultados son similares a los obtenidos en el caso anterior con lo que las conclusiones son también análogas, no pudiendo establecer esa relación biunívoca ya adelantada entre mejora de accesibilidad y desarrollo.



**CUADRO 3.44: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS POR ZONAS: CARRETERA MEDIADOS DEL S. XX-CARRETERA PRIMEROS S. XXI.**

| TIEMPO DE VIAJEROS |            |       |
|--------------------|------------|-------|
| ZONA               | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1         | -52        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 1    | -50        | 3     |
| SUBCORREDOR 1      | -47        | 4     |
| ÁREA INTERIOR 2    | -58        | 1     |
| CORREDOR 2         | -44        | 5     |
| SUBCORREDOR 2      | -53        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 3    | -55        | 2     |
| SUBCORREDOR 3      | -48        | 4     |
| SUBCORREDOR 4      | -53        | 3     |
| SUBCORREDOR 5      | -49        | 4     |
| SUBCORREDOR 6      | -52        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 4    | -55        | 2     |
| SUBCORREDOR 7      | -54        | 2     |
| <b>CORREDOR</b>    | <b>-51</b> |       |

Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

**CUADRO 3.45: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS MUNICIPAL: CARRETERA MEDIADOS DEL S. XX-CARRETERA PRIMEROS S. XXI.**

| TIEMPO DE MERCANCIAS |                       |           |       |
|----------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA                 | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                  | TARANCÓN              | -48       | 5     |
|                      | CUENCA                | -57       | 3     |
|                      | CARBONERAS            | -59       | 1     |
|                      | REQUENA               | -45       | 5     |
|                      | CHESTE                | -54       | 3     |
|                      | VALENCIA              | -43       | 5     |
| AI-1                 | LA ALMARCHA           | -50       | 4     |
|                      | MOTILLA DEL PALANCAR  | -48       | 5     |
|                      | CASAS IBÁÑEZ          | -52       | 4     |
| SC-1                 | SAGUNTO               | -46       | 5     |
|                      | CASTELLÓN DE LA PLANA | -45       | 5     |
|                      | ALCALÁ DE CHIVERT     | -47       | 5     |

|      |               |     |   |
|------|---------------|-----|---|
|      | VINAROS       | -48 | 5 |
| AI-2 | SEGORBE       | -62 | 1 |
|      | ONDA          | -52 | 4 |
| C-2  | ARANJUEZ      | -37 | 7 |
|      | ALCÁZAR       | -39 | 6 |
|      | VILLARROBLEDO | -50 | 4 |
|      | LA RODA       | -49 | 4 |
|      | ALBACETE      | -45 | 5 |
| SC-2 | HELLÍN        | -50 | 4 |
|      | CIEZA         | -53 | 3 |
|      | MURCIA        | -51 | 4 |
|      | TORRE-PACHECO | -57 | 3 |
|      | CARTAGENA     | -51 | 4 |
| AI-3 | JUMILLA       | -54 | 3 |
|      | YECLA         | -57 | 3 |
| SC-3 | ALMANSA       | -51 | 4 |
|      | VILLENA       | -47 | 5 |
|      | ELDA          | -46 | 5 |
|      | ALICANTE      | -46 | 5 |
| SC-4 | ALCOY         | -54 | 3 |
|      | ONTENIENTE    | -50 | 4 |
|      | JÁTIVA        | -56 | 3 |
|      | ALCIRA        | -50 | 4 |
| SC-5 | CULLERA       | -50 | 4 |
|      | GANDÍA        | -47 | 5 |
|      | DENIA         | -46 | 5 |
|      | BENIDORM      | -51 | 4 |
| SC-6 | ELCHE         | -47 | 5 |
|      | ORIHUELA      | -49 | 4 |
|      | TOTANA        | -56 | 3 |
|      | LORCA         | -53 | 4 |
|      | ÁGUILAS       | -54 | 3 |
| AI-4 | TORREVIEJA    | -52 | 4 |
|      | SAN JAVIER    | -56 | 3 |
|      | MAZARRÓN      | -56 | 3 |
| SC-7 | MULA          | -53 | 4 |
|      | CARAVACA      | -54 | 3 |

Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

**CUADRO 3.46: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE MERCANCIAS POR ZONAS: CARRETERA MEDIADOS DEL S. XX-CARRETERA PRIMEROS S. XXI.**

| TIEMPO MERCANCIAS |            |       |
|-------------------|------------|-------|
| ZONA              | GANANCIAS  | NIVEL |
| CORREDOR 1        | -58        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 1   | -55        | 3     |
| SUBCORREDOR 1     | -53        | 3     |
| ÁREA INTERIOR 2   | -60        | 1     |
| CORREDOR 2        | -50        | 4     |
| SUBCORREDOR 2     | -58        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 3   | -62        | 1     |
| SUBCORREDOR 3     | -54        | 3     |
| SUBCORREDOR 4     | -59        | 1     |
| SUBCORREDOR 5     | -55        | 3     |
| SUBCORREDOR 6     | -58        | 2     |
| ÁREA INTERIOR 4   | -60        | 1     |
| SUBCORREDOR 7     | -60        | 1     |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>-57</b> |       |

Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

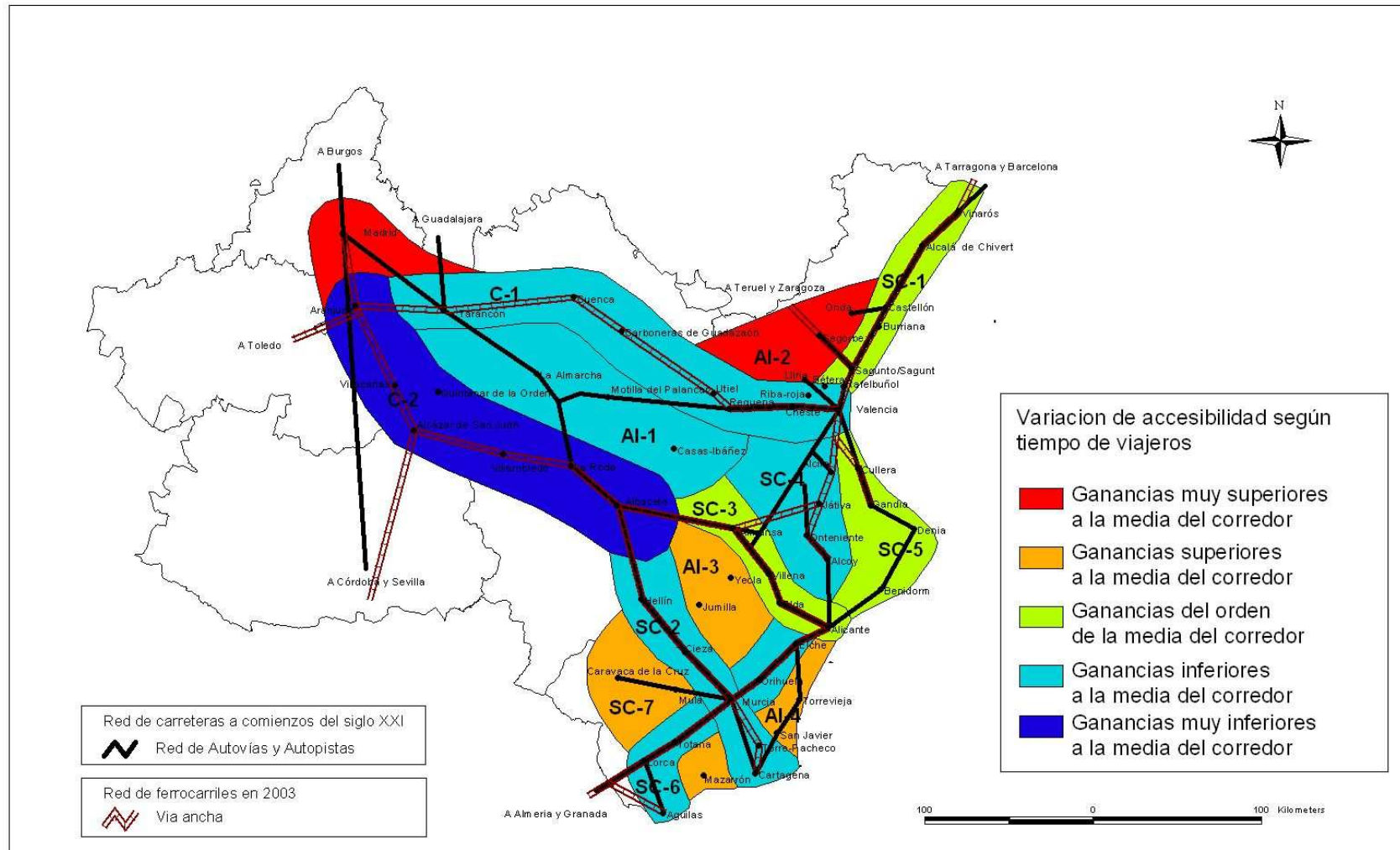
**CUADRO 3.47: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE MERCANCIAS MUNICIPAL: CARRETERA MEDIADOS DEL S. XX-CARRETERA PRIMEROS S. XXI**

| TIEMPO DE MERCANCIAS |                       |           |       |
|----------------------|-----------------------|-----------|-------|
| ZONA                 | MUNICIPIO             | GANANCIAS | NIVEL |
| C-1                  | TARANCÓN              | -49       | 6     |
|                      | CUENCA                | -63       | 4     |
|                      | CARBONERAS            | -66       | 4     |
|                      | REQUENA               | -52       | 6     |
|                      | CHESTE                | -60       | 5     |
|                      | VALENCIA              | -50       | 6     |
| AI-1                 | LA ALMARCHA           | -51       | 6     |
|                      | MOTILLA DEL PALANCAR  | -54       | 5     |
|                      | CASAS IBÁÑEZ          | -58       | 5     |
| SC-1                 | SAGUNTO               | -53       | 6     |
|                      | CASTELLÓN DE LA PLANA | -51       | 6     |
|                      | ALCALÁ DE CHIVERT     | -53       | 6     |

|      |               |     |   |
|------|---------------|-----|---|
|      | VINAROS       | -54 | 6 |
| AI-2 | SEGORBE       | -62 | 4 |
|      | ONDA          | -58 | 5 |
| C-2  | ARANJUEZ      | -44 | 7 |
|      | ALCÁZAR       | -45 | 7 |
|      | VILLARROBLEDO | -55 | 5 |
|      | LA RODA       | -55 | 5 |
|      | ALBACETE      | -51 | 6 |
| SC-2 | HELLÍN        | -57 | 5 |
|      | CIEZA         | -59 | 5 |
|      | MURCIA        | -56 | 5 |
|      | TORRE-PACHECO | -62 | 4 |
|      | CARTAGENA     | -56 | 5 |
| AI-3 | JUMILLA       | -84 | 1 |
|      | YECLA         | -81 | 2 |
| SC-3 | ALMANSA       | -58 | 5 |
|      | VILLENA       | -54 | 6 |
|      | ELDA          | -52 | 6 |
|      | ALICANTE      | -52 | 6 |
| SC-4 | ALCOY         | -60 | 5 |
|      | ONTENIENTE    | -57 | 5 |
|      | JÁTIVA        | -62 | 4 |
|      | ALCIRA        | -57 | 5 |
| SC-5 | CULLERA       | -57 | 5 |
|      | GANDÍA        | -54 | 6 |
|      | DENIA         | -53 | 6 |
|      | BENIDORM      | -57 | 5 |
| SC-6 | ELCHE         | -53 | 6 |
|      | ORIHUELA      | -55 | 5 |
|      | TOTANA        | -61 | 4 |
|      | LORCA         | -59 | 5 |
|      | ÁGUILAS       | -60 | 5 |
| AI-4 | TORREVIEJA    | -58 | 5 |
|      | SAN JAVIER    | -61 | 4 |
|      | MAZARRÓN      | -61 | 4 |
| SC-7 | MULA          | -59 | 5 |
|      | CARAVACA      | -61 | 4 |

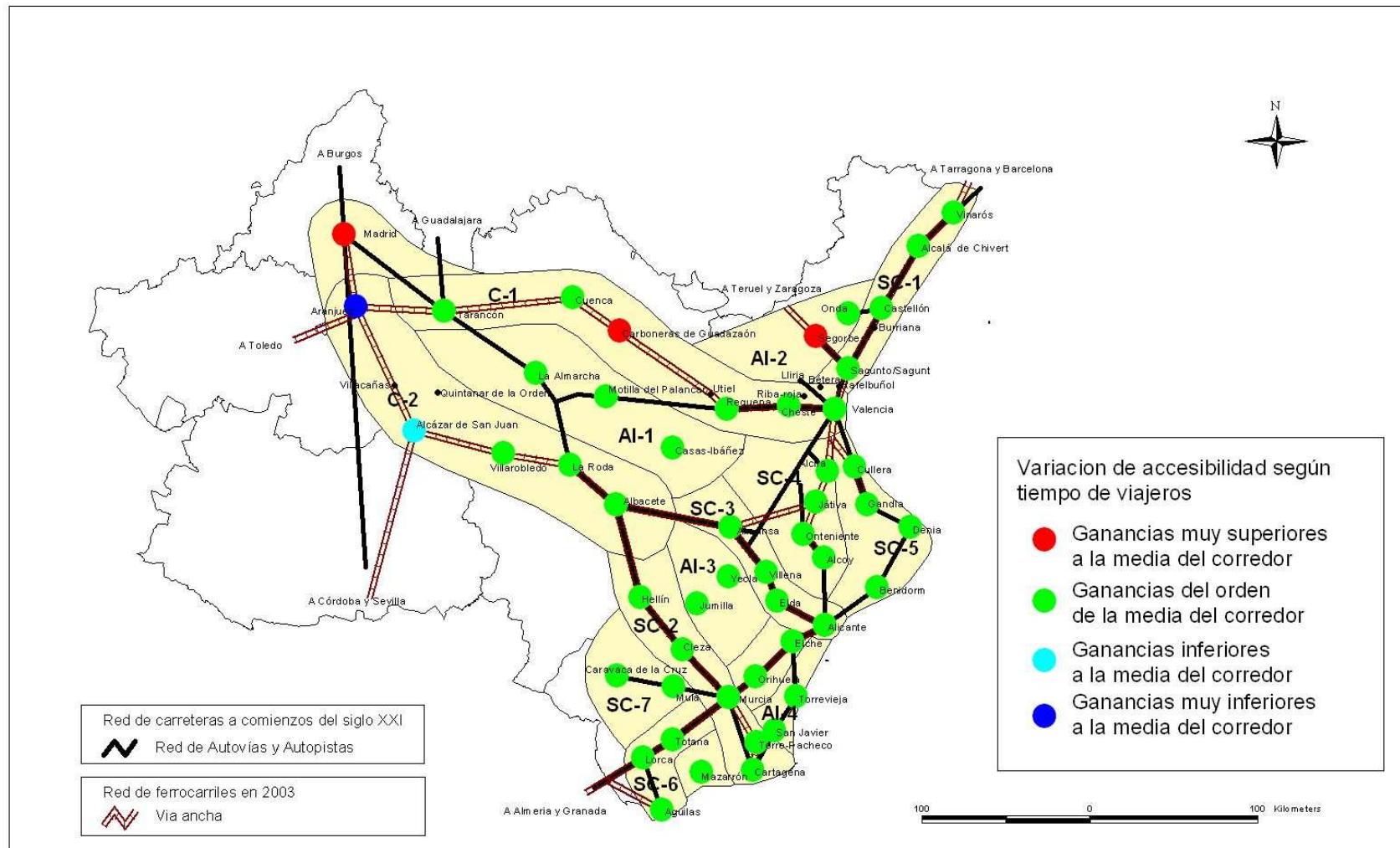
Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

**MAPA 3.28: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS POR ZONAS.**



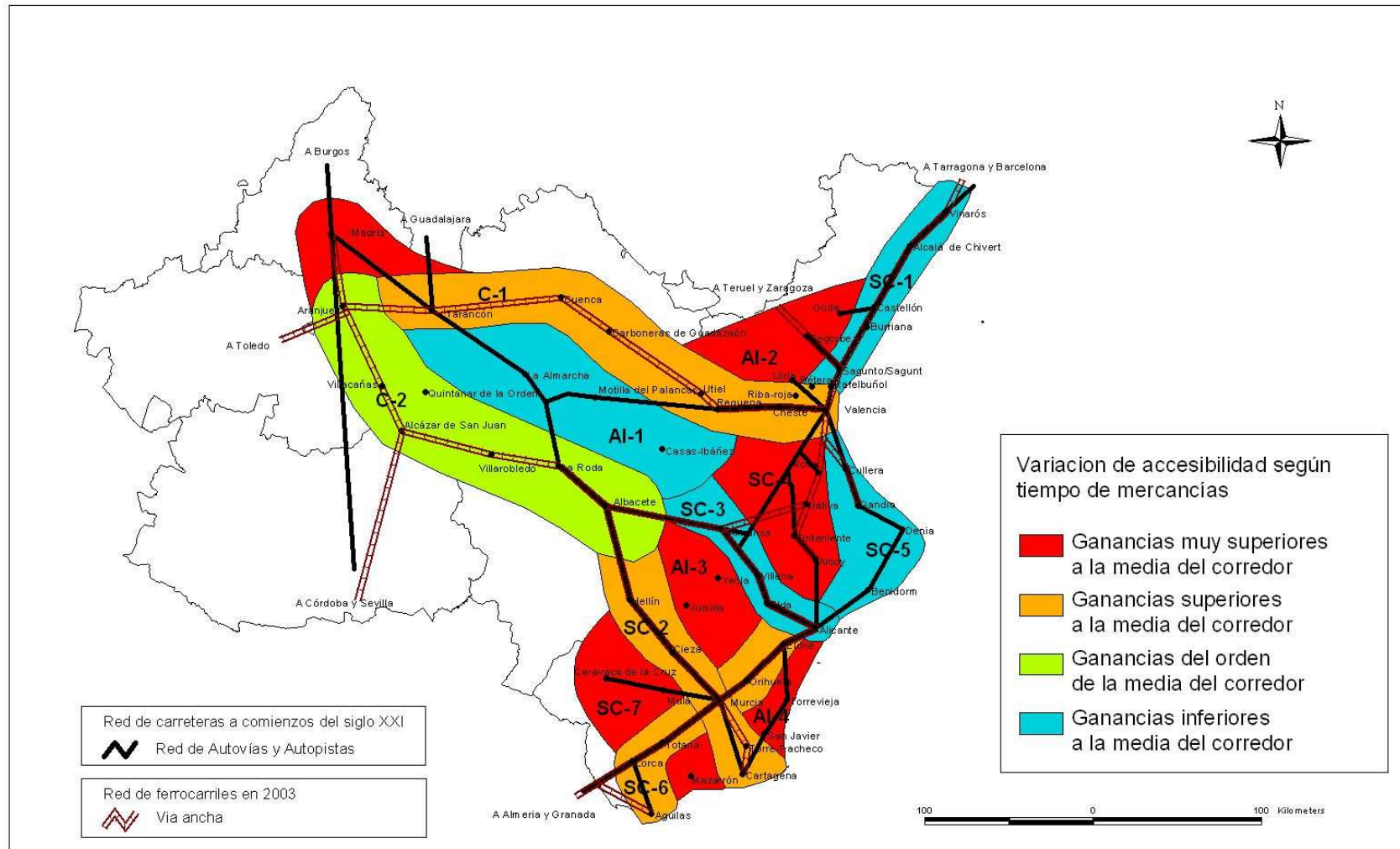
Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

**MAPA 3.29: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS MUNICIPAL.**



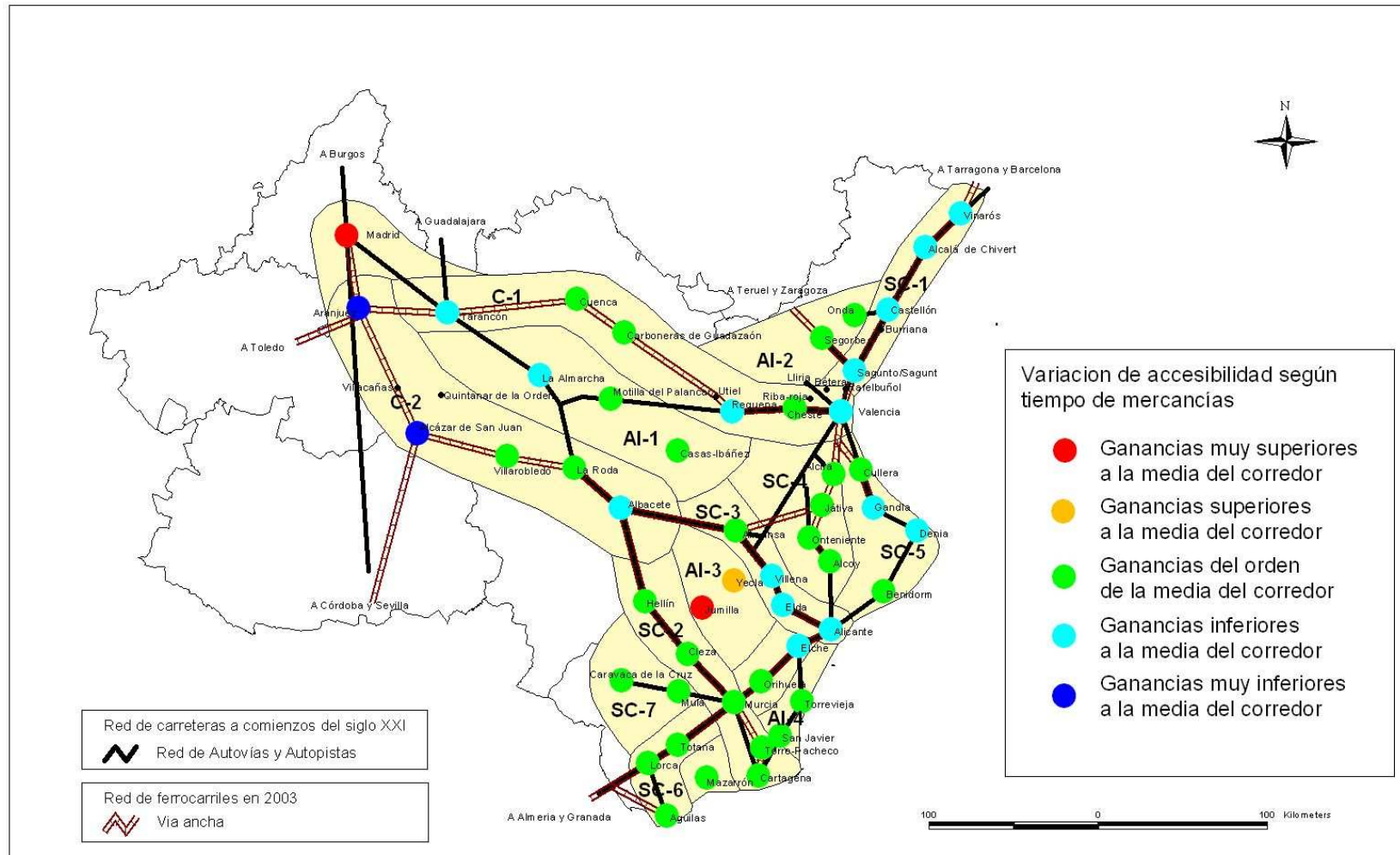
Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

**MAPA 3.30: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE MERCANCÍAS POR ZONAS.**



Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.

**MAPA 3.31: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE MERCANCÍAS MUNICIPAL.**



Fuente: Elaboración propia según *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961, *España. Mapa de carreteras*. 2003, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003 y Uriol, J. I.: *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.



También se ha recogido la competitividad del ferrocarril y la carretera para zonas y municipios en términos de accesibilidad para costes y tiempo de transporte de viajeros a comienzos del nuevo milenio. Ésta se ha expresado como variación porcentual de accesibilidad de la carretera respecto del ferrocarril<sup>107</sup>, de forma que valores positivos reflejan una accesibilidad mayor de la carretera frente al ferrocarril cifrada en porcentaje justamente en ese valor mientras que los negativos indicarían una ventaja relativa del ferrocarril frente a la carretera (CUADROS 3.48 a 3.51).

Los resultados indican que en todas las zonas a inicios del siglo XXI es más competitiva la carretera que el ferrocarril tanto en términos de costes como de tiempos, además de que en las zonas AI-1, AI-3, AI-4 y SC-7 no existe ferrocarril.

No obstante, esa ventaja relativa de la carretera respecto del ferrocarril no es similar ni en términos de costes y tiempo, ni en todas las zonas.

Así, en términos de costes en el eje litoral las diferencias entre ferrocarril y carretera no son demasiado favorables a la carretera –aproximadamente un veinte por ciento– mientras que en el resto de zonas, además de las que no disponen de ferrocarril claro está, estas diferencias ya alcanzan el cincuenta por ciento llegando a superar en el SC-2 el cien por cien. Por tanto, desde este punto de vista la carretera es claramente más competitiva que el ferrocarril.

Mientras, en términos de tiempo de viajeros, las diferencias en favor de la carretera son todavía mayores no advirtiéndose en ninguna zona situaciones de competitividad parecida puesto que en todos los casos se supera el cuarenta por ciento, aproximándose en los casos del C-1, SC-2, SC-4 y SC-6 al cien por cien en la mejora, es decir, tiempos de viaje inferiores a la mitad del tiempo necesario en tren.

A nivel municipal, a excepción de Vinaroz en términos de costes, para todos los municipios resulta más competitiva la carretera que el ferrocarril.

Concretamente, en términos de costes de viajeros tan sólo para los municipios de Aranjuez Alcalá de Chivert, Cullera, Denia, Benidorm y el reseñado Vinaroz, el ferrocarril muestra una cierta competitividad en relación con la carretera sobre todo, salvo para Aranjuez, con motivo del peaje a lo largo de la AP-7.

En la mayoría de los municipios las mejoras alcanzan del orden del cincuenta–sesenta por ciento, llegando a superar el cien por cien en el caso de los municipios situados en el eje de Albacete a Murcia y aledaños, como la propia Albacete, Hellín, Cieza, Jumilla o Mazarrón.

Por último, en relación con la accesibilidad municipal en términos de tiempos de viajeros, tan sólo en los casos de Valencia, Alcázar de San Juan, Albacete, Alicante, es decir, básicamente las ciudades más importantes del Corredor, el ferrocarril se muestra ciertamente competitivo respecto de la carretera.

En este caso, llama la atención que, salvo Alcázar de San Juan, las otras tres ciudades entre las que se encuentran tres de las capitales más importantes del Corredor, Valencia, Alicante y Albacete, y que quedan bien enlazadas por ferrocarril, sus potenciales de desarrollo según dinámica demográfica e índice potencial productivo son elevados o muy elevados habiendo ascendido en los últimos cuarenta años, es decir, que aunque la carretera se muestra como clara

---

<sup>107</sup> (Acc. FC-Acc. Carr)\*100/Acc. Carr.

dominadora en este periodo, los municipios en los que el ferrocarril mantiene servicios adecuados en el marco del Corredor han aumentado sus potenciales de desarrollo en el periodo.

Ante esta conclusión de nuevo cabe preguntarse qué ha ocurrido con aquellos en los que el ferrocarril apenas resulta competitivo en la actualidad respecto de la carretera y ahora ya parece que tiene sentido referirse al tiempo de transporte que es el que parece que permite extraer algunas conclusiones desde el punto de vista de la relación entre transporte, y más concretamente accesibilidad ferroviaria y desarrollo socioeconómico.

En este marco, además de los enunciados previamente, los municipios con mayores potenciales de desarrollo a lo largo de estos años y que lo han mejorado notablemente durante los últimos cuarenta años se corresponden tal cual se ha visto con Tarancón, Sagunto, Castellón, Vinaroz, Aranjuez, Murcia, Yecla y Torrevieja, en ninguno de los cuales el ferrocarril resulta competitivo, además de que en los casos de Yecla y Torrevieja, donde aumentó relativamente el potencial de desarrollo, se suprimieron los servicios a lo largo de los últimos cuarenta años, de modo que el ferrocarril no se presenta como imprescindible en el proceso de desarrollo socioeconómico de esta etapa.

De igual forma, en términos relativos, a excepción de Yecla, las mejoras en la red de carreteras para estos núcleos que mayores potenciales de desarrollo muestran, no han sido distintas respecto de los que han alcanzado cotas de desarrollo socioeconómico menores.

Si ahora se aprecia la vinculación del ferrocarril respecto de aquellos que han perdido peso en la actividad socioeconómica en general, casos de Villarrobledo, Onda, Alcira y Alcoy durante los últimos años, tan sólo en Villarrobledo aparece una cierta competitividad del ferrocarril mientras que en el resto el ferrocarril apenas puede competir con la carretera, pero al ferrocarril tampoco se le puede achacar esta circunstancia ya que otros municipios que incluso quedan desconectados de la red ferroviaria como Torrevieja o Yecla experimentan sustanciales mejoras en sus potenciales.

En definitiva, si una mejora relativa en la red de carreteras no se puede relacionar directamente con un mayor desarrollo socioeconómico, menos lo puede hacer todavía el ferrocarril debido a su escasa competitividad a favor del transporte por carretera. Esta circunstancia implica que las conclusiones en materia de transporte y desarrollo que se obtienen, del mismo estilo que las extraídas en épocas pasadas, se deben referir casi exclusivamente a la carretera.

Así, las zonas y municipios que mayores potenciales de desarrollo presentan pueden corresponder o no a los principales ejes de transporte mientras que aquellos que disponen de un potencial bajo en términos generales suelen coincidir con zonas y núcleos de baja accesibilidad referida a la carretera. En ese sentido, respecto del ferrocarril resulta cierto que aquellos que mejores servicios ferroviarios disponen coinciden con capitales de provincia en su gran mayoría y con una accesibilidad ferroviaria competitiva respecto de la carretera pero, otros cuyos potenciales han aumentado mucho durante las últimas décadas no disponen de una elevada accesibilidad ferroviaria y normalmente aceptable por carretera, quiere esto decir que la elevada accesibilidad ferroviaria ha venido más bien impuesta por un desarrollo y circunstancias políticas previos que en todo caso no han hecho más que reforzar su capitalidad, más que por un factor que haya supuesto un estímulo a ese desarrollo, desarrollo que se ha demostrado prácticamente

independiente del ferrocarril en otras localidades que han experimentado un fuerte impulso a su actividad socioeconómica como Torrevieja o Yecla.

Asimismo, otros núcleos que presentan graves problemas de desarrollo siguen manteniéndolos independientemente de la presencia de servicios ferroviarios o su supresión.

**CUADRO 3.48: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL COSTE DE VIAJEROS POR ZONAS: CARRETERA PRIMEROS DEL S. XXI-FERROCARRIL PRIMEROS S. XXI.**

| COSTE DE VIAJEROS |           |
|-------------------|-----------|
| ZONA              | GANANCIAS |
| CORREDOR 1        | 60        |
| ÁREA INTERIOR 1   | 58        |
| SUBCORREDOR 1     | 17        |
| ÁREA INTERIOR 2   | 49        |
| CORREDOR 2        | 52        |
| SUBCORREDOR 2     | 101       |
| ÁREA INTERIOR 3   | 112       |
| SUBCORREDOR 3     | 54        |
| SUBCORREDOR 4     | 58        |
| SUBCORREDOR 5     | 25        |
| SUBCORREDOR 6     | 64        |
| ÁREA INTERIOR 4   | 92        |
| SUBCORREDOR 7     | 79        |

Fuente: Elaboración propia según *España. Mapa de carreteras. 2003* y [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

**CUADRO 3.49: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL COSTE DE VIAJEROS MUNICIPAL: CARRETERA PRIMEROS DEL S. XXI-FERROCARRIL PRIMEROS S. XXI**

| COSTE DE VIAJEROS |                      |           |
|-------------------|----------------------|-----------|
| ZONA              | MUNICIPIO            | GANANCIAS |
| C-1               | TARANCÓN             | 47        |
|                   | CUENCA               | 71        |
|                   | CARBONERAS           | 64        |
|                   | REQUENA              | 57        |
|                   | CHESTE               | 52        |
|                   | VALENCIA             | 68        |
| AI-1              | LA ALMARCHA          | 49        |
|                   | MOTILLA DEL PALANCAR | 53        |

|      |                       |     |
|------|-----------------------|-----|
|      | CASAS IBÁÑEZ          | 73  |
| SC-1 | SAGUNTO               | 50  |
|      | CASTELLÓN DE LA PLANA | 39  |
|      | ALCALÁ DE CHIVERT     | 2   |
|      | VINAROS               | -3  |
| AI-2 | SEGORBE               | 37  |
|      | ONDA                  | 61  |
| C-2  | ARANJUEZ              | 20  |
|      | ALCÁZAR               | 47  |
|      | VILLARROBLEDO         | 39  |
|      | LA RODA               | 60  |
|      | ALBACETE              | 117 |
| SC-2 | HELLÍN                | 146 |
|      | CIEZA                 | 172 |
|      | MURCIA                | 65  |
|      | TORRE-PACHECO         | 70  |
|      | CARTAGENA             | 77  |
| AI-3 | JUMILLA               | 147 |
|      | YECLA                 | 76  |
| SC-3 | ALMANSA               | 62  |
|      | VILLENA               | 63  |
|      | ELDA                  | 57  |
|      | ALICANTE              | 42  |
| SC-4 | ALCOY                 | 64  |
|      | ONTENIENTE            | 66  |
|      | JÁTIVA                | 46  |
|      | ALCIRA                | 57  |
| SC-5 | CULLERA               | 19  |
|      | GANDÍA                | 36  |
|      | DENIA                 | 19  |
|      | BENIDORM              | 26  |
| SC-6 | ELCHE                 | 72  |
|      | ORIHUELA              | 73  |
|      | TOTANA                | 82  |
|      | LORCA                 | 62  |
|      | ÁGUILAS               | 41  |
| AI-4 | TORREVIEJA            | 82  |
|      | SAN JAVIER            | 89  |
|      | MAZARRÓN              | 103 |
| SC-7 | MULA                  | 69  |
|      | CARAVACA              | 90  |

Fuente: Elaboración propia según *España. Mapa de carreteras. 2003* y [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

**CUADRO 3.50: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS POR ZONAS: CARRETERA PRIMEROS DEL S. XXI-FERROCARIL PRIMEROS S. XXI.**

| TIEMPO DE VIAJEROS |           |
|--------------------|-----------|
| ZONA               | GANANCIAS |
| CORREDOR 1         | 89        |
| ÁREA INTERIOR 1    | 58        |
| SUBCORREDOR 1      | 48        |
| ÁREA INTERIOR 2    | 77        |
| CORREDOR 2         | 28        |
| SUBCORREDOR 2      | 85        |
| ÁREA INTERIOR 3    | 92        |
| SUBCORREDOR 3      | 43        |
| SUBCORREDOR 4      | 97        |
| SUBCORREDOR 5      | 68        |
| SUBCORREDOR 6      | 87        |
| ÁREA INTERIOR 4    | 106       |
| SUBCORREDOR 7      | 80        |

Fuente: Elaboración propia según *España. Mapa de carreteras. 2003* y [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

**CUADRO 3.51: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS MUNICIPAL: CARRETERA PRIMEROS DEL S. XXI-FERROCARIL PRIMEROS S. XXI.**

| TIEMPO DE VIAJEROS |                       |           |
|--------------------|-----------------------|-----------|
| ZONA               | MUNICIPIO             | GANANCIAS |
| C-1                | TARANCÓN              | 130       |
|                    | CUENCA                | 81        |
|                    | CARBONERAS            | 97        |
|                    | REQUENA               | 112       |
|                    | CHESTE                | 80        |
|                    | VALENCIA              | 24        |
| AI-1               | LA ALMARCHA           | 81        |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR  | 46        |
|                    | CASAS IBÁÑEZ          | 48        |
| SC-1               | SAGUNTO               | 48        |
|                    | CASTELLÓN DE LA PLANA | 42        |
|                    | ALCALÁ DE CHIVERT     | 46        |
|                    | VINAROS               | 55        |
| AI-2               | SEGORBE               | 98        |
|                    | ONDA                  | 56        |

|      |               |     |
|------|---------------|-----|
| C-2  | ARANJUEZ      | 34  |
|      | ALCÁZAR       | 11  |
|      | VILLARROBLEDO | 37  |
|      | LA RODA       | 47  |
|      | ALBACETE      | 16  |
| SC-2 | HELLÍN        | 92  |
|      | CIEZA         | 87  |
|      | MURCIA        | 69  |
|      | TORRE-PACHECO | 98  |
|      | CARTAGENA     | 80  |
| AI-3 | JUMILLA       | 92  |
|      | YECLA         | 78  |
| SC-3 | ALMANSA       | 54  |
|      | VILLENA       | 77  |
|      | ELDA          | 33  |
|      | ALICANTE      | 13  |
| SC-4 | ALCOY         | 125 |
|      | ONTENIENTE    | 125 |
|      | JÁTIVA        | 33  |
|      | ALCIRA        | 101 |
| SC-5 | CULLERA       | 66  |
|      | GANDÍA        | 79  |
|      | DENIA         | 72  |
|      | BENIDORM      | 56  |
| SC-6 | ELCHE         | 70  |
|      | ORIHUELA      | 84  |
|      | TOTANA        | 93  |
|      | LORCA         | 74  |
|      | ÁGUILAS       | 109 |
| AI-4 | TORREVIEJA    | 91  |
|      | SAN JAVIER    | 125 |
|      | MAZARRÓN      | 103 |
| SC-7 | MULA          | 73  |
|      | CARAVACA      | 87  |

Fuente: Elaboración propia según *España. Mapa de carreteras. 2003* y [www.renfe.es](http://www.renfe.es).

#### **7.4.5 AEROPUERTOS**

Respecto del tráfico aeroportuario ya se vio a escala nacional la relativamente baja importancia que tiene según los flujos totales de viajeros. En el seno del Corredor, esta circunstancia también está patente como se desprende del hecho de que tan sólo existen relaciones entre Madrid y: Alicante, Valencia y San Javier con lo que, por ejemplo, las relaciones a lo largo del eje mediterráneo no quedan cubiertas, o las de Albacete -cuyo aeropuerto tan sólo tiene conexiones con las islas Baleares y Barcelona-, y Cuenca tampoco disponen de servicios.

En el CUADRO 3.52 figura la evolución en el tráfico total de viajeros en los aeropuertos del Corredor desde 1960 y en el CUADRO 3.53 se recoge éste en el año 2003 desglosados entre el tráfico interior y exterior. En primer lugar, cabe destacar el incremento incesante en el número de viajeros transportados que en conjunto del Corredor ha pasado de algo más de un millón de viajeros en 1960 a menos de quince millones en 1980 y cerca de cincuenta millones en 2003, siendo especialmente destacado el crecimiento en los últimos años, de manera que en la actualidad –2003– Madrid rebasa ampliamente los treinta millones de viajeros y Alicante se acerca a los diez millones.

En ese mismo año la composición del tráfico refleja que el tráfico exterior es claramente mayoritario en Alicante y San Javier, lo que encuentra su justificación en los viajes motivo turismo, mientras que Madrid y, sobre todo, en Valencia las relaciones con el interior son relativamente mucho mayores.

El MAPA 3.32 recoge el tráfico total de viajeros en los aeropuertos del Corredor.

**CUADRO 3.52: TRÁFICO TOTAL DE VIAJEROS POR AEROPUERTOS (EN MILES)  
1960-2003.**

| <b>AEROPUERTOS</b> | <b>1960</b> | <b>1970</b> | <b>1980</b> | <b>1990</b> | <b>1995</b> | <b>2003</b> |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| MADRID             | 906         | 4.518       | 10.166      | 16.037      | 19.965      | 35.399      |
| ALICANTE           | 8,2         | 804         | 2.008       | 2.688       | 3.898       | 8.148       |
| VALENCIA           | 115         | 459         | 1.0115      | 1.349       | 1.785       | 2.422       |
| SAN JAVIER         | -           | 38          | 84          | 133         | 118         | 544         |
| ALBACETE           | -           | -           | -           | -           | -           | 4,2         |

Fuente: Elaboración propia según *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911-1996*, AENA, 1996 pp. 486-492 y Estadísticas de aeropuertos en 2003, AENA.

**CUADRO 3.53: TRÁFICO TOTAL DE VIAJEROS (ENTRADAS + SALIDAS, EN MILES) POR AEROPUERTOS EN 2003.**

| AEROPUERTOS | INTERIOR |      | EUROPA   |      | RESTO    |       | TOTAL    |     |
|-------------|----------|------|----------|------|----------|-------|----------|-----|
|             | Viajeros | %    | Viajeros | %    | Viajeros | %     | Viajeros | %   |
| MADRID      | 17.608   | 49,8 | 11.798   | 33,3 | 5.993    | 16,9  | 35.399   | 100 |
| ALICANTE    | 1.511    | 18,5 | 6.605    | 81,1 | 31       | 0,4   | 8.148    | 100 |
| VALENCIA    | 1.578    | 65,2 | 833      | 34,4 | 11       | 0,4   | 2.422    | 100 |
| SAN JAVIER  | 49       | 9,1  | 494      | 90,9 | 23       | 0,004 | 544      | 100 |
| ALBACETE    | 4,1      | 98   | 0,1      | 2    | -        | 0     | 4,2      | 100 |

Fuente: *Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2003*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.

En cuanto al tráfico de mercancías ya se vio que era marginal en el conjunto del Estado, y también lo es en el Corredor pues incluyendo el total del tráfico interior de mercancías no supera las noventa mil toneladas y además está claramente concentrado en Madrid, pues entre Alicante, Valencia y San Javier, no alcanzan las diez mil toneladas. Sin ser importante, algo más de volumen alcanzan los flujos con el extranjero especialmente en Madrid donde se superan las doscientas mil toneladas, mientras que en el resto los valores llegan incluso a ser menores. El CUADRO 3.54 recoge las mercancías totales por aeropuertos en 2003 tanto interiores como internacionales.

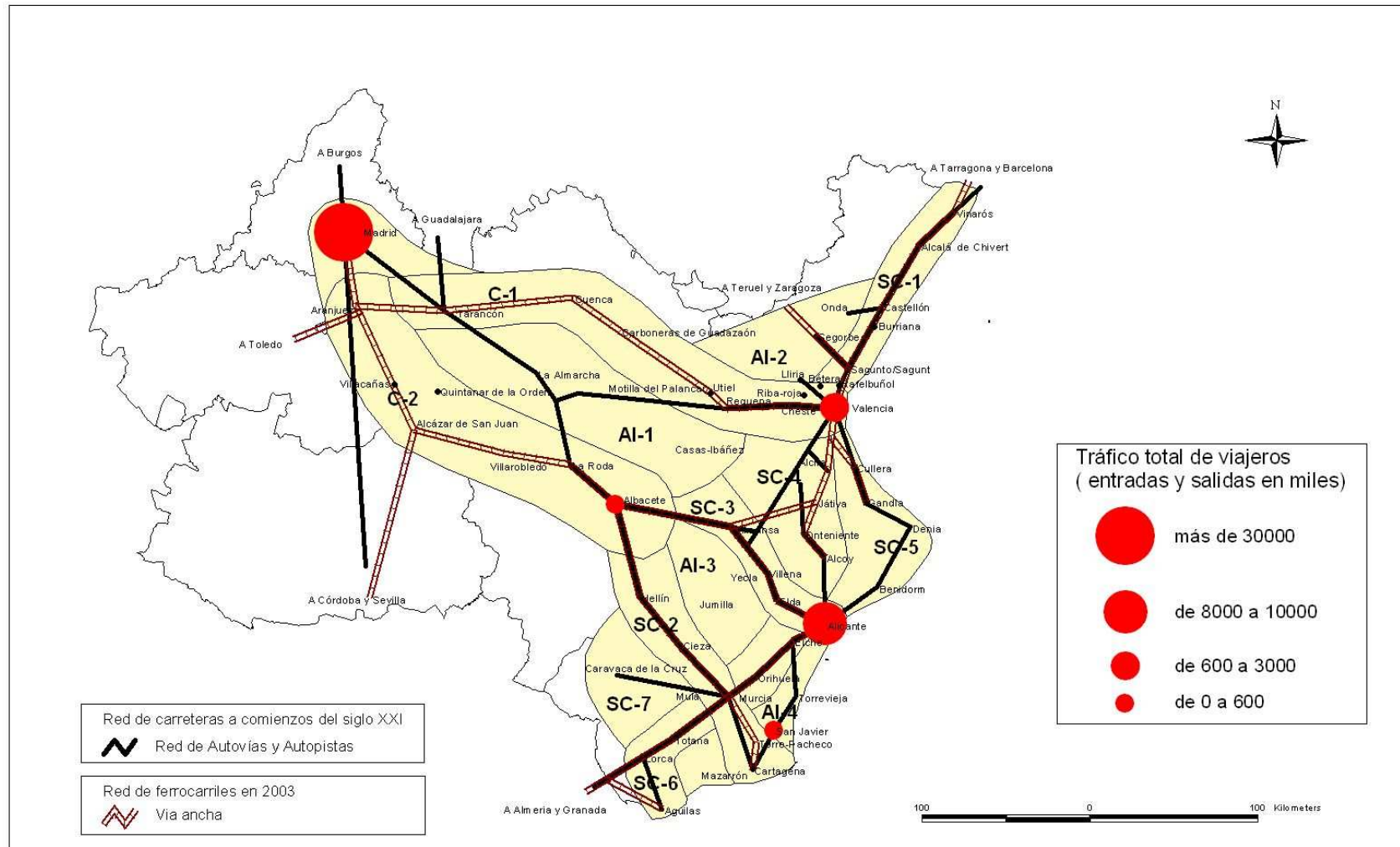
**CUADRO 3.54: TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS (EN TONELADAS) EN LOS AEROPUERTOS DEL CORREDOR EN 2003.**

| AEROPUERTOS | INTERIOR   |      | INTERNACIONAL |      | TOTAL      |     |
|-------------|------------|------|---------------|------|------------|-----|
|             | Mercancías | %    | Mercancías    | %    | Mercancías | %   |
| MADRID      | 78.556     | 25,9 | 224.213       | 74,1 | 302.769    | 100 |
| ALICANTE    | 3.181      | 60,9 | 2.049         | 39,1 | 5.230      | 100 |
| VALENCIA    | 5.489      | 61,5 | 3.433         | 38,5 | 8.922      | 100 |
| SAN JAVIER  | 16         | 21,8 | 57            | 78,2 | 733        | 100 |
| ALBACETE    | -          | -    | -             | -    | -          | 100 |

Fuente: *Los transportes y los servicios postales. Informe anual 2003*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.



**MAPA 3.32: TRÁFICO TOTAL DE VIAJEROS POR AEROPUERTOS EN 2003.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Estadísticas de aeropuertos 2003*, AENA

#### 7.4.6 PUERTOS

En cuanto a los puertos del Corredor, a finales de los años cincuenta y durante la siguiente década (CUADRO 3.55), el movimiento de mercancías reflejaba una cierta recuperación de la actividad económica de la zona por cuanto superaba los trece millones de toneladas mientras que a comienzos de la década de los treinta no alcanzaba los tres millones y medio. Resulta llamativo el hecho de que en esta época era el puerto de Cartagena el que lograba un mayor movimiento de mercancías (más de siete millones de toneladas) por encima del puerto de Valencia (algo más de tres millones). Esto se debía casi en exclusiva al tráfico de combustibles y gasolinas en el puerto murciano<sup>108</sup>. Más atrás figuraba el de Alicante que apenas alcanzaba el millón de toneladas, y con tráficos prácticamente marginales, el resto de puertos del Corredor, no reflejando movimiento de mercancías en los puertos de Vinaroz, Sagunto, Cullera y Gandía.

**CUADRO 3.55: MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (MILES DE TONELADAS) EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE A FINALES DE LOS AÑOS CINCUENTA Y EN LA DÉCADA DE 1960.**

| PUERTOS           | CABOTAJE | EXTERIOR | TOTAL |
|-------------------|----------|----------|-------|
| VALENCIA (1954)   | 794      | 2.388    | 3.182 |
| CARTAGENA (1958)  | 3.338    | 4.346    | 7.684 |
| CASTELLÓN (1959)  | 20       | 78       | 98    |
| ALICANTE (1967)   | 704      | 476      | 1.180 |
| DENIA (1967)      | 17       | 1        | 18    |
| TORREVIEJA (1967) | 181      | 123      | 304   |
| ÁGUILAS (1959)    | -        | 111      | 111   |
| MAZARRÓN (1959)   | -        | 22       | 22    |

Fuente: Reseñas estadísticas de las provincias de Castellón, Valencia, Alicante y Murcia correspondientes a los años: 1962, 1957 y 1969 respectivamente, Instituto Nacional de Estadística, Madrid.

A comienzos del milenio, en primer lugar cabe recordar, como se vio en el apartado de comunicaciones, que en la actualidad es la carretera la que mayoritariamente abastece o distribuye a los puertos de interés general, entre los que se encuentran los más importantes del Corredor, por lo que en estas últimas décadas, el binomio ferrocarril-puerto, tan importante en el desarrollo económico del siglo XIX y comienzos del XX, ha dejado de ser relevante. Además, la competitividad del transporte por carretera frente al cabotaje en el ámbito del Corredor queda patente en el CUADRO 3.56 donde se han recogido los tráficos de los puertos más destacados del Corredor, tanto los de Interés General del Estado como los de titularidad autonómica. En éste se constata la escasa importancia que adquiere el tráfico de cabotaje (menos de diez millones de toneladas, no sólo referido al Corredor sino al conjunto de España, mientras que RENFE se

<sup>108</sup> *Reseña estadística de la provincia de Murcia, 1962.* Instituto Nacional de Estadística, Madrid, 1962.

aproximaba a los veinte millones) frente al tráfico internacional (cerca de sesenta millones de toneladas).

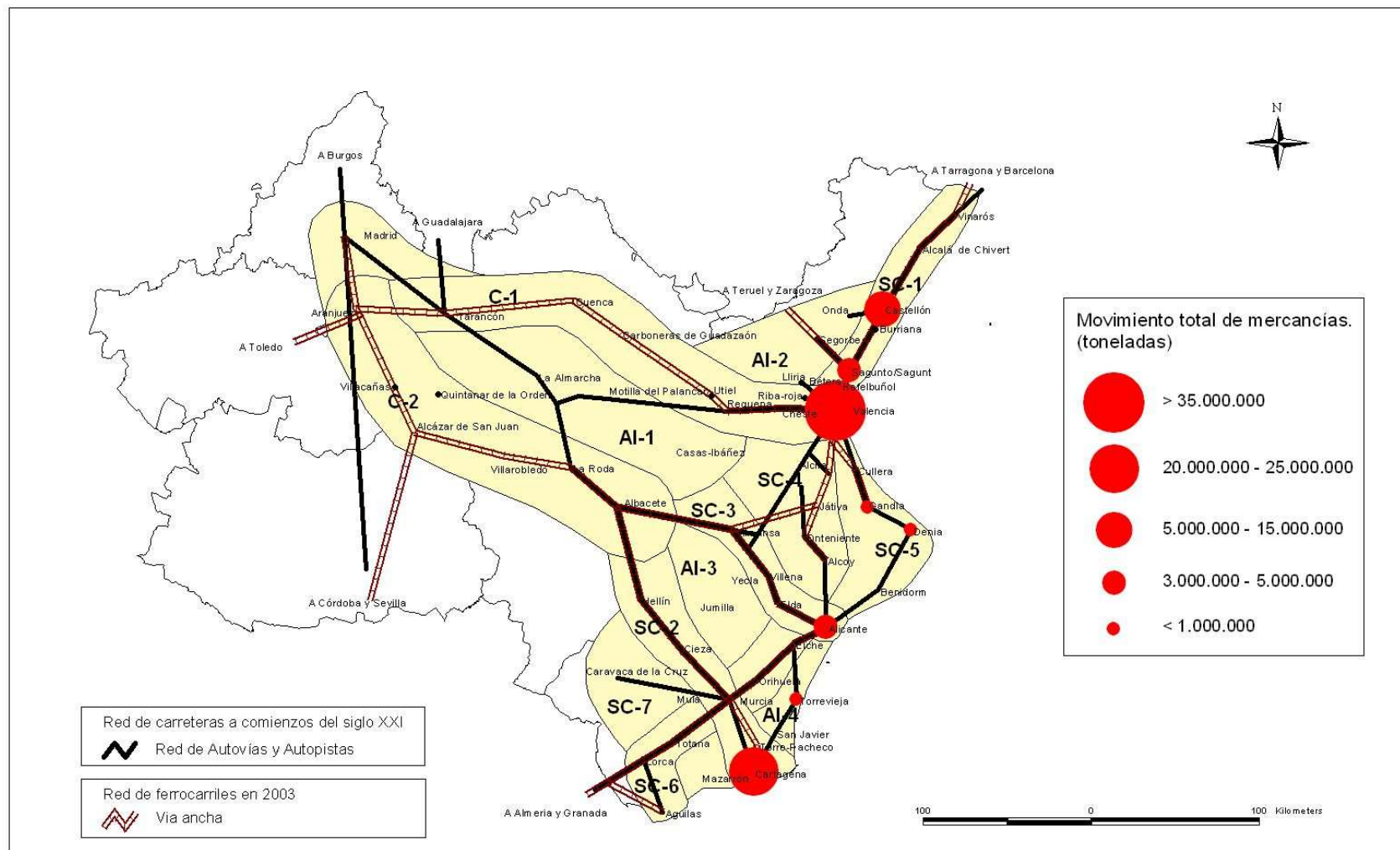
En cuanto al tráfico por puertos (MAPA 3.33), el puerto de Valencia recobra la primacía con un movimiento de 35 millones de toneladas, superando ampliamente al de Cartagena, con más de veinte, y mucho más atrás al de Castellón (casi diez millones) y al de Alicante, con algo más de tres, habiendo perdido este último la relevancia que tuvo en el pasado en el transporte marítimo. El resto de puertos tienen un movimiento muy pequeño de mercancías llegando incluso a perder esa función en los casos de Vinaroz, Cullera, Mazarrón y Águilas.

**CUADRO 3.56: MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS (MILLONES DE TONELADAS) EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN EL AÑO 2003.**

| <b>PUERTOS</b> | <b>CABOTAJE</b> | <b>EXTERIOR</b> | <b>TOTAL</b> |
|----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| VALENCIA       | 4,35            | 30,61           | 35,30        |
| CARTAGENA      | 2,68            | 18,55           | 21,35        |
| CASTELLÓN      | 1,60            | 8,33            | 9,98         |
| ALICANTE       | 1,62            | 1,61            | 3,30         |
| DENIA          | 0,43            | -               | 0,43         |
| TORREVIEJA     | 0,25            | 0,15            | 0,4          |
| SAGUNTO        |                 |                 | 3,5          |
| GANDÍA         |                 |                 | 0,4          |

Fuente: *Anuario Estadístico 2003. Estadísticas de tráfico portuario*. Ministerio de Fomento; Transporte y Comunicaciones de la Región de Murcia, Centro Regional de Estadística de Murcia. Transporte Marítimo; *Memoria de Explotación de los Puertos de la Generalitat Valenciana, año 2003*, Centro de Desarrollo Marítimo, Ports, Generalitat Valenciana.

**MAPA 3.33: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 2003.**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.puertos.es](http://www.puertos.es).

## **7.5. PRINCIPALES EJES DE ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA EN EL ESPACIO INTRA Y EXTRARREGIONAL DEL CORREDOR.**

Para finalizar con el análisis socioeconómico general del Corredor en este apartado se recogen los viajes totales, distinguiendo por origen y destino en las distintas comunidades autónomas que componen el Corredor y las aledañas como Cataluña, Aragón, Castilla y León y Andalucía de acuerdo con la “Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España”, editada por la D.G. de Programación Económica del Ministerio de Fomento en el año 2000. Éstos ayudarán a establecer cuáles son las principales rutas de transporte en el interior del Corredor pero también sus relaciones en el marco regional más próximo.

Como se observa en el CUADRO 3.57 y MAPA 3.34 las principales relaciones en el marco del Corredor se producen entre Madrid y Castilla-La Mancha aunque no hay que olvidar que en este caso quedan incluidas otras provincias manchegas no pertenecientes al Corredor. A continuación, es entre Madrid y la Comunidad Valenciana donde esas relaciones son más abundantes con casi cuatro millones totales seguida de la Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana con cerca de tres millones. Con cerca de dos millones se encuentran las relaciones entre Cataluña y la Comunidad Valenciana y esta última y Murcia. En el entorno de un millón y medio de viajes se encuentran las relaciones entre la Comunidad Valenciana con respecto a Aragón y Andalucía, mientras que del orden de un millón son los viajes establecidos entre Murcia y Andalucía y Madrid y Murcia. Del orden de medio millón de viajes se producen entre Comunidad Valenciana y Castilla y León, y entre Castilla-La Mancha y: Andalucía, Murcia, Castilla y León y Andalucía. Por debajo de los doscientos cincuenta mil viajes se encuentran, además de las relaciones entre Castilla-La Mancha y Aragón, Murcia respecto de Cataluña, Castilla y León y Aragón.

**CUADRO 3.57: NÚMERO DE VIAJES TOTALES (MILES) ENTRE COMUNIDADES AUTÓNOMAS DEL CORREDOR Y RESPECTO DE LAS DE SU ENTORNO.**

|   | Nº DE VIAJES TOTALES |
|---|----------------------|
| MADRID-CASTILLA-LA MANCHA               | 9.861                |
| MADRID-COMUNIDAD VALENCIANA             | 3.887                |
| CASTILLA-LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA | 2.937                |
| COMUNIDAD VALENCIANA-CATALUÑA           | 1.904                |
| COMUNIDAD VALENCIANA-MURCIA             | 1.772                |
| COMUNIDAD VALENCIANA-ARAGÓN             | 1.494                |
| COMUNIDAD VALENCIANA-ANDALUCÍA          | 1.364                |
| MURCIA-ANDALUCÍA                        | 974                  |
| MADRID-MURCIA                           | 827                  |
| COMUNIDAD VALENCIANA-CASTILLA Y LEÓN    | 608                  |
| CASTILLA-LA MANCHA-ANDALUCÍA            | 590                  |
| CASTILLA-LA MANCHA-MURCIA               | 557                  |
| CASTILLA-LA MANCHA-CASTILLA Y LEÓN      | 529                  |

|                             | Nº DE VIAJES TOTALES |
|-----------------------------|----------------------|
| CASTILLA-LA MANCHA-CATALUÑA | 520                  |
| MURCIA-CATALUÑA             | 239                  |
| CASTILLA-LA MANCHA-ARAGÓN   | 174                  |
| MURCIA-CASTILLA Y LEÓN      | 99                   |
| MURCIA-ARAGÓN               | 47                   |

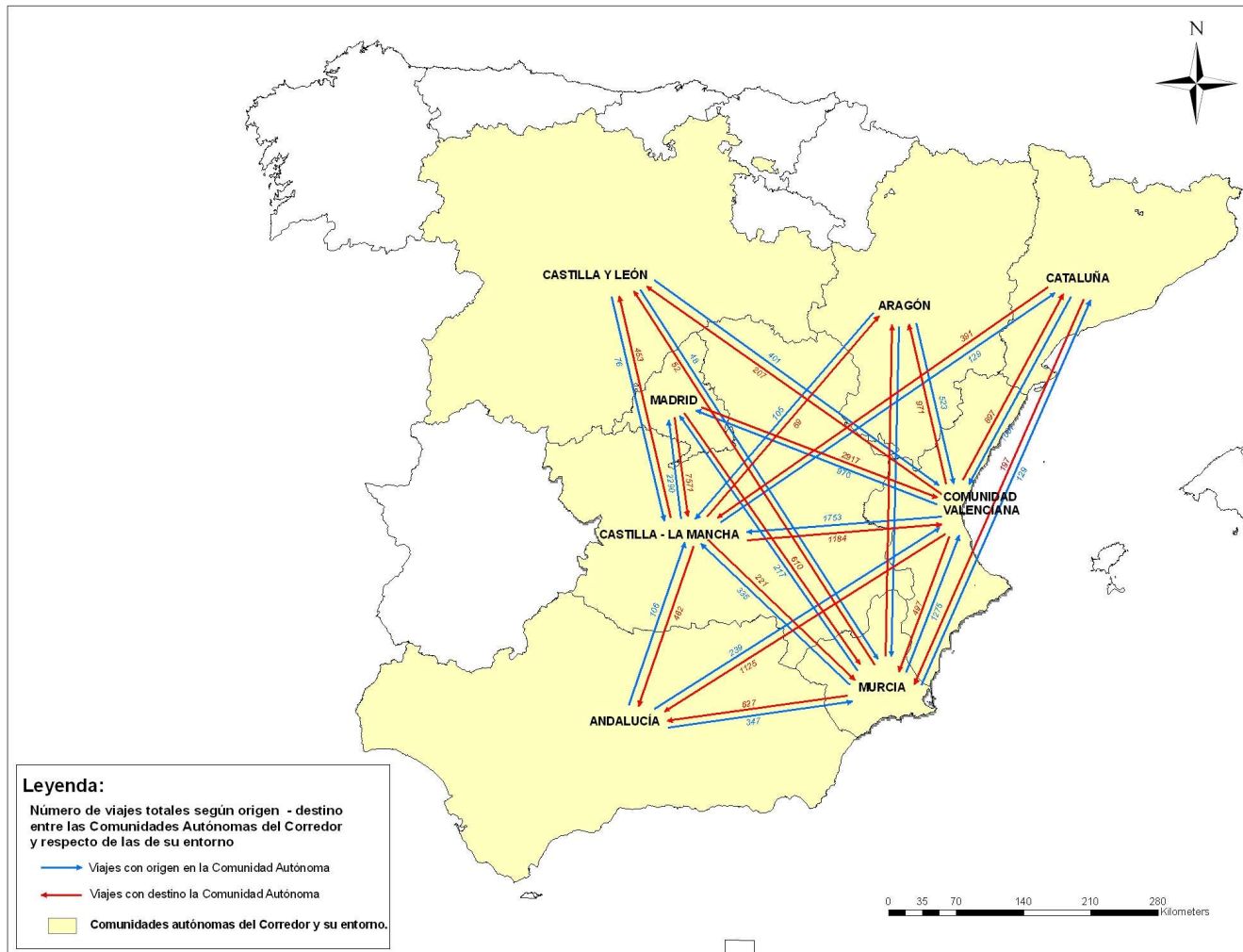
Fuente: Elaboración propia a partir de *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000

**CUADRO 3.58: NÚMERO DE VIAJES TOTALES (MILES) SEGÚN ORIGEN-DESTINO ENTRE COMUNIDADES AUTÓNOMAS DEL CORREDOR Y RESPECTO DE LAS DE SU ENTORNO.**

| ORIGEN/DESTINO     | Madrid   | Castilla-La Mancha | Comunidad Valenciana | Murcia | Cataluña | Aragón | Castilla y León | Andalucía |
|--------------------|----------|--------------------|----------------------|--------|----------|--------|-----------------|-----------|
| Madrid             | -        | 7.571,00           | 2.917,40             | 609,6  | -        | -      | -               | -         |
| Castilla-La Mancha | 2.289,70 | -                  | 1.183,70             | 221,4  | 128,5    | 69,4   | 453             | 482,3     |
| C. Valenciana      | 969,9    | 1.753,30           | -                    | 496,5  | 897      | 970,6  | 207,4           | 1.124,8   |
| Murcia             | 217      | 335,3              | 1.275,40             | -      | 129,1    | 34,6   | 51,8            | 627,5     |
| Cataluña           | -        | 391                | 1.007,1              | 109,6  | -        | -      | -               | -         |
| Aragón             | -        | 104,7              | 522,9                | 12,5   | -        | -      | -               | -         |
| Castilla y León    | -        | 75,8               | 401                  | 46,8   | -        | -      | -               | -         |
| Andalucía          | -        | 108,1              | 239,1                | 346,9  | -        | -      | -               | -         |

Fuente: Elaboración propia a partir de *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000

**MAPA 3.34: FLUJO DE VIAJEROS ANUAL (MILES) ENTRE COMUNIDADES AUTÓNOMAS INTRA Y EXTRA CORREDOR.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.

Distinguiendo por orígenes y destino, y salvando que respecto de Castilla-La Mancha se incluyen otras provincias que no pertenecen al Corredor, los principales ejes de relaciones corresponden a origen Madrid y destinos: Castilla-La Mancha con gran diferencia (Mas de siete millones de viajes), y Comunidad Valenciana, con casi tres millones, seguidos por origen Castilla-La Mancha y destino Madrid, también con más de dos millones y origen Comunidad Valenciana y destino Castilla-La Mancha, con cerca de dos millones. En el entorno de un millón de viajes se encuentran las relaciones con origen y destino respectivamente: Murcia y Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana, Comunidad Valenciana y Andalucía, Cataluña y Comunidad Valenciana, y Comunidad Valenciana con destino Madrid, Cataluña y Aragón. En torno al medio de millón de viajes se encuentran en las relaciones origen-destino las siguientes: Murcia-Andalucía, Madrid-Murcia, Aragón-Comunidad Valenciana, Comunidad Valenciana-Murcia, Castilla-La Mancha-Andalucía, Castilla-La Mancha-Castilla y León y Castilla y León-Comunidad Valenciana.

Descendiendo al ámbito de análisis del Corredor Madrid-Levante, a continuación se toman como origen las diferentes CCAA que componen el Corredor y los viajes según motivos hacia el resto de CCAA incluidas en el estudio. Los resultados (valores absolutos en miles) figuran en los CUADROS 3.59, 3.60, 3.61 y 3.62.

En resumen, se aprecian como flujos interregionales más importantes los siguientes:

- Origen Madrid y destino Castilla-La Mancha motivo ir a segunda residencia, con más de tres millones de viajes, motivo vacaciones y ocio (entre ambos otros tres millones aproximadamente) y visita a familiares y amigos, más de un millón trescientos mil.
- Origen Madrid y destino Comunidad Valenciana motivo vacaciones, más de un millón seiscientos mil, mientras que motivo ocio más de medio millón.
- Origen Madrid y destino Murcia motivo vacaciones, más de cuatrocientos mil.
- Origen Castilla-La Mancha y destino Madrid motivos profesionales y visita familiares o amigos, cerca de medio millón cada uno.
- Origen Comunidad Valenciana y destino Castilla-La Mancha motivo ocio más de seiscientos mil, y motivo vacaciones, casi cuatrocientos mil.
- Origen Comunidad Valenciana y destino Comunidad de Madrid motivos profesionales, cerca de medio millón.
- Origen Región de Murcia y destino Comunidad Valenciana motivo ocio más de medio millón.

O, visto de otra forma, las relaciones más intensas según motivo se producen:

- Motivo Vacaciones: Origen Madrid y destino Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana, con más de un millón y medio de viajes respectivamente. Más atrás se



encuentra con casi cuatrocientos mil viajes la relación origen Comunidad Valenciana y destino Castilla-La Mancha.

Cabe también resaltar que en este caso son mucho mayores los flujos desde Madrid hacia el resto de regiones (más de dos millones frente a algo más de cien mil). Esto, como se verá en el próximo capítulo, está en consonancia con la experiencia francesa en alta velocidad en relación con las oportunidades en las regiones y municipios de menor peso relativo vinculadas a estas actividades vacacionales, turísticas, etc.

- Motivo Ocio: Origen Madrid y destino Castilla-La Mancha, con cerca de dos millones de viajes, y destino Comunidad Valenciana, más de medio millón de viajes; origen Castilla-La Mancha y destino Madrid con casi ochocientos mil viajes; origen Comunidad Valenciana y destino Castilla-La Mancha, con más seiscientos mil viajes. Por último, origen Región de Murcia y destino Comunidad Valenciana, con más de medio millón de viajes.
  
- Motivos Profesionales: Origen Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana y destino Madrid, con cerca de medio millón de viajes cada uno mientras que origen Madrid y destino Comunidad Valenciana, cerca de trescientos mil viajes. En cualquier caso, se observa un flujo mucho mayor desde Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana y Murcia (casi un millón de viajes) que en sentido inverso (unos cuatrocientos mil). Esta circunstancia también tiene su reflejo en Francia, donde como se verá, la movilidad es mucho mayor desde las ciudades menores hacia las mayores, casos de Lyon y París.
  
- Motivo Visita a familiares o amigos: Origen Madrid y destino Castilla-La Mancha, con cerca de un millón cuatrocientos mil viajes y a la inversa con casi medio millón de viajes.
  
- Motivo Ir a segunda residencia: Origen Madrid y destino Castilla-La Mancha, con más de tres millones de viajes, mientras que hacia la Comunidad Valenciana fueron inferiores a los trescientos mil; de esta última magnitud también fueron los viajes origen Comunidad Valenciana y destino Castilla-La Mancha y origen Murcia y destino Comunidad Valenciana.

**CUADRO 3.59: ORIGEN COMUNIDAD DE MADRID**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |            |                |             |                |             |                       |            |
|-----------------------------|------------------|------------|----------------|-------------|----------------|-------------|-----------------------|------------|
|                             | Total            |            | Vacaciones     |             | Ocio           |             | Motivos profesionales |            |
|                             | Viajes           | %          | Viajes         | %           | Viajes         | %           | Viajes                | %          |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 7.571,0          | 100        | 1.134,5        | 15,0        | 1.762,1        | 23,3        | 87,4                  | 1,2        |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 2.917,4          | 100        | 1.634,9        | 56,0        | 515,6          | 17,7        | 286,5                 | 9,8        |
| <b>Región de Murcia</b>     | 609,6            | 100        | 384,6          | 63,1        | 87,9           | 14,4        | 18,7                  | 3,1        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>11.098,0</b>  | <b>100</b> | <b>3.154,0</b> | <b>28,4</b> | <b>2.365,6</b> | <b>21,3</b> | <b>392,6</b>          | <b>3,5</b> |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE             |             |                    |             |              |            |
|-----------------------------|------------------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------|------------|
|                             | Visita a familiares o amigos |             | Ir a 2º residencia |             | Otros        |            |
|                             | Viajes                       | %           | Viajes             | %           | Viajes       | %          |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 1.386,6                      | 18,3        | 3.102,1            | 41,0        | 98,2         | 1,3        |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 172,3                        | 5,9         | 256,9              | 8,8         | 51,1         | 1,8        |
| <b>Región de Murcia</b>     | 32,0                         | 5,2         | 84,1               | 13,8        | 2,4          | 0,4        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>1.590,9</b>               | <b>14,3</b> | <b>3.443,1</b>     | <b>31,0</b> | <b>151,7</b> | <b>1,4</b> |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000, pág. 310.

**CUADRO 3.60: ORIGEN CASTILLA- LA MANCHA**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |            |              |             |                |             |                       |             |
|-----------------------------|------------------|------------|--------------|-------------|----------------|-------------|-----------------------|-------------|
|                             | Total            |            | Vacaciones   |             | Ocio           |             | Motivos profesionales |             |
|                             | Viajes           | %          | Viajes       | %           | Viajes         | %           | Viajes                | %           |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 1.183,7          | 100        | 300,0        | 25,3        | 304,1          | 25,7        | 257,9                 | 21,8        |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 2.289,7          | 100        | 86,9         | 3,8         | 780,9          | 34,1        | 439,5                 | 19,2        |
| <b>Región de Murcia</b>     | 221,4            | 100        | 52,5         | 23,7        | 55,9           | 25,2        | 31,0                  | 14,0        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>3.694,8</b>   | <b>100</b> | <b>439,4</b> | <b>11,9</b> | <b>1.140,9</b> | <b>30,9</b> | <b>728,4</b>          | <b>19,7</b> |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE             |             |                    |            |              |             |
|-----------------------------|------------------------------|-------------|--------------------|------------|--------------|-------------|
|                             | Visita a familiares o amigos |             | Ir a 2º residencia |            | Otros        |             |
|                             | Viajes                       | %           | Viajes             | %          | Viajes       | %           |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 216,4                        | 18,3        | 65,3               | 5,5        | 40,1         | 3,4         |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 476,1                        | 20,8        | 119,5              | 5,2        | 386,8        | 16,9        |
| <b>Región de Murcia</b>     | 80,1                         | 36,2        | -                  | -          | 1,9          | 0,9         |
| <b>TOTAL</b>                | <b>772,6</b>                 | <b>20,9</b> | <b>184,8</b>       | <b>5,0</b> | <b>428,8</b> | <b>11,6</b> |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000, pág. 304.

**CUADRO 3.61: ORIGEN COMUNIDAD VALENCIANA**

|                            | MOTIVO DEL VIAJE |            |               |             |               |             |                       |             |
|----------------------------|------------------|------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-----------------------|-------------|
|                            | Total            |            | Vacaciones    |             | Ocio          |             | Motivos profesionales |             |
|                            | Viajes           | %          | Viajes        | %           | Viajes        | %           | Viajes                | %           |
| <b>Castilla- La Mancha</b> | 1.753,3          | 100        | 390,8         | 22,3        | 633,2         | 36,1        | 57,8                  | 3,3         |
| <b>Comunidad de Madrid</b> | 969,9            | 100        | 40,7          | 4,2         | 104,1         | 10,7        | 474,7                 | 48,9        |
| <b>Región de Murcia</b>    | 496,5            | 100        | 65,0          | 13,1        | 122,4         | 24,7        | 91,8                  | 18,5        |
| <b>TOTAL</b>               | <b>3.219,70</b>  | <b>100</b> | <b>496,50</b> | <b>15,4</b> | <b>859,70</b> | <b>26,7</b> | <b>624,30</b>         | <b>19,4</b> |

|                            | MOTIVO DEL VIAJE             |             |                    |             |               |            |
|----------------------------|------------------------------|-------------|--------------------|-------------|---------------|------------|
|                            | Visita a familiares o amigos |             | Ir a 2º residencia |             | Otros         |            |
|                            | Viajes                       | %           | Viajes             | %           | Viajes        | %          |
| <b>Castilla- La Mancha</b> | 327,4                        | 18,7        | 325,2              | 18,5        | 18,9          | 1,1        |
| <b>Comunidad de Madrid</b> | 82,4                         | 8,5         | 3,4                | 0,4         | 264,6         | 27,3       |
| <b>Región de Murcia</b>    | 187,6                        | 37,8        | 25,7               | 5,2         | 4,0           | 0,8        |
| <b>TOTAL</b>               | <b>597,40</b>                | <b>18,6</b> | <b>354,30</b>      | <b>11,0</b> | <b>287,50</b> | <b>8,9</b> |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000, pág. 307.

**CUADRO 3.62: ORIGEN REGIÓN DE MURCIA**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |            |              |            |              |             |                       |            |
|-----------------------------|------------------|------------|--------------|------------|--------------|-------------|-----------------------|------------|
|                             | Total            |            | Vacaciones   |            | Ocio         |             | Motivos profesionales |            |
|                             | Viajes           | %          | Viajes       | %          | Viajes       | %           | Viajes                | %          |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 335,3            | 100        | 43,6         | 13,0       | 86,2         | 25,7        | 35,4                  | 10,6       |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 1.275,4          | 100        | 102,9        | 8,1        | 531,2        | 41,6        | 72,4                  | 5,7        |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 217,0            | 100        | 14,4         | 6,6        | 109,4        | 50,4        | 60,3                  | 27,8       |
| <b>TOTAL</b>                | <b>1827,7</b>    | <b>100</b> | <b>160,9</b> | <b>8,8</b> | <b>726,8</b> | <b>39,8</b> | <b>168,1</b>          | <b>9,2</b> |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE             |             |                    |             |             |            |
|-----------------------------|------------------------------|-------------|--------------------|-------------|-------------|------------|
|                             | Visita a familiares o amigos |             | Ir a 2º residencia |             | Otros       |            |
|                             | Viajes                       | %           | Viajes             | %           | Viajes      | %          |
| <b>Castilla-La Mancha</b>   | 36,3                         | 10,8        | 111,1              | 33,1        | 23,7        | 7,1        |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 273,2                        | 21,4        | 282,1              | 22,1        | 13,6        | 1,1        |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 17,7                         | 8,2         | -                  | -           | 16,1        | 7,0        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>327,2</b>                 | <b>17,9</b> | <b>393,2</b>       | <b>21,5</b> | <b>53,4</b> | <b>2,9</b> |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000, pág. 311.

También se han recogido las relaciones entre las Comunidades Autónomas que componen el Corredor con respecto a otras aledañas como Cataluña, Aragón, Castilla y León y Andalucía a fin de establecer los vínculos territoriales de las regiones del Corredor con su entorno más próximo. Este análisis “intra” y “extra” Corredor permitirá definir en las conclusiones de este capítulo los principales eje de transporte y desarrollo para definir el modelo territorial del Corredor en vísperas de la llegada de la alta velocidad (CUADROS 3.63 a 3.70).

Dejando de un lado a Madrid pues las relaciones respecto de esta Comunidad apenas tienen incidencia en el Corredor, los flujos totales más importantes se dan entre la Comunidad Valenciana y Cataluña, con aproximadamente dos millones de viajes repartidos casi en proporciones similares en ambos sentidos, Comunidad Valenciana-Aragón, con aproximadamente millón y medio de viajes

Comenzando por Cataluña, en relación con el Corredor será muy importante observar los flujos respecto de la Comunidad Valencia, Murcia y en menor medida Castilla-Mancha, por el hecho de que no está incluida íntegramente en el Corredor. En el caso de Madrid los flujos

prácticamente no tiene incidencia en el Corredor puesto que se trata de otro eje, Cataluña-Aragón-Madrid.

Así, como origen Cataluña destacan claramente los viajes hacia la Comunidad Valenciana tanto motivo vacaciones como ocio y profesionales, acercándose entre los tres a los ochocientos mil viajeros en proporciones muy parecidas, mientras que respecto de Castilla-La Mancha tan sólo destaca el viaje motivo vacaciones con cerca de trescientos mil viajes. En el caso de Murcia los flujos son casi irrelevantes.

Como destino, siendo de nuevo la Comunidad Valenciana la que más viajes genera hacia Cataluña, disminuyen claramente los viajes motivo vacaciones manteniéndose motivo ocio y profesionales en torno a los doscientos cincuenta mil. Por su parte, Castilla-La Mancha desciende a un número de viajes muy pequeño al igual que Murcia.

**CUADRO 3.63: ORIGEN CATALUÑA HACIA EL RESTO DEL CORREDOR**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |            |              |      |            |      |                       |      |
|-----------------------------|------------------|------------|--------------|------|------------|------|-----------------------|------|
|                             | Total            |            | Vacaciones   |      | Ocio       |      | Motivos profesionales |      |
|                             | Viajes           | %          | Viajes       | %    | Viajes     | %    | Viajes                | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 866,9            | 100        | 186,1        | 21,5 | 91,4       | 10,5 | 456,3                 | 52,6 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 391              | 100        | 273,3        | 69,9 | 40,2       | 10,3 | 12,6                  | 3,2  |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 1007,1           | 100        | 353,2        | 35,1 | 237,9      | 23,6 | 217,3                 | 21,6 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 109,6            | 100        | 56,9         | 51,9 | 5,5        | 5,0  | 19,5                  | 17,8 |
| <b>TOTAL</b>                | 2374,6           | <b>100</b> | <b>869,5</b> | 36,6 | <b>375</b> | 15,8 | <b>705,7</b>          | 29,7 |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE             |      |                    |     |              |     |
|-----------------------------|------------------------------|------|--------------------|-----|--------------|-----|
|                             | Visita a familiares o amigos |      | Ir a 2º residencia |     | Otros        |     |
|                             | Viajes                       | %    | Viajes             | %   | Viajes       | %   |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 72,8                         | 8,4  | -                  | -   | 60,3         | 7,0 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 51,3                         | 13,1 | -                  | -   | 13,6         | 3,5 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 120,2                        | 11,9 | 11,7               | 1,2 | 66,8         | 6,6 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 27,7                         | 25,3 | -                  | -   | -            | -   |
| <b>TOTAL</b>                | <b>272</b>                   | 11,5 | <b>11,7</b>        | 0,5 | <b>140,7</b> | 5,9 |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.

**CUADRO 3.64: DESTINO CATALUÑA DESDE EL RESTO DE COMUNIDADES DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |            |              |             |              |             |                       |             |
|-----------------------------|------------------|------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-----------------------|-------------|
|                             | Total            |            | Vacaciones   |             | Ocio         |             | Motivos profesionales |             |
|                             | Viajes           | %          | Viajes       | %           | Viajes       | %           | Viajes                | %           |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 926,8            | 100        | 360          | 38,8        | 162,6        | 17,5        | 343                   | 37,0        |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 128,5            | 100        | 77,5         | 60,3        | 6,8          | 5,3         | 18,8                  | 14,6        |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 897              | 100        | 153,8        | 17,1        | 249,5        | 27,8        | 289,5                 | 32,3        |
| <b>Región de Murcia</b>     | 129,1            | 100        | 41,4         | 32,1        | 21           | 16,3        | 45                    | 34,9        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>2081,4</b>    | <b>100</b> | <b>632,7</b> | <b>30,4</b> | <b>439,9</b> | <b>21,1</b> | <b>696,3</b>          | <b>33,5</b> |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE           |             |                      |            |           |            |
|-----------------------------|----------------------------|-------------|----------------------|------------|-----------|------------|
|                             | Visita familiares o amigos |             | a Ir a 2º residencia |            | Otros     |            |
|                             | Viajes                     | %           | Viajes               | %          | Viajes    | %          |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 44,8                       | 4,8         | -                    | -          | 16,4      | 1,8        |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 15,5                       | 12,1        | 1,4                  | 1,1        | 8,5       | 6,6        |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 175,6                      | 19,6        | 13,5                 | 1,5        | 15,1      | 1,7        |
| <b>Región de Murcia</b>     | 21,7                       | 16,8        | -                    | -          | -         | -          |
| <b>TOTAL</b>                | <b>257,6</b>               | <b>12,4</b> | <b>14,9</b>          | <b>0,7</b> | <b>40</b> | <b>1,9</b> |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.

Con respecto a Aragón, de nuevo los flujos más importantes a tener en cuenta son los referidos a la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia y, en menor medida, Castilla-La Mancha, siendo despreciables para este estudio los correspondientes con Madrid.

Así, con origen Aragón, tan sólo cabría destacar en cierta medida los flujos hacia la Comunidad Valenciana motivo vacaciones, con cerca de doscientos mil viajes mientras que ocio y profesionales se encuentran alrededor de los cien mil. En el resto de relaciones los flujos son prácticamente despreciables.

Con destino Aragón, tan sólo motivo vacaciones y ocio hacia la Comunidad Valenciana resultan significativos, en este caso con unos doscientos cincuenta y unos cuatrocientos treinta mil viajes.

**CUADRO 3.65: ORIGEN ARAGÓN HACIA EL RESTO DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |       |              |      |              |      |                       |      |
|-----------------------------|------------------|-------|--------------|------|--------------|------|-----------------------|------|
|                             | Total            |       | Vacaciones   |      | Ocio         |      | Motivos profesionales |      |
|                             | Viajes           | %     | Viajes       | %    | Viajes       | %    | Viajes                | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 380              | 100   | 27,8         | 7,3  | 85,6         | 22,5 | 147,9                 | 38,9 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 104,7            | 100   | 26           | 24,8 | 31,6         | 30,2 | 1,3                   | 1,2  |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 522,9            | 100,0 | 192,1        | 36,7 | 123,5        | 23,6 | 98,7                  | 18,9 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 12,5             | 100   | 9,7          | 77,6 | -            | -    | -                     | -    |
| <b>TOTAL</b>                | 1020,1           | 100,0 | <b>255,6</b> | 25,1 | <b>240,7</b> | 23,6 | <b>247,9</b>          | 24,3 |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE             |      |                    |      |             |      |
|-----------------------------|------------------------------|------|--------------------|------|-------------|------|
|                             | Visita a familiares o amigos |      | Ir a 2º residencia |      | Otros       |      |
|                             | Viajes                       | %    | Viajes             | %    | Viajes      | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 55,6                         | 14,6 | -                  | -    | 63,1        | 16,6 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 35,6                         | 34,0 | 10,2               | 9,7  | -           | -    |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 22,2                         | 4,2  | 74,2               | 14,2 | 12,2        | 2,3  |
| <b>Región de Murcia</b>     | 2,8                          | 22,4 | -                  | -    | -           | -    |
| <b>TOTAL</b>                | <b>116,2</b>                 | 11,4 | <b>84,4</b>        | 8,3  | <b>75,3</b> | 7,4  |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.



**CUADRO 3.66: DESTINO ARAGÓN DESDE EL RESTO DE COMUNIDADES DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |       |              |      |              |      |                       |      |
|-----------------------------|------------------|-------|--------------|------|--------------|------|-----------------------|------|
|                             | Total            |       | Vacaciones   |      | Ocio         |      | Motivos profesionales |      |
|                             | Viajes           | %     | Viajes       | %    | Viajes       | %    | Viajes                | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 586,5            | 100,0 | 145,5        | 24,8 | 139,2        | 23,7 | 97,2                  | 16,6 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 69,4             | 100,0 | 5,4          | 7,8  | 28,1         | 40,5 | 18,9                  | 27,2 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 970,6            | 100,0 | 244,7        | 25,2 | 433,1        | 44,6 | 25,9                  | 2,7  |
| <b>Región de Murcia</b>     | 34,6             | 100   | 12,7         | 36,7 | 7,7          | 22,3 | 8,5                   | 24,6 |
| <b>TOTAL</b>                | <b>1074,6</b>    | 100,0 | <b>262,8</b> | 24,5 | <b>468,9</b> | 43,6 | <b>53,3</b>           | 5,0  |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE           |      |                      |      |             |     |
|-----------------------------|----------------------------|------|----------------------|------|-------------|-----|
|                             | Visita familiares o amigos |      | a Ir a 2º residencia |      | Otros       |     |
|                             | Viajes                     | %    | Viajes               | %    | Viajes      | %   |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 159,3                      | 27,2 | 45,3                 | 7,7  | -           | -   |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 4,2                        | 6,1  | 10                   | 14,4 | 2,8         | 4,0 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 117,1                      | 12,1 | 139                  | 14,3 | 10,8        | 1,1 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 5,7                        | 16,5 | -                    | -    | -           | -   |
| <b>TOTAL</b>                | <b>127</b>                 | 11,8 | <b>149</b>           | 13,9 | <b>13,6</b> | 1,3 |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, pág. 310.

Por lo que respecta a Castilla y León, las consideraciones acerca de las regiones con interés a analizar son las mismas que para los casos de Cataluña y Aragón.

En este caso, con origen Castilla y León, únicamente adquieren cierta relevancia los viajes motivo vacaciones hacia la Comunidad Valenciana, algo más de trescientos mil.

En cuanto a Castilla y León como destino, siendo bajos todos ellos por motivos tan sólo merece la pena destacar los viajes motivo ocio desde Castilla-La Mancha que superan los ciento cincuenta mil.

**CUADRO 3.67: ORIGEN CASTILLA Y LEÓN HACIA EL RESTO DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |              |              |             |              |             |                       |             |
|-----------------------------|------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-----------------------|-------------|
|                             | Total            |              | Vacaciones   |             | Ocio         |             | Motivos profesionales |             |
|                             | Viajes           | %            | Viajes       | %           | Viajes       | %           | Viajes                | %           |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 1620,9           | 100          | 125,2        | 7,7         | 598,1        | 36,9        | 313                   | 19,3        |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 75,8             | 100          | 9,2          | 12,1        | 33,6         | 44,3        | 12,4                  | 16,4        |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 401              | 100          | 308,7        | 77,0        | 54,6         | 13,6        | 23,8                  | 5,9         |
| <b>Región de Murcia</b>     | 46,8             | 100          | 23,4         | 50,0        | 3,2          | 6,8         | 9,8                   | 20,9        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>2144,5</b>    | <b>100,0</b> | <b>466,5</b> | <b>21,8</b> | <b>689,5</b> | <b>32,2</b> | <b>359</b>            | <b>16,7</b> |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE           |             |                      |            |              |             |
|-----------------------------|----------------------------|-------------|----------------------|------------|--------------|-------------|
|                             | Visita familiares o amigos |             | a Ir a 2º residencia |            | Otros        |             |
|                             | Viajes                     | %           | Viajes               | %          | Viajes       | %           |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 316,2                      | 19,5        | 51,6                 | 3,2        | 216,8        | 13,4        |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 15,1                       | 19,9        | -                    | -          | 5,5          | 7,3         |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 4,5                        | 1,1         | 9,4                  | 2,3        | -            | -           |
| <b>Región de Murcia</b>     | 5,1                        | 10,9        | -                    | -          | 5,3          | 11,3        |
| <b>TOTAL</b>                | <b>340,9</b>               | <b>15,9</b> | <b>61</b>            | <b>2,8</b> | <b>227,6</b> | <b>10,6</b> |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.

**CUADRO 3.68: DESTINO CASTILLA Y LEÓN DESDE EL RESTO DE COMUNIDADES DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |       |               |      |               |      |                       |      |
|-----------------------------|------------------|-------|---------------|------|---------------|------|-----------------------|------|
|                             | Total            |       | Vacaciones    |      | Ocio          |      | Motivos profesionales |      |
|                             | Viajes           | %     | Viajes        | %    | Viajes        | %    | Viajes                | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 7698,8           | 100   | 1335,3        | 17,3 | 2587,7        | 33,6 | 233,7                 | 3,0  |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 453              | 100   | 45,9          | 10,1 | 162,5         | 35,9 | 78,5                  | 17,3 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 207,4            | 100   | 101,2         | 48,8 | 59,1          | 28,5 | 9                     | 4,3  |
| <b>Región de Murcia</b>     | 51,8             | 100   | 32,4          | 62,5 | 5,8           | 11,2 | 1,5                   | 2,9  |
| <b>TOTAL</b>                | <b>8411</b>      | 100,0 | <b>1514,8</b> | 18,0 | <b>2815,1</b> | 33,5 | <b>322,7</b>          | 3,8  |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE           |      |                      |      |             |     |
|-----------------------------|----------------------------|------|----------------------|------|-------------|-----|
|                             | Visita familiares o amigos |      | a Ir a 2º residencia |      | Otros       |     |
|                             | Viajes                     | %    | Viajes               | %    | Viajes      | %   |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 1035,8                     | 13,5 | 2469,8               | 32,1 | 36,5        | 0,5 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 57,9                       | 12,8 | 94,9                 | 20,9 | 13,3        | 2,9 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 27,5                       | 13,3 | 10,6                 | 5,1  | -           | -   |
| <b>Región de Murcia</b>     | 12,1                       | 23,4 | -                    | -    | -           | -   |
| <b>TOTAL</b>                | <b>1133,3</b>              | 13,5 | <b>2575,3</b>        | 30,6 | <b>49,8</b> | 0,6 |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.

Por último, en el caso de Andalucía, respecto de las regiones a considerar, cabe advertir que en el caso de Castilla-La Mancha, la relevancia de los datos para el estudio puede ser menor todavía que en los casos estudiados puesto que queda incorporado el Corredor de Sevilla a Madrid por Ciudad Real.

En cuanto a las relaciones con Andalucía como origen, aunque es muy bajo el número de viajes, en este caso, es la Región de Murcia hacia la que más viajes se dirigen superando los cien mil motivo vacaciones si bien llama la atención que por motivos profesionales casi se duplican los viajes destino Comunidad Valenciana frente a Murcia.

Por lo que a Andalucía como destino atañe, la relevancia es mucho más importante destacando los viajes motivo vacaciones desde la Comunidad Valenciana con más de cuatrocientos cincuenta mil, frente a los menos de ciento cincuenta mil de Castilla-La Mancha y Murcia. Por su parte los viajes motivo ocio alcanzan los doscientos setenta mil en los casos de la Comunidad Valenciana y Murcia frente a poco más de cien mil para Castilla-La Mancha.

También los viajes de visita a familiares adquieren una cierta importancia desde la Comunidad Valenciana con más de ciento setenta mil. Por último, cabe destacar el hecho de que los viajes por motivos profesionales son mayores en sentido Andalucía que al revés para las tres regiones, sobre los cien mil.

**CUADRO 3.69: ORIGEN ANDALUCIA HACIA EL RESTO DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |       |              |      |            |      |                       |      |
|-----------------------------|------------------|-------|--------------|------|------------|------|-----------------------|------|
|                             | Total            |       | Vacaciones   |      | Ocio       |      | Motivos profesionales |      |
|                             | Viajes           | %     | Viajes       | %    | Viajes     | %    | Viajes                | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 1786,3           | 100,0 | 309          | 17,3 | 386,7      | 21,6 | 718,8                 | 40,2 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 108,1            | 100   | 35           | 32,4 | 43         | 39,8 | 9,6                   | 8,9  |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 239,1            | 100   | 87,9         | 36,8 | 59,8       | 25,0 | 70,7                  | 29,6 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 346,9            | 100   | 113,2        | 32,6 | 57,5       | 16,6 | 43,8                  | 12,6 |
| <b>TOTAL</b>                | 2480,4           | 100,0 | <b>545,1</b> | 22,0 | <b>547</b> | 22,1 | <b>842,9</b>          | 34,0 |

|                             | MOTIVO DEL VIAJE             |      |                    |   |            |     |
|-----------------------------|------------------------------|------|--------------------|---|------------|-----|
|                             | Visita a familiares o amigos |      | Ir a 2º residencia |   | Otros      |     |
|                             | Viajes                       | %    | Viajes             | % | Viajes     | %   |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 201,4                        | 11,3 | -                  | - | 170,4      | 9,5 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 20,5                         | 19,0 | -                  | - | -          | -   |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 11,6                         | 4,9  | -                  | - | 9,1        | 3,8 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 114,9                        | 33,1 | -                  | - | 17,5       | 5,0 |
| <b>TOTAL</b>                | <b>348,4</b>                 | 14,0 | -                  | - | <b>197</b> | 7,9 |

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.

**CUADRO 3.70: DESTINO ANDALUCIA DESDE EL RESTO DE COMUNIDADES DEL CORREDOR.**

|                             | MOTIVO DEL VIAJE |     |            |      |        |      |                       |      |
|-----------------------------|------------------|-----|------------|------|--------|------|-----------------------|------|
|                             | Total            |     | Vacaciones |      | Ocio   |      | Motivos profesionales |      |
|                             | Viajes           | %   | Viajes     | %    | Viajes | %    | Viajes                | %    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 2822,7           | 100 | 1360,9     | 48,2 | 418,1  | 14,8 | 629,7                 | 22,3 |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 482,3            | 100 | 149,2      | 30,9 | 112,6  | 23,3 | 110,3                 | 22,9 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 1124,8           | 100 | 464,6      | 41,3 | 270,2  | 24,0 | 90,4                  | 8,0  |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

|                         |               |       |               |      |               |      |              |      |
|-------------------------|---------------|-------|---------------|------|---------------|------|--------------|------|
| <b>Región de Murcia</b> | 627,5         | 100   | 132           | 21,0 | 272,9         | 43,5 | 110,5        | 17,6 |
| <b>TOTAL</b>            | <b>5057,3</b> | 100,0 | <b>2106,7</b> | 41,7 | <b>1073,8</b> | 21,2 | <b>940,9</b> | 18,6 |

|                             | <b>MOTIVO DEL VIAJE</b>    |          |                      |          |               |          |
|-----------------------------|----------------------------|----------|----------------------|----------|---------------|----------|
|                             | Visita familiares o amigos |          | a Ir a 2º residencia |          | Otros         |          |
|                             | <b>Viajes</b>              | <b>%</b> | <b>Viajes</b>        | <b>%</b> | <b>Viajes</b> | <b>%</b> |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 252,3                      | 8,9      | 126,4                | 4,5      | 35,3          | 1,3      |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 47,3                       | 9,8      | 50                   | 10,4     | 12,9          | 2,7      |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 176,9                      | 15,7     | 31                   | 2,8      | 91,7          | 8,2      |
| <b>Región de Murcia</b>     | 88,3                       | 14,1     | 18,5                 | 2,9      | 5,3           | 0,8      |
| <b>TOTAL</b>                | <b>564,8</b>               | 11,2     | <b>225,9</b>         | 4,5      | <b>145,2</b>  | 2,9      |

Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000, pág. 310.

## **7.6. CONCLUSIONES PARCIALES**

El Corredor Madrid-Levante ha experimentado en esta segunda mitad del siglo XX un crecimiento de su población muy notable pasando de menos de dos millones de habitantes en 1960 a superar los tres millones y medio en 2004, lo que supuso una tasa media anual del 1,80%, prácticamente el doble de la experimentada en el conjunto de España y también muy superior a la correspondiente a la etapa de llegada del ferrocarril –ligeramente superior a la unidad–. Por tanto, en estos más de cuarenta años la dinámica de crecimiento se ha intensificado manteniendo e incluso aumentando el diferencial positivo de crecimiento respecto de otras zonas de España.

En este sentido, en el propio Corredor, las mayores tasas de crecimiento de población se han concentrado en las zonas y municipios del litoral y prelitoral como el AI-4 (Torrevieja, San Javier y Mazarrón), SC-1 (Castellón y Vinaroz), SC-3 (Alicante), SC-5 (Denia y Gandía) y SC-6 (Elche, Totana y Águilas). Ha sido durante los últimos años un saldo migratorio muy elevado el responsable de esa dinámica. A estas zonas habría que añadir Madrid y Valencia, que si bien en el trabajo se han considerado sus datos a nivel municipal, el Área Metropolitana de la primera supera los cinco millones de habitantes, y la de la segunda el millón y medio. En el lado opuesto, las zonas y municipios con menores tasas de crecimiento demográfico se corresponden con el espacio comprendido entre el prelitoral levantino y en entorno de Madrid, son los casos del AI-1 (La Almarcha y Casas Ibáñez), SC-7 (Mula y Caravaca), C-1 –a excepción de Valencia– (Requena y Cuenca) y SC-4 (Alcoy y Játiva), y en general de los municipios manchegos como Alcázar de San Juan, Villarrobledo o Hellín, observándose durante los últimos años en su mayoría saldos migratorios exiguos al igual que el crecimiento vegetativo.

En cuanto al tejido productivo, la aproximación realizada a comienzos de los años sesenta muestra en parte el mantenimiento de potenciales productivos altos o muy altos siguiendo los principales ejes de comunicación de Madrid hacia el litoral como el C-1, SC-3 o SC-5 con municipios como Tarancón, Cuenca, Valencia, Alicante, Gandía, Denia, Benidorm, además de Villarrobledo e incluso Motilla del Palancar, y otros del prelitoral como el SC-4, casos de Alcoy, Játiva o Alcira. En el lado opuesto, se aprecia un cierto decaimiento en el eje de Madrid a Albacete, Murcia y Cartagena, y en general en el entorno murciano y buena parte del albaceteño y conquense, C-2, SC-2, SC-6, incluyendo municipios tales como Albacete, Murcia, Cartagena, reflejo del relativo atraso histórico murciano y de un cierto decaimiento de las tierras manchegas.

Por lo que respecta al índice potencial productivo a comienzos del siglo XXI, a nivel de zonas se observa una polarización hacia el litoral y prelitoral siguiendo los principales ejes de comunicación, además del entorno de Madrid, advirtiéndose los menores valores de este índice en el espacio comprendido entre estos dos lugares. De este modo son las zonas C-1, SC-3, SC-5 y SC-1, las que alcanzan los potenciales productivos más altos incluyendo a municipios como Tarancón, Valencia, Almansa, Elda, Alicante, Sagunto, Castellón, Vinaroz, Denia, Benidorm e incluso Cuenca, que merecerá especial atención pues este índice contrasta con un estancamiento demográfico desde inicios de los noventa. Por el contrario, son las zonas interiores como el AI-1, SC-7 (La Almarcha, Mula y Caravaca), pero también otras zonas no tan interiores del sureste peninsular como el SC-6 (Orihuela, Totana, Lorca y Águilas) o el AI-4 (San Javier y Mazarrón)

además de otros municipios situados en el SC-2, el eje de Albacete a Murcia y Cartagena (Hellín, Cieza y Torre-Pacheco) las que relativamente muestran un menor índice potencial productivo.

Analizando conjuntamente el dinamismo demográfico y potencial productivo se aprecia que en términos generales ha habido una correspondencia entre mayor dinamismo demográfico y potencial productivo correspondiendo, por consiguiente, los mayores niveles de crecimiento demográfico y actividad económica a las zonas y municipios ubicados en el litoral, mientras que el estancamiento de la población y los índices más bajos de índice potencial productivo han correspondido mayoritariamente al espacio más occidental valenciano y murciano y a las provincias manchegas hasta el borde con Madrid.

Ahora, y para finalizar estas conclusiones parciales hay que poner de relieve la evolución de la red de comunicaciones en el Corredor (accesibilidad y competitividad entre modos) y contrastar esa evolución con la seguida por las variables socioeconómicas descritas en las zonas y municipios del Corredor para observar su relación o independencia.

Así, en primer lugar cabe destacar el mantenimiento de los principales ejes históricos de comunicaciones, los radiales viarios desde Madrid hacia Valencia, Albacete, Alicante, Murcia y Cartagena, y el eje costero gracias a la ejecución de la Autopista del Mediterráneo casi acabada a finales de los setenta, con su prolongación hacia Murcia, Almería y Granada en las décadas siguientes. Del mismo modo, los ejes ferroviarios más importantes han seguido estas rutas radiales y se ha fortalecido el eje costero aunque en este caso no alcanzando Andalucía.

En segundo lugar, hay que recordar el desplazamiento casi absoluto que ha sufrido el ferrocarril a favor de la carretera en el conjunto nacional<sup>109</sup>, a consecuencia de una mayor competitividad tanto en el transporte de viajeros como de mercancías<sup>110</sup>.

Concretamente, en el Corredor Madrid-Levante la accesibilidad aumentó en torno a un cincuenta por ciento por carretera en la segunda mitad de siglo, mientras que en mercancías fueron algo superiores acercándose al sesenta por ciento siendo prácticamente similares en el conjunto de zonas y municipios.

Por otro lado, si se compara la accesibilidad ferrocarril-carretera en términos de tiempos en el Corredor se aprecia que es cerca de un setenta por ciento superior en la carretera (además de que hay que tener en cuenta que el AI-1, AI-3, AI-4 y SC-7 no disponen de conexión ferroviaria directa) mientras que si se hace en términos de costes la accesibilidad es superior por carretera en torno al sesenta por ciento. El ferrocarril tan sólo se muestra competitivo respecto de la carretera en términos de costes en el eje litoral de Alicante a Castellón debido a la existencia del peaje en la Autopista AP-7 aunque no se puede olvidar el itinerario alternativo que conforman según tramos la N-332 y la N-340. Por su parte, en términos de tiempo únicamente muestra competitividad respecto de las principales ciudades del Corredor como Valencia, Alicante, o Albacete además de Alcázar y, en menor medida, Aranjuez, Villarrobledo y Játiva.

Por consiguiente, tratando de extraer conclusiones respecto de la accesibilidad ferroviaria y el desarrollo socioeconómico, aquellas relaciones en las que en términos de costes el ferrocarril

---

<sup>109</sup> Tal cual se vio, más del ochenta por ciento de los viajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro son captados por la carretera y menos del cinco por ciento por ferrocarril.

<sup>110</sup> Como se recordará los costes por carretera eran tres veces inferiores respecto del ferrocarril y la velocidad estrictamente de recorrido en torno al 30% superior por carretera.

resulta competitivo –eje litoral– se corresponden con zonas que han aumentado su potencial socioeconómico. Sin embargo, en esas rutas no hay que olvidar la presencia de una vía alternativa gratuita y la escasa competitividad ferroviaria en términos de tiempo, por lo que la incidencia del ferrocarril en este eje queda en entredicho. De acuerdo con los flujos intercomunitarios en el marco del Corredor, parece que la respuesta a este dinamismo en el litoral viene asociada básicamente motivo vacaciones, ocio, y en general, por motivos turísticos.

Así mismo en aquellas otras relaciones en las que en términos de tiempos el ferrocarril es competitivo –capitales y el eje de Madrid a Albacete– en costes no lo es, y en este caso, si bien en las capitales asciende su índice potencial productivo, el eje manchego muestra un estancamiento socioeconómico. Es decir, que el ferrocarril no parece determinante en el devenir socioeconómico. Pero, además si ese análisis se efectúa respecto de la accesibilidad por carretera, modo dominante en el periodo y sobre el que en todo caso podría esperarse una cierta correlación, como ya se dijo la variación de accesibilidad ha sido prácticamente similar para el conjunto de zonas y municipios no advirtiéndose una relación directa entre variación de accesibilidad en el periodo y evolución socioeconómica registrada.

Por tanto, una vez más se ha de recurrir al análisis particular de zonas y municipios para tratar de entender las causas de su evolución socioeconómica durante este medio siglo enfatizando la posible vinculación de las infraestructuras de transporte y, sobre todo, del ferrocarril.



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**

(volumen III.II)

Presentada por:

Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:

D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

## **7.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONENTEN.**

Como se ha visto en el análisis general una vez más no se ha observado una relación biunívoca entre transporte y desarrollo socioeconómico aventurando, por tanto, que son otros factores los que pueden justificar estos procesos de desarrollo en las distintas zonas y municipios. Adicionalmente, y para poder caracterizar con una mayor precisión el modelo territorial del Corredor Madrid-Levante de cara a la posible incidencia de la alta velocidad las variables anteriores se han completado con las siguientes:

- Para precisar la dinámica demográfica durante estos más de cuarenta años a nivel municipal se han incorporado (ANEXOS 3.33, 3.34 y 3.35):
  - Los valores censales de los años 1970 y 1981.
  - El porcentaje de inmigrantes respecto de la población media en el periodo 1996-2001 distinguiendo entre países desarrollados y subdesarrollados.
  
- Respecto de la actividad socioeconómica:
  - Para poder establecer la dinámica transformadora actual y futura que permita una aproximación al modelo territorial tendencial y con éste a los efectos de la puesta en marcha de los nuevos servicios, se ha desarrollado la estructura sectorial de empleo en base a los datos del Censo de Población de 1991 del Instituto Nacional de Estadística<sup>111</sup>, se ha calculado la especialización por sectores según el método de Nelson y, para finalizar, se ha calculado el Índice Potencial Productivo, lo que permitirá una comparación directa con los valores obtenidos en 2001 (ANEXOS 3.36 a 3.45).
  - Tomando estos datos sobre empleo y para los sectores disponibles (secundario con su desagregación en construcción y secundario propiamente dicho, y terciario) el número de actividades tomado del “Anuario Económico de España, 2005” de La Caixa, se ha estimado un indicador sintético de cada uno que estima la Relevancia de cada uno de los sectores en las zonas y municipios mediante un análisis “cluster” del mismo estilo de los utilizados previamente para llevar a cabo la tipología por caracterización demográfica. También se ha efectuado esto mismo para el año 1991 pero sólo teniendo en cuenta los datos de empleo. Respecto del sector primario se han tomado los datos de Superficie Agrícola Utilizada (S.A.U.) del Censo Agrario de 1999 y los datos de empleados del Censo

---

<sup>111</sup> La agrupación por sectores productivos ha sido la siguiente:

- Primario: Agricultura y pesca.
- Secundario: Industrias extractivas y manufactureras, y energía eléctrica, gas y agua.
- Terciario: Comercio, restaurantes y hotelería, y otros servicios.

de 2001 para estimar la relevancia. En todos los casos las variables se han ponderado con pesos similares (ANEXOS 3.46 a 3.61).

Así mismo, y por su gran relación con la posible incidencia del TAV como se verá en la fase siguiente, en las zonas y municipios para el año 2001 se ha estimado la relevancia y especialización del sector “terciario avanzado” –como parte del terciario– en base a los valores de empleo en los municipios y zonas (ANEXOS 3.62 a 3.65).

- Por la importancia que reviste la actividad turística para el conjunto de España pero concretamente para el litoral levantino y otros puntos del Corredor<sup>112</sup>, se van a analizar la especialización según los distintos modelos de desarrollo turístico, fundamentalmente el basado en el turismo hotelero y el residencial, además de la relevancia de los bienes patrimoniales y culturales de cada municipio lo cual facilitará en la última parte de este trabajo establecer una relación entre la puesta en marcha de los servicios y el impacto sobre el sector de acuerdo con la experiencia nacional e internacional (ANEXOS 3.66 a 3.77). Las variables a considerar serán las siguientes:
  - “Índice Turístico”<sup>113</sup> municipal tomado del Anuario Económico de La Caixa, lo que permite la caracterización de la oferta reglada con lo que se puede estimar tanto la especialización turística como la relevancia<sup>114</sup> del sector en el modelo desarrollo basado en la hotelería.
  - Número total de viviendas secundarias relativizadas por el total de viviendas en 2001 tomadas del Censo de ese año con lo que se puede estimar la especialización funcional turística y relevancia en el modelo de desarrollo residencial siguiendo la metodología del apartado anterior.

---

<sup>112</sup> España recibió en 2005, 55,6 millones de turistas internacionales, lo que la sitúa en segundo lugar por detrás de Francia con más de setenta y cinco millones en Europa. El turismo representa aproximadamente el 12% de la producción tanto de la producción como del empleo en el conjunto de la economía española. Concretamente, la Comunidad Valenciana representó el 11,8% del total de viajes realizados a nivel nacional, con casi quince millones de viajes mientras que el número de turistas internacionales ascendió a 5,1 millones. En Murcia, esta última cifra se situó en más ochocientos mil turistas, lo que supuso respecto de 2004 un incremento del 24%. Fuentes: *España: Turismo Interior 2003, Empleo en el sector turístico, año 2005, Comunidad Valenciana, movimientos turísticos de los españoles, Familitur, años 1999-2003 y Balance del Turismo en España, 2005*, Instituto de Estudios Turísticos, Secretaría General de Turismo, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

<sup>113</sup> Este indicador se obtiene en función de la cuota o impuesto de actividades económicas correspondiente a las actividades turísticas, el cual se basa a su vez en la categoría de los establecimientos turísticos (hoteles y moteles, hoteles-apartamentos, hostales y pensiones, fondas y casas de huéspedes, campings y apartamentos gestionados por empresas), número de habitaciones y ocupación anual (todo el año o parte del año); por lo que constituye prácticamente un indicador de la oferta turística. El valor del índice indica la participación (en tanto por 100.000) que corresponde a cada municipio, provincia o comunidad autónoma sobre una base nacional de 100.000 unidades (total euros recaudación impuesto (IAE) = 100.000).

<sup>114</sup> Para la especialización se normalizarán los valores de cada variable relativizándolos por la población que corresponda a cada zona o municipio. Para la relevancia se llevará a cabo el tradicional análisis “cluster” desarrollado para otras tantas variables en este trabajo.

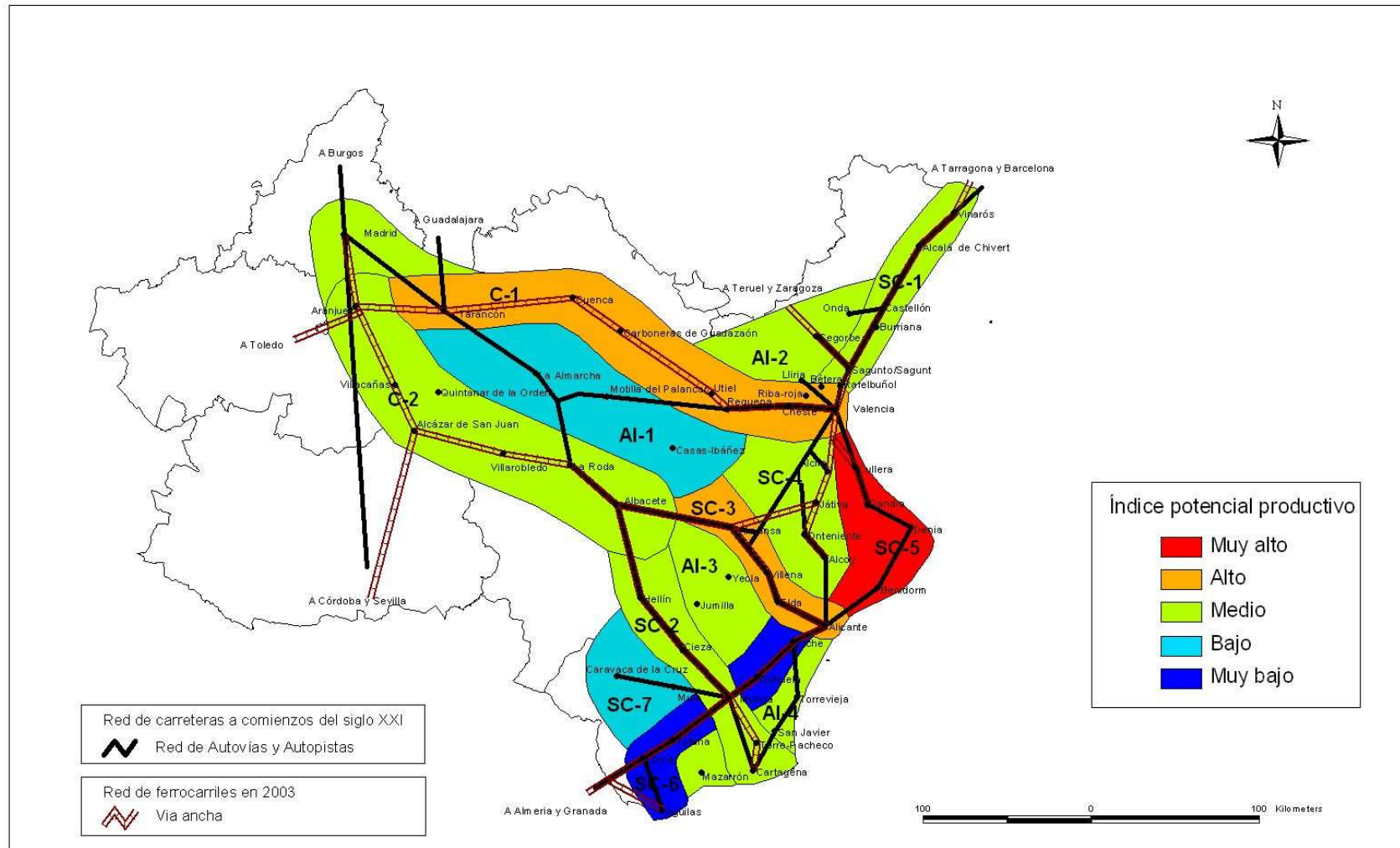
- Caracterización de la oferta cultural por zonas y municipios (de nuevo, especialización y relevancia) según la presencia de Patrimonios de la Humanidad, Bienes de Interés Cultural (BIC) muebles e inmuebles, y museos. Para ello se darán pesos según el tipo de distinción<sup>115</sup> de la siguiente forma:
  - Patrimonio de la Humanidad: 5.
  - Bienes de Interés Cultural: 1.
  - Museos: 1.
  - También se ha añadido la presencia de la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia con peso 5.
- Por último, y más vinculado a variables sociales, los datos sobre empleo (tasa de actividad y tasa de paro, INE), nivel formativo –por su gran influencia sobre el desarrollo como se ha visto, por ejemplo, para el caso de Alcoy o la cuenca minera murciana– y renta familiar (La Caixa), procedentes también del Censo de 2001, se han agrupado (mediante la normalización de valores con igualdad de pesos para cada variable) en un indicador sintético que se ha denominado “Articulación social” (ANEXOS 78 y 79).

Por la relevancia de algunas de estas variables de cara al análisis de zonas y municipios del Corredor, seguidamente se representan gráficamente sus valores (MAPAS 3.35 a 3.54).

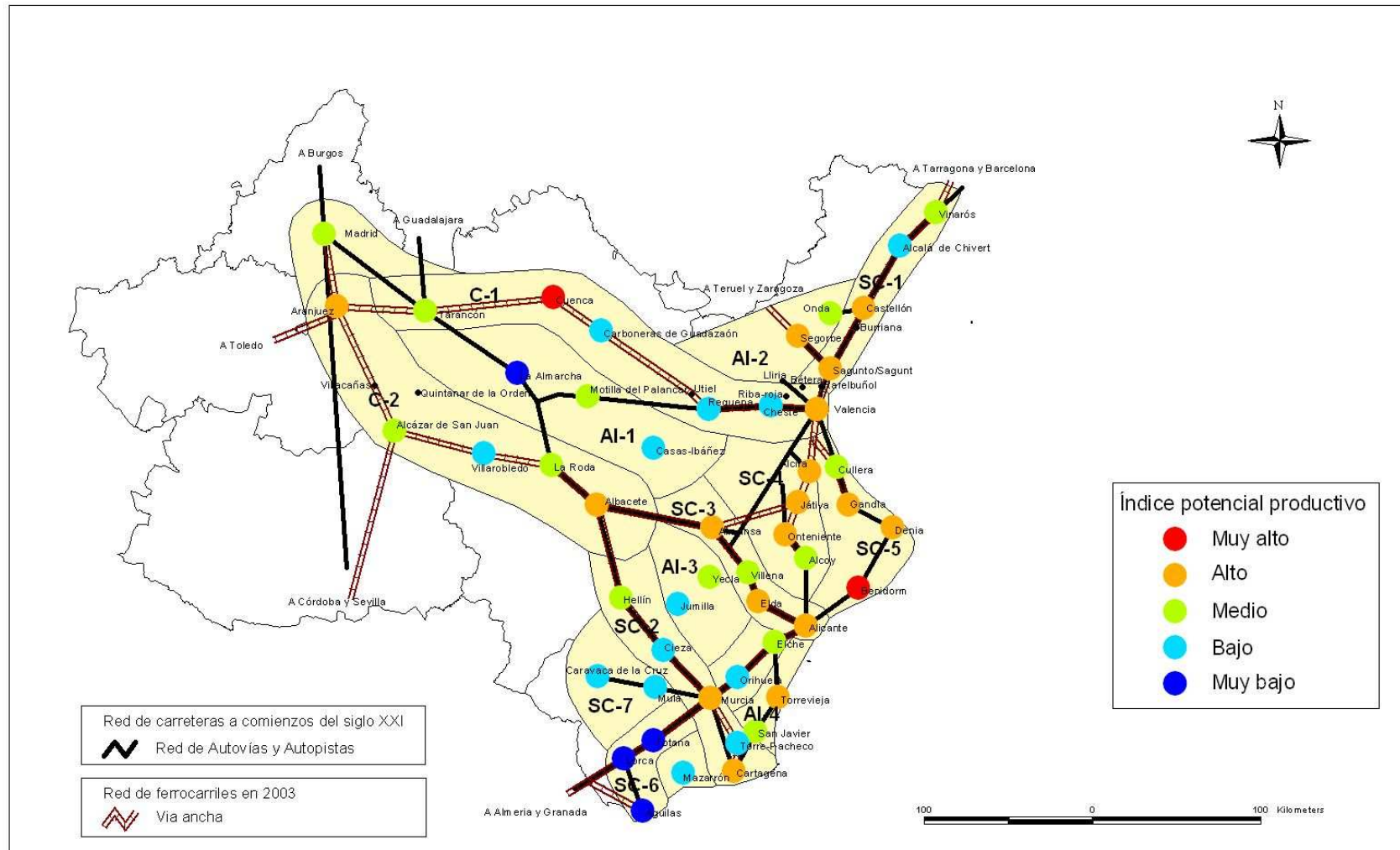
---

<sup>115</sup> Las fuentes utilizadas han sido la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, <http://whc.unesco.org/>), Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes Culturales, Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico ([www.mcu.es](http://www.mcu.es)), Dirección General de Economía, Planificación y Estadística, Centro Regional de Estadística de Murcia, “Anuario Estadístico de la Región de Murcia, 2004”, Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia, portal de Patrimonio cultural de la Región de Murcia ([www.patrimur.com](http://www.patrimur.com)), Dirección general de Cultura Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura y Deportes, Dirección General de Archivos, Museos y Bibliotecas: “Museos, colecciones, Comunidad de Madrid, marzo, 2005”, Instituto Valenciano de Estadística (IVE, [www.ive.es](http://www.ive.es)): Fichas Municipales, cultura, 2004, y [www.castillalamancha.es](http://www.castillalamancha.es), cultura, temas de arte.

MAPA 3.35: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO 1991 POR ZONAS.

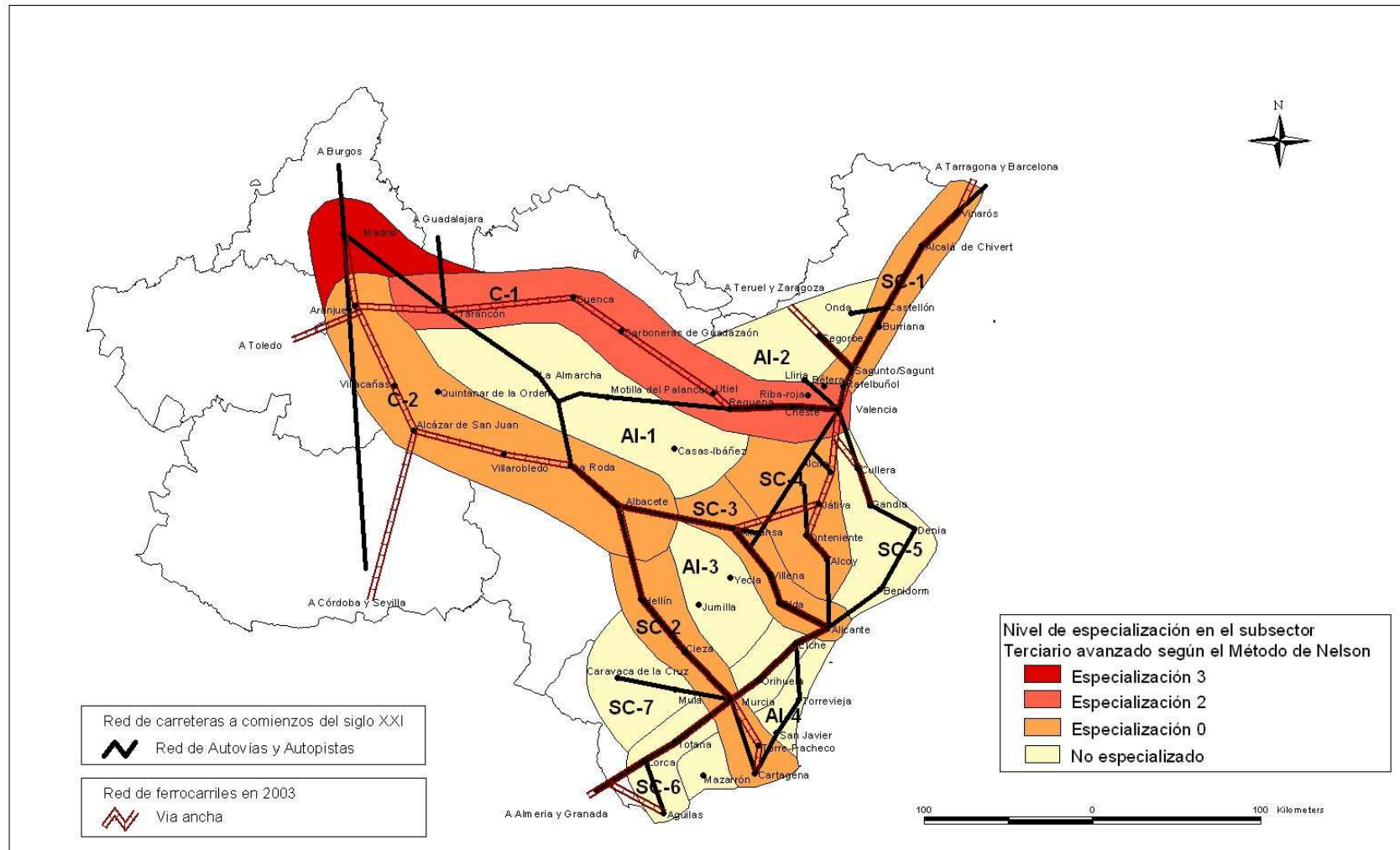


**MAPA 3.36: ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO 1991 MUNICIPAL.**



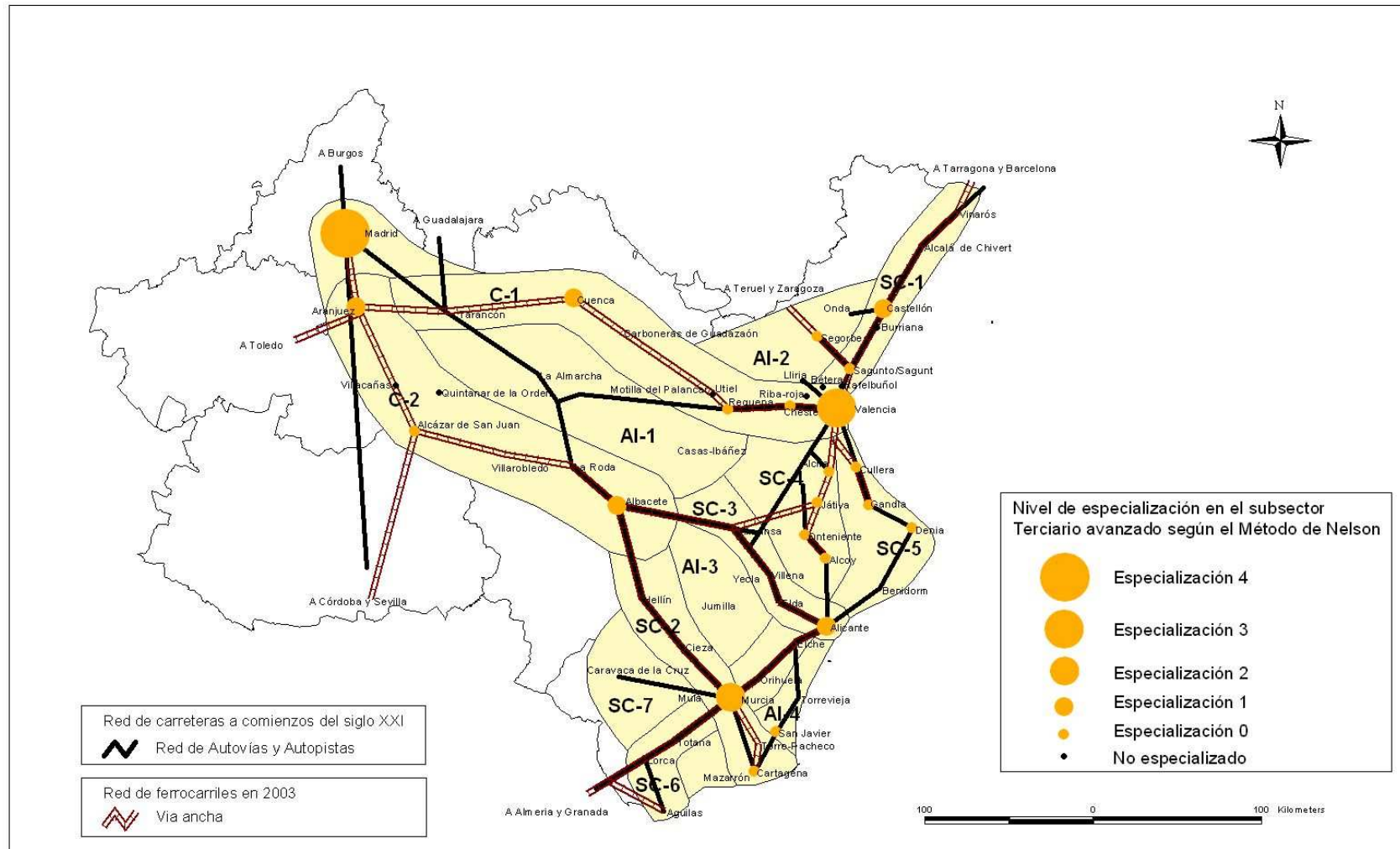
Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de población de 1991, INE.

**MAPA 3.37: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR TERCIARIO AVANZADO POR ZONAS EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de población de 2001, INE.

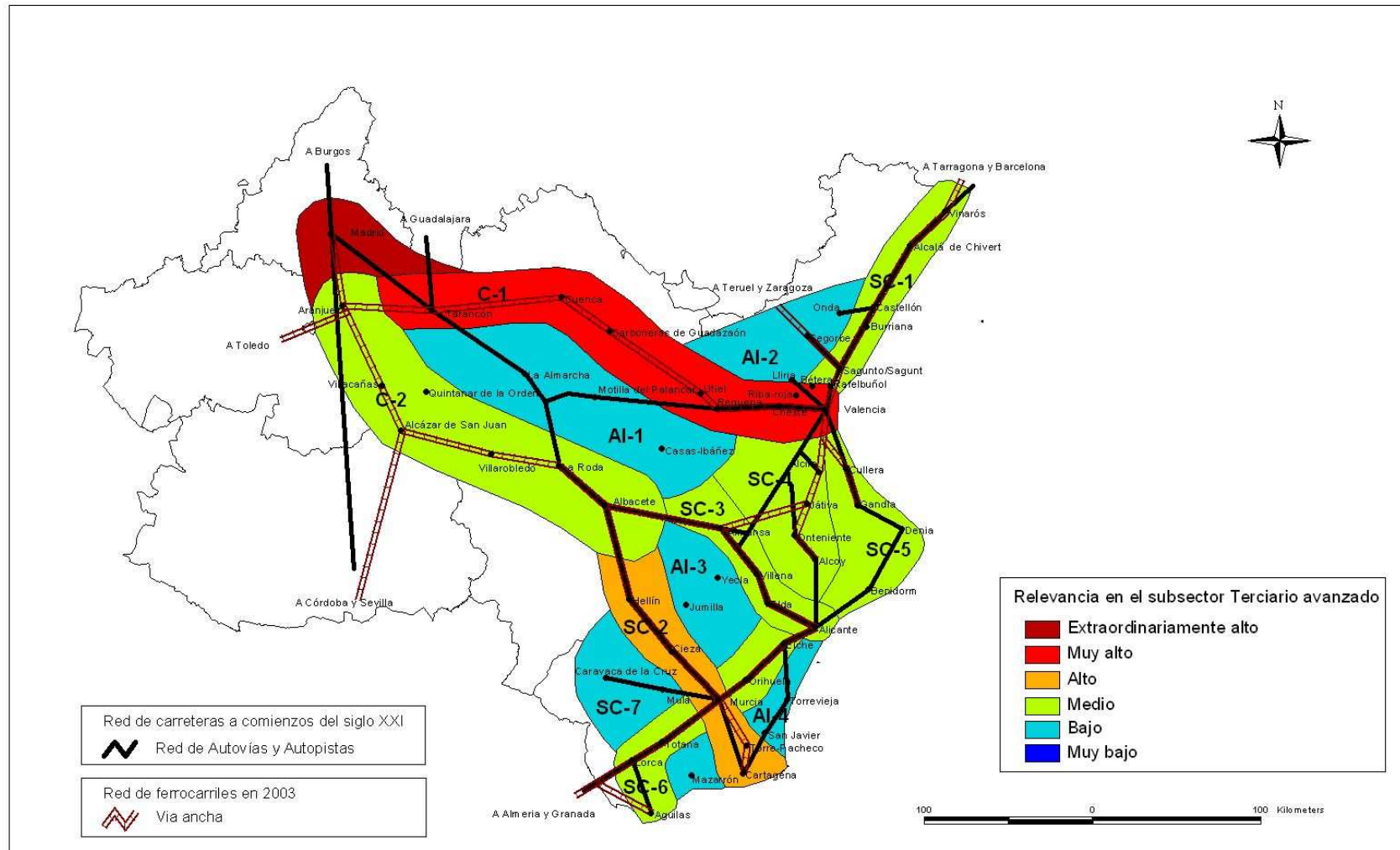
**MAPA 3.38: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR TERCIARIO AVANZADO MUNICIPAL EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de población de 2001, INE.

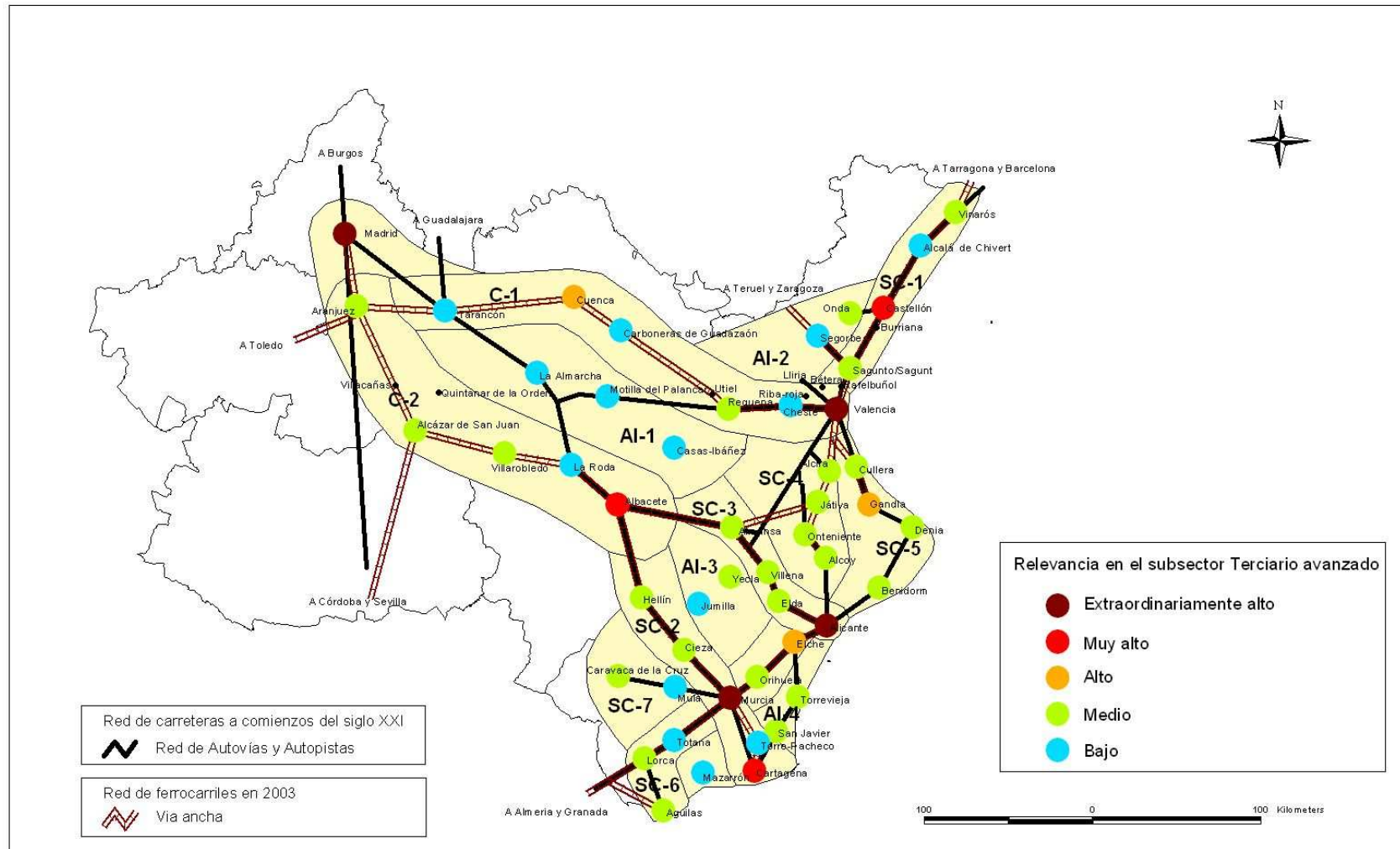


**MAPA 3.39: RELEVANCIA SECTOR TERCIARIO AVANZADO POR ZONAS 2001.**



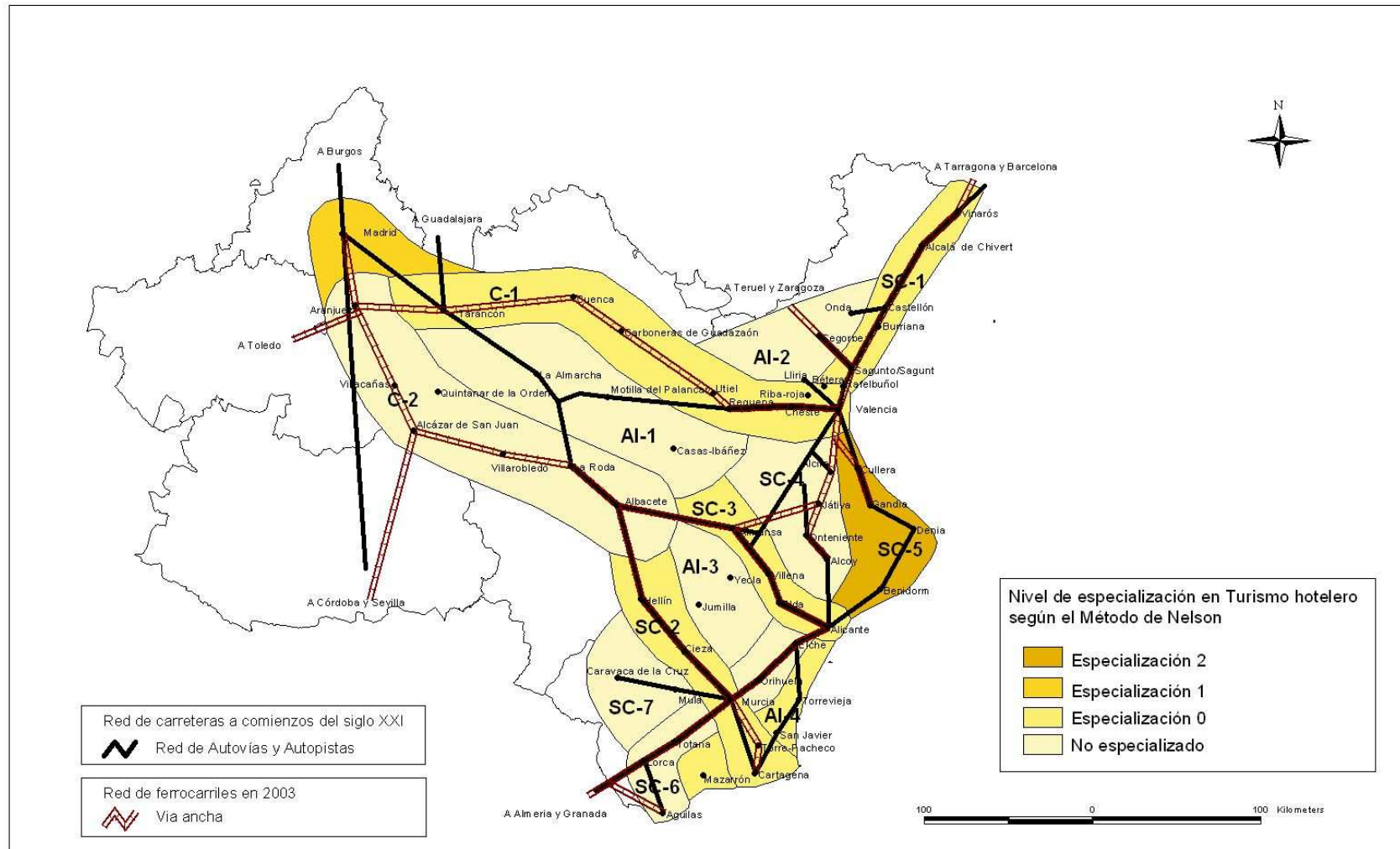
Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de población de 1991, INE.

**MAPA 3.40: RELEVANCIA SECTOR TERCIARIO AVANZADO MUNICIPAL 2001.**



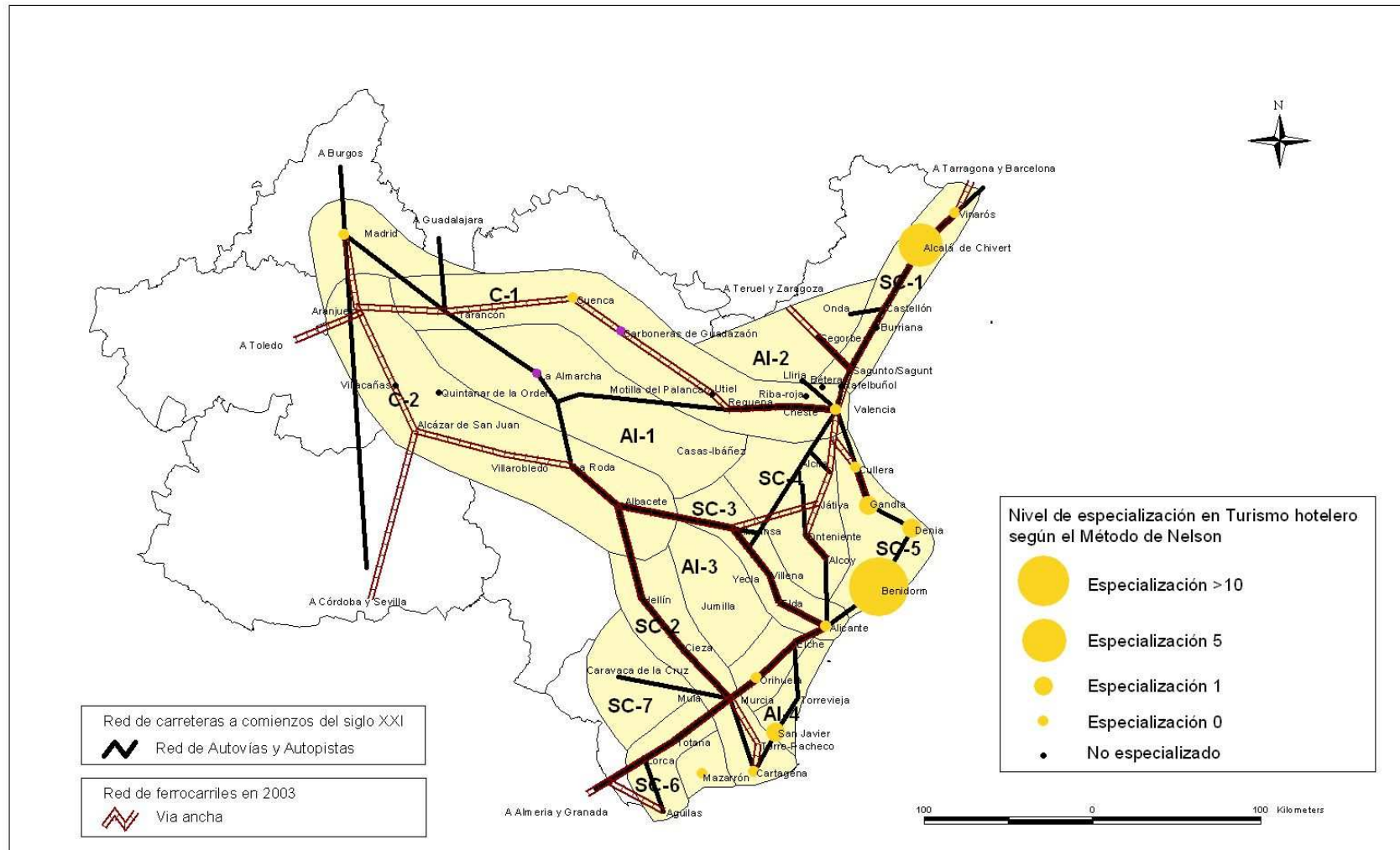
Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de población de 1991, INE.

**MAPA 3.41: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN TURISMO HOTELERO POR ZONAS EN 2001.**



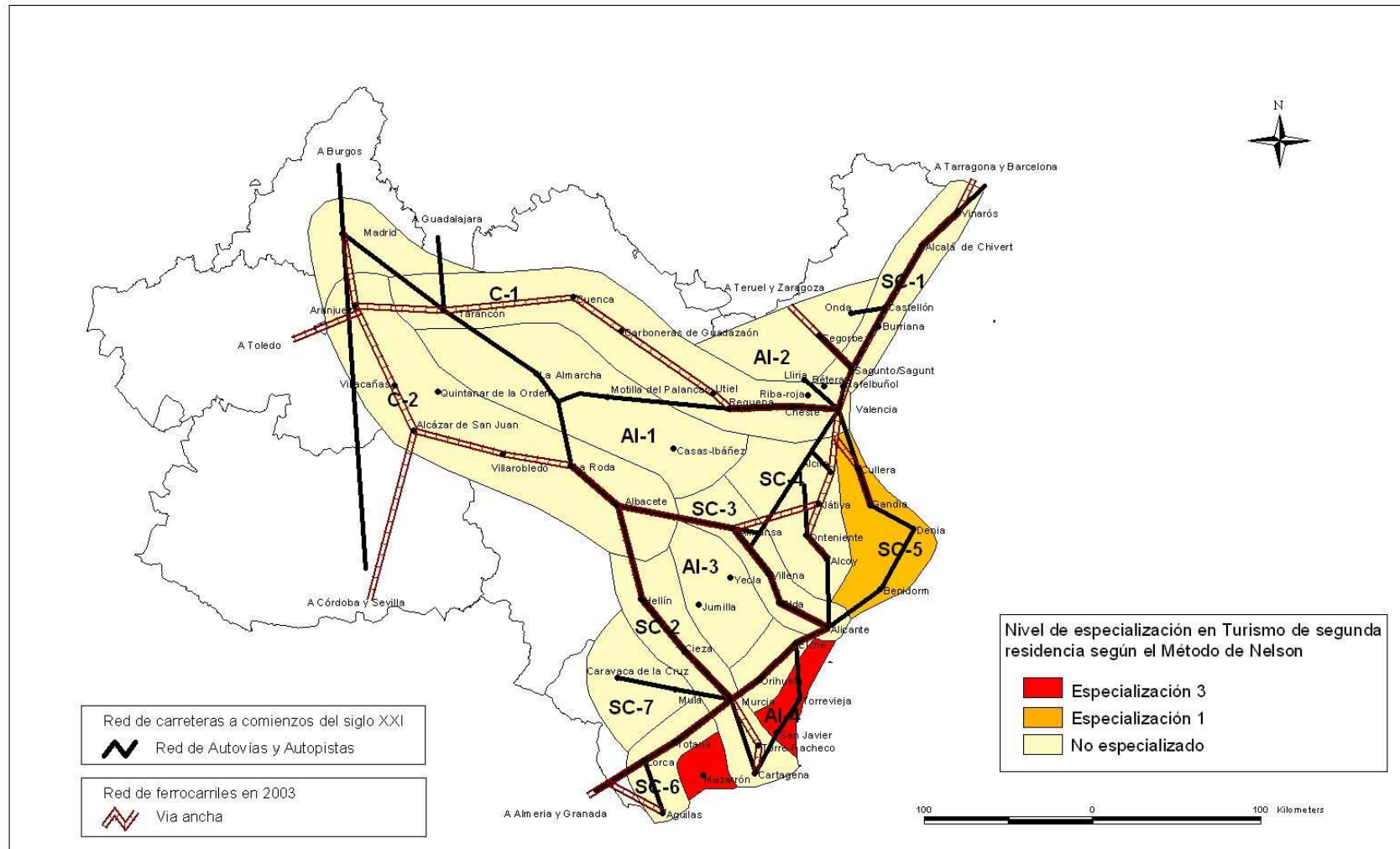
Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa.

**MAPA 3.42: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA AL EN TURISMO HOTELERO MUNICIPAL EN 2001.**



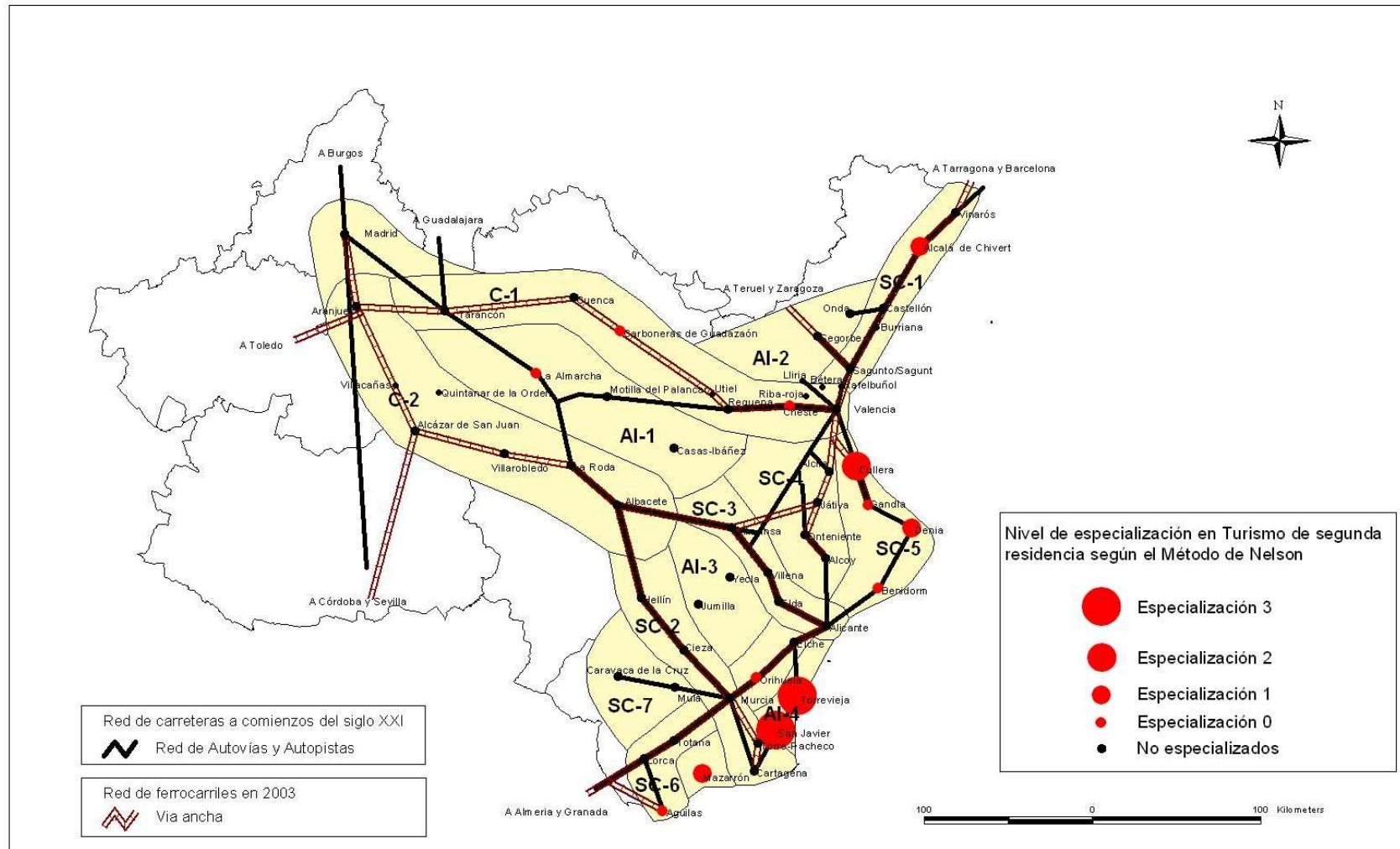
Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa.

**MAPA 3.43: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN TURISMO DE SEGUNDA RESIDENCIA POR ZONAS EN 2001.**



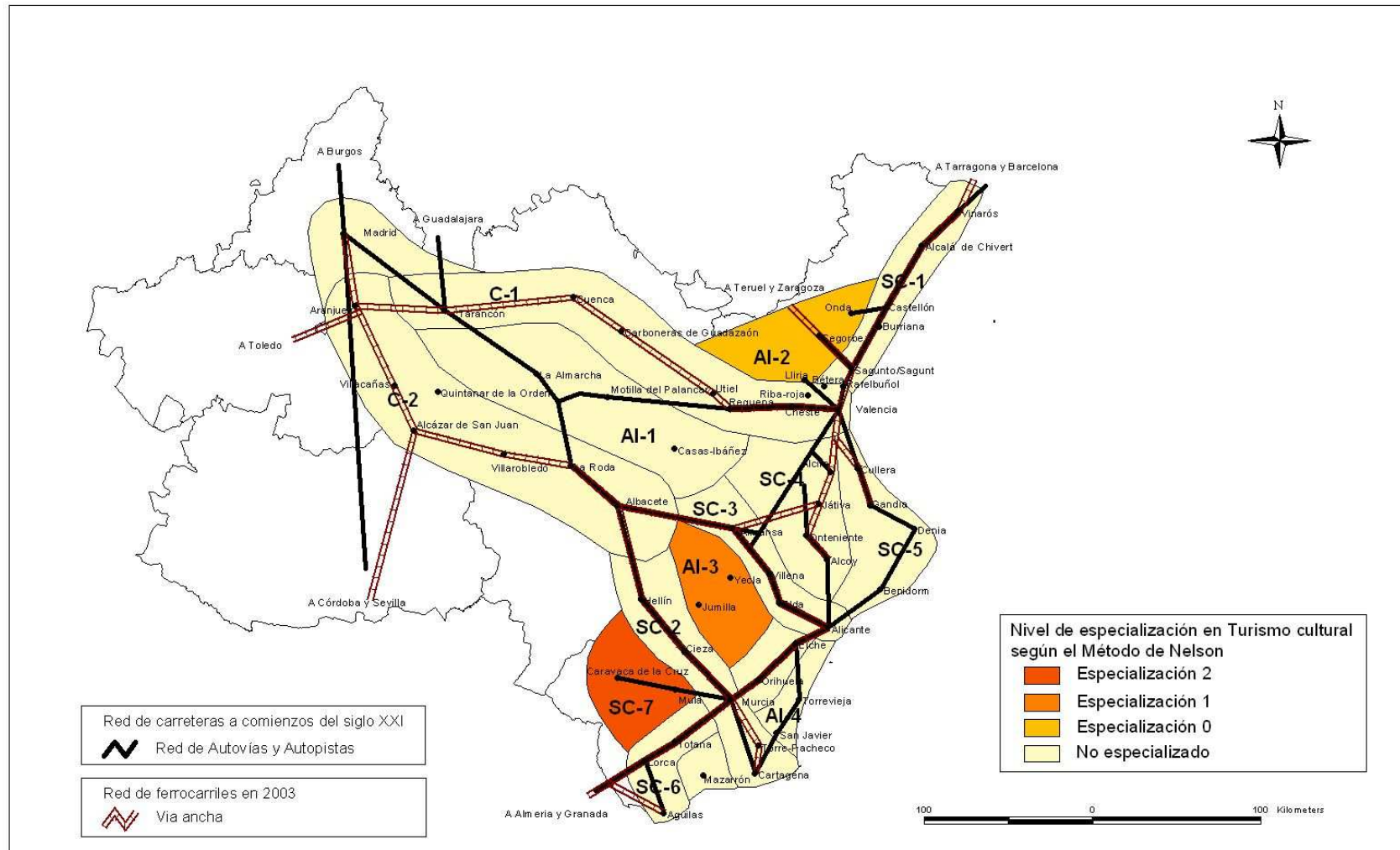
Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa.

**MAPA 3.44: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN TURISMO DE SEGUNDA RESIDENCIA MUNICIPAL EN 2001.**



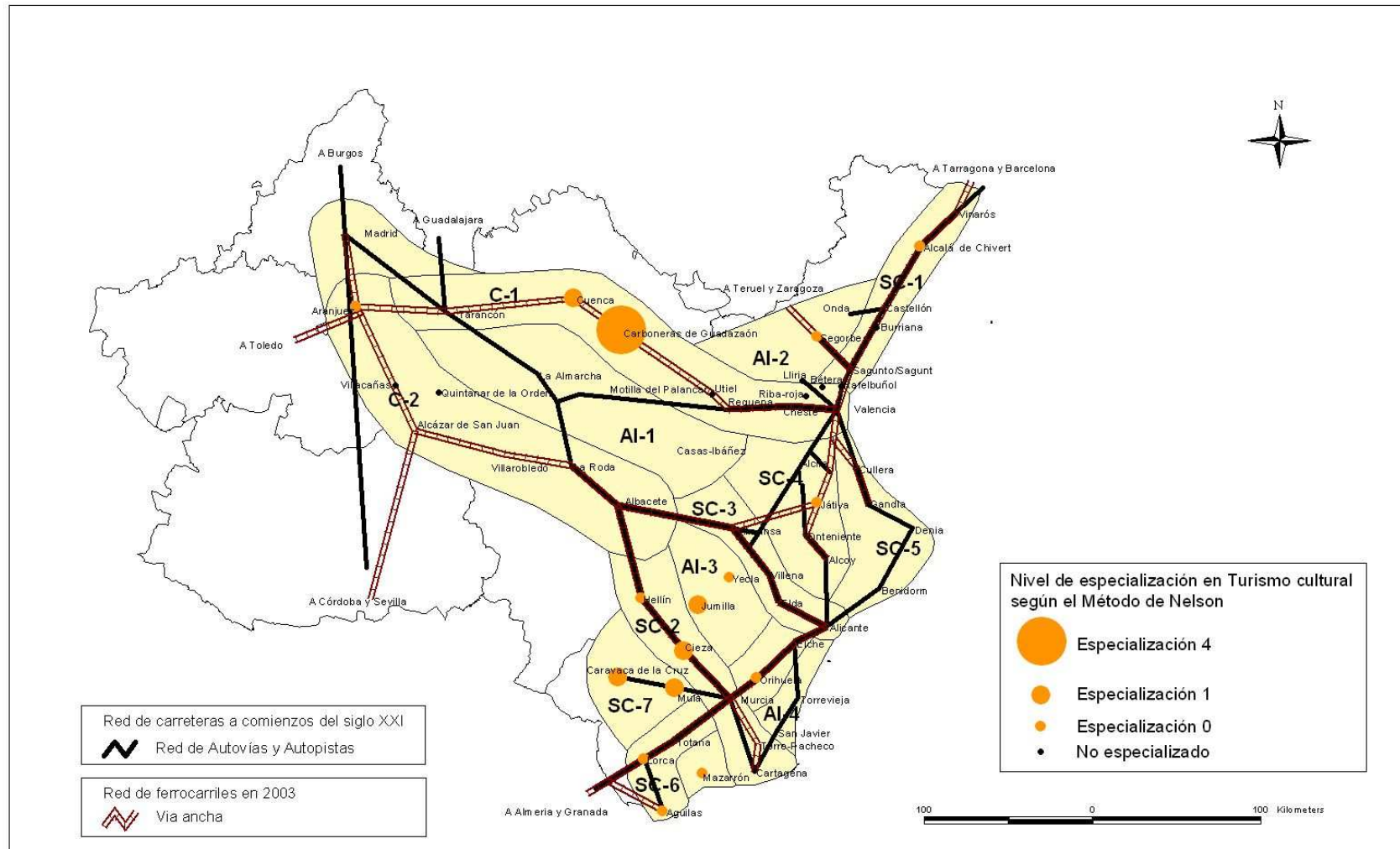
Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa.

**MAPA 3.45: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN TURISMO CULTURAL POR ZONAS EN 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.mcu.es](http://www.mcu.es), [www.patrimur.com](http://www.patrimur.com), [www.ive.es](http://www.ive.es) y [www.castillalamancha.es](http://www.castillalamancha.es).

**MAPA 3.46: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA EN TURISMO CULTURAL MUNICIPAL EN 2001.**

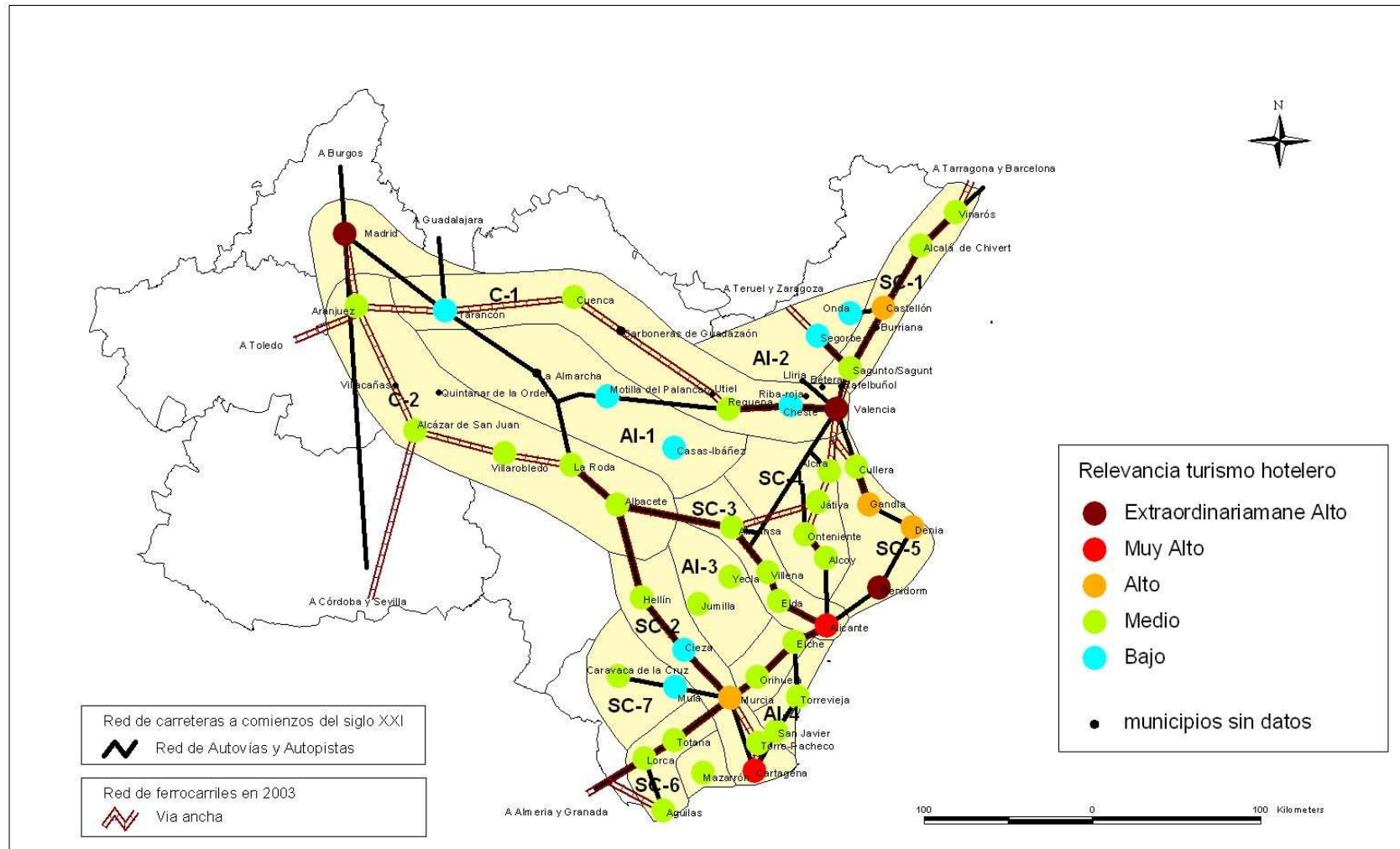


Fuente: Elaboración propia a partir de [www.mcu.es](http://www.mcu.es), [www.patrimur.com](http://www.patrimur.com), [www.ive.es](http://www.ive.es) y [www.castillalamancha.es](http://www.castillalamancha.es).





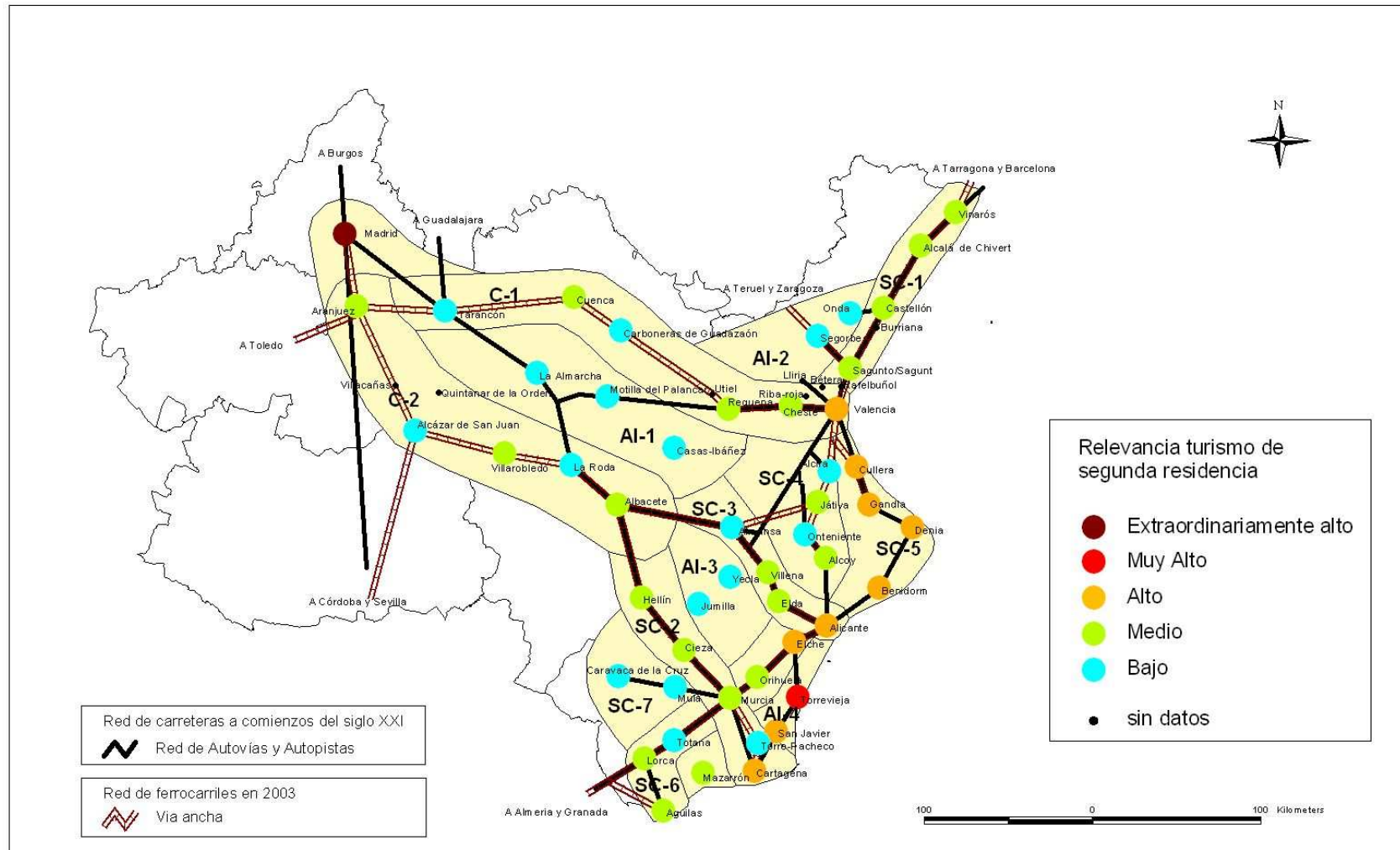
**MAPA 3.48: RELEVANCIA TURISMO HOTELERO MUNICIPAL 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa.

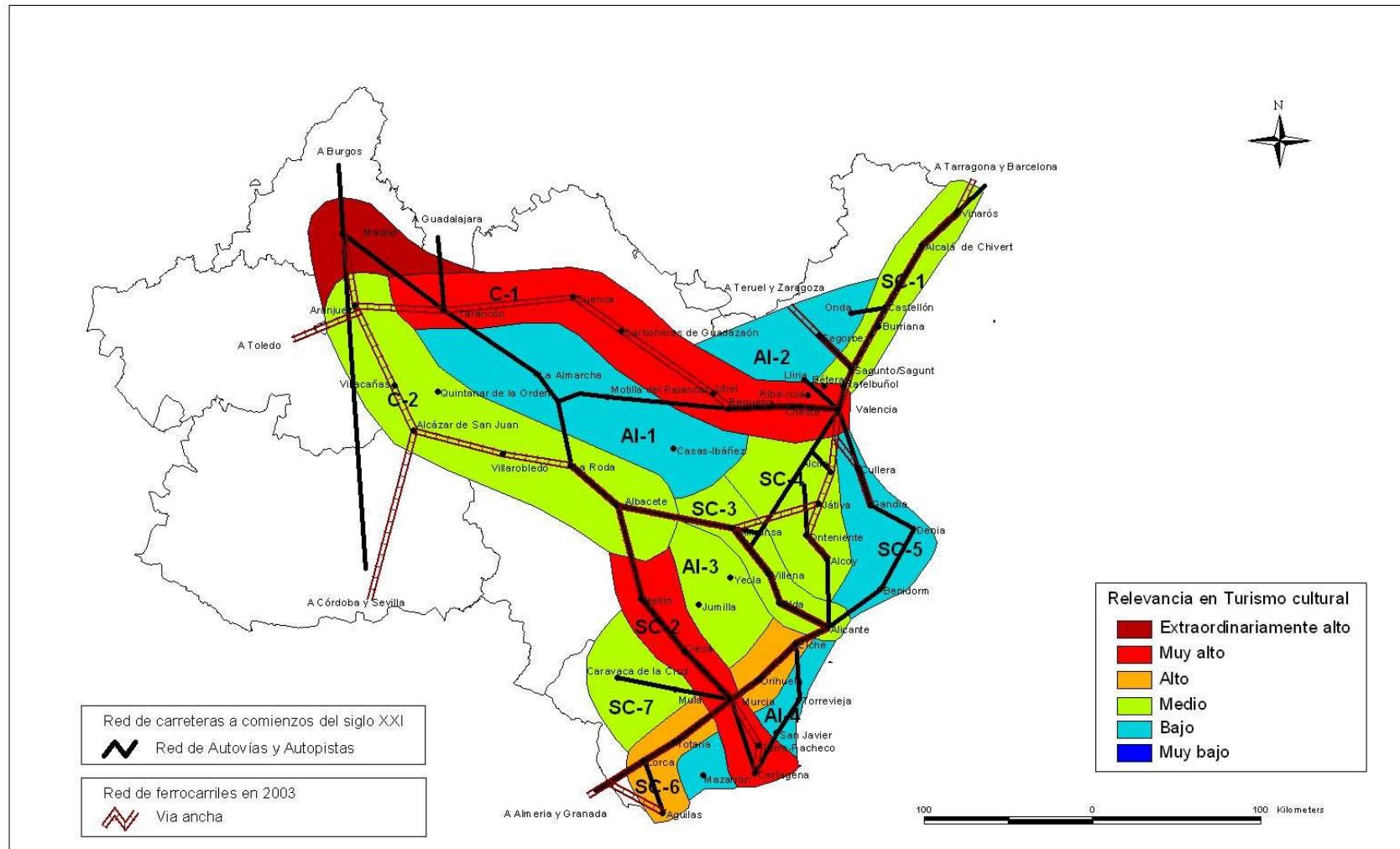


**MAPA 3.50: RELEVANCIA TURISMO DE SEGUNDA RESIDENCIA MUNICIPAL 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa.

**MAPA 3.51: RELEVANCIA TURISMO CULTURAL POR ZONAS 2001.**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.mcu.es](http://www.mcu.es), [www.patrimur.com](http://www.patrimur.com), [www.ive.es](http://www.ive.es) y [www.castillalamancha.es](http://www.castillalamancha.es).









### **7.7.1. CORREDOR 1**

El Corredor 1 se ha visto desde el punto de vista de la accesibilidad viaria favorecida relativamente de forma similar a como lo ha hecho el conjunto del Corredor en el periodo, siendo Cuenca, Carboneras y Cheste los que se han visto más beneficiados en términos de tiempos de viajeros mientras que Tarancón y Requena lo han hecho en menor medida. Valencia, por su parte, se ha visto relativamente favorecida no tanto por lo que a la ruta de la zona se refiere como por la conversión del eje Mediterráneo en autovía y a la conexión directa a Madrid por autovía.

En cuanto al ferrocarril, a pesar del enlace entre Cuenca y Utiel, con lo que ha quedado cerrada por ferrocarril otra alternativa al trazado entre Valencia y Madrid, la realidad es que los servicios son precarios en el transporte de viajeros e insuficientes para competir con la carretera, tal vez con la excepción de Cheste donde resulta algo más competitivo. En este caso, sí merece la pena advertir el espectacular desarrollo de la red de cercanías en el Área Metropolitana de Valencia y respecto del transporte de mercancías, la marginalidad a la que se ve sometido el ferrocarril también en favor de la carretera.

Respecto del potencial demográfico, es la zona del Corredor que aglutina un mayor número de habitantes básicamente por la inclusión de Valencia, mostrando un dinamismo muy dispar entre sus distintos municipios siendo los menos dinámicos los que se encuentran en el interior alejados de los grandes polos de atracción económica, Valencia y Madrid.

En consonancia con esto último, los potenciales productivos también muestran diferencias significativas entre los distintos municipios para lo que cabe un análisis más profundo de la evolución socioeconómica de cada uno de ellos a fin de encontrar su justificación.

- **TARANCÓN:**

El municipio de Tarancón ha permanecido ubicado en uno de los principales ejes de transporte del Corredor Madrid-Levante a lo largo de estos cuarenta años, pues las mejoras correspondientes a los sucesivos planes de mejora de carreteras, Plan Decenal de Modernización de los años cincuenta, la Red de Itinerarios Especiales de los años setenta, el Plan de Carreteras 1984-1991 y el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007<sup>116</sup>, le han mantenido inserto en el eje de Madrid a Valencia por Motilla del Palancar, de modo que en términos relativos las ganancias de accesibilidad se han mantenido en torno a la media de esas ganancias en el marco del Corredor.

Respecto de la red de ferrocarriles, a pesar de la conexión de Cuenca con Valencia en 1947, los tiempos en el transporte de viajeros empleados para cubrir los trayectos con respecto a las capitales de la propia Valencia, Cuenca y Madrid no resultan en absoluto competitivos con la carretera por lo que claramente ésta es el modo dominante y como se verá, ha condicionado en parte la dinámica socioeconómica de Tarancón.

---

<sup>116</sup> Editado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en 1994.

Desde el punto de vista demográfico, a lo largo de este periodo, Tarancón ha experimentado un crecimiento de su población hasta superar los doce mil habitantes (1,47% de media anual) claramente superior a la etapa correspondiente a la llegada del ferrocarril, al periodo más condicionado por los efectos de la Guerra Civil, y al nacional durante los últimos cuarenta años, aunque inferior a la media del Corredor durante esta etapa (1,80% anual). No obstante, cabe destacar su elevado dinamismo en la década de los setenta con una tasa de 1,72% de crecimiento interanual y la registrada desde los años noventa en que la dinámica (1,27%) ha sido ligeramente mayor que la del Corredor (1,02%), debido a la llegada de inmigrantes de países en vías de desarrollo y en menor medida al crecimiento vegetativo.

En cuanto a su índice potencial productivo, en los años sesenta era muy alto de acuerdo con la aproximación de la Cuota de Mercado, lo cual indica respecto de la antesala de la Guerra Civil un aumento de su actividad económica en términos relativos muy elevada.

Este índice potencial productivo no ha sido abandonado a lo largo de todo el periodo. De hecho, a partir de los años setenta con la introducción y espectacular desarrollo del girasol oleaginoso, se instalaron nuevas industrias relacionadas con las semillas oleaginosas, además de las existentes de conservas vegetales<sup>117</sup>, circunstancia que corrobora positivamente la dinámica demográfica de esta década vista anteriormente, y que queda reflejada en la estructura sectorial de empleo a comienzos de los noventa, con una cierta especialización en los sectores secundario y construcción, al igual que ocurre en 2001 si bien se observa un menor número de empleados en el sector secundario a costa de un aumento del terciario principalmente. También llama la atención la escasa importancia del sector primario que ya a comienzos del nuevo siglo ocupa a menos del tres por ciento frente a más del cinco por ciento en el conjunto del Corredor.

En cuanto a la posible relevancia en los distintos sectores es muy baja, incluyendo el terciario avanzado y la distinta oferta turística no mostrando ninguna especialización en ninguno de los distintos modelos planteados. Tampoco destaca en términos de articulación social donde alcanza un nivel medio.

En definitiva, se observa una cierta especialización en el sector secundario que, a pesar de que se mantiene durante los últimos años en términos absolutos, parece perder importancia a favor del terciario lo que parece estar en consonancia con un paulatino avance de este último sector aunque sin llegar a ser próximo a la media del Corredor. Esta circunstancia se asocia con una creciente influencia de Tarancón sobre su entorno más próximo, afianzando su papel articulador de la zona occidental de la provincia Cuenca –no en vano es el segundo municipio por tamaño de población de esta provincia según el Censo de Población de 2001–. En cualquier caso, por su proximidad a Madrid (45 minutos por carretera pero mucho menos respecto de su Área Metropolitana) se encuentra más integrada en la dinámica de producción industrial que genera su zona metropolitana, incorporándose en sectores como la carpintería para la construcción (174 empresas frente a 284 totales en 2004<sup>118</sup>), el mueble o el textil mencionados<sup>119</sup>, lo que justifica la llegada de inmigrantes. Esta circunstancia de mayor integración de Tarancón respecto de

---

<sup>117</sup> G.E. op. cit. pág. 242.

<sup>118</sup> *Anuario Económico de La Caixa*, 2004.

<sup>119</sup> G.E. op. cit. pág. 332.

Madrid<sup>120</sup> frente a Cuenca también es favorecida por el tiempo de desplazamiento hasta ambas por carretera, que en el caso de Cuenca es de una hora, y se constata también por la oferta ferroviaria: once trenes en días laborables en sentido de Tarancón a Madrid y cinco en sentido Cuenca, siendo de una hora y media el tiempo que la separa de ambas.

Por último, resta analizar la incidencia de la red de transportes en el desarrollo socioeconómico de Tarancón. Ya se ha justificado la preponderancia del transporte por carretera frente al ferroviario a lo largo de este periodo. De esta forma, en los últimos veinte años, la N-III y su conversión en autovía, se ha convertido en un viario decisivo para su desarrollo socioeconómico, pues de esta forma ha permitido el acercamiento de Tarancón al Área Metropolitana de Madrid con la consiguiente deslocalización de empresas desde la capital hacia este municipio<sup>121</sup>, reforzando su papel articulador en la zona occidental de su provincia. En este sentido hay que añadir que esta última circunstancia ha sido posible por una peor conexión relativa con la capital de la provincia, Cuenca, de forma que ha permitido la consolidación de este núcleo de la zona oeste de la provincia y su mayor vinculación respecto de Madrid y por el escaso dinamismo socioeconómico conquense como se verá a continuación. En este marco el ferrocarril apenas tiene relevancia pues no es competitivo con la carretera y de hecho la mayor accesibilidad ferroviaria respecto de Cuenca frente a Madrid no queda reflejada en una mayor dependencia de Tarancón respecto de Cuenca.

Por último, además de esta importante incidencia de la red de carreteras no se puede olvidar como factor que también ha incidido muy positivamente en el desarrollo de Tarancón, especialmente durante la década de los setenta antes de advertirse este empujón industrial procedente de Madrid, el auge del girasol oleaginoso. Es decir, que en la década de los setenta es un factor relacionado con el tipo de cultivo histórico, que en ese momento es sustancialmente mejorado con una variedad, el que da un impulso a su tejido socioeconómico y a partir de la década de los ochenta son las comunicaciones, concretamente la red de carreteras la que motiva otro impulso a ese tejido.

- **CUENCA:**

La ciudad de Cuenca ha sido aparentemente favorecida en términos relativos en el marco del Corredor como demuestran los niveles según las variaciones de accesibilidad en tiempos de viajeros y mercancías por carretera. En esas mejoras relativas también ha contribuido, sin duda alguna, la conexión del tramo ferroviario Cuenca-Utiel que permitió su conexión directa con Valencia.

Sin embargo, esas mejoras en realidad no lo son tanto porque, de un lado, este ferrocarril, pensado para unir más rápidamente Madrid con Valencia –87 km. menos con respecto al

---

<sup>120</sup> Cebrián F, y Cebrián, A. *Los desequilibrios en la estructura urbana de Castilla-La Mancha*, Papeles de Geografía, nº 32, pp. 45-59, Universidad de Murcia, 2000, pág. 52 y 54.

<sup>121</sup> Cebrián, F, y Cebrián, A. *op. cit.* pág. 55.

itinerario de Albacete— no ha podido competir con el de Albacete desde sus inicios<sup>122</sup>, y además, la carretera resulta mucho más competitiva en términos de tiempos de viajeros que el ferrocarril para las relaciones con estas dos grandes ciudades, y de otro, se detecta la inexistencia de buenas comunicaciones que permitan un fácil acceso desde los municipios periféricos de la provincia hacia la capital.

En cuanto a la caracterización demográfica, la ciudad ha mantenido en términos generales la dinámica registrada desde el siglo XIX aproximándose a los cincuenta mil habitantes a inicios de la nueva centuria. Ese ritmo de crecimiento ha sido más alto que el experimentado por el conjunto del Corredor debido fundamentalmente a la inmigración desde los municipios de su entorno<sup>123</sup>, si bien paulatinamente ha ido descendiendo, siendo su dinámica desde los años noventa, con una muy baja inmigración, ya muy inferior a la del Corredor. Este hecho se justifica porque los pueblos del interior tienen una población muy envejecida y, consecuentemente, escasos habitantes en edad de emigrar. También se detectan escasas posibilidades de empleo para los recién titulados universitarios, a pesar de su notable especialización terciaria como se verá seguidamente, lo que en muchos casos fuerza a la emigración<sup>124</sup>.

En cuanto a su índice potencial productivo a inicios de los sesenta (cuota de mercado relativizada por el número de habitantes), a pesar de que seguía siendo alto, la ciudad quedaba lejos de considerarse un centro fabril pues en 1970 y 1975 tan sólo el sector secundario, exceptuando a la construcción, empleaba al 16,3%, destacando la actividad maderera de base<sup>125</sup> que, no obstante, conjuntamente con el textil durante las últimas décadas atraviesan una coyuntura muy difícil<sup>126</sup>.

También era alto ese índice a comienzos de los noventa y principios del siglo XXI, en lo que ha influido la evidente vocación en el sector terciario como corresponde a su condición de capital de provincia y articuladora de toda la Serranía de su provincia<sup>127</sup>, función que viene desempeñando hace décadas como indica su ocupación del 64,8% en el sector servicios en 1975<sup>128</sup>. Han sido precisamente la promoción de equipamientos y de viviendas por parte de la administración, junto a la mencionada explotación maderera de su alfoz pese a su crisis, algunas de las principales actividades económicas de la ciudad en las últimas décadas<sup>129</sup>. También cabe resaltar una relevancia media en el sector terciario avanzado, lo que parece mostrar una cierta mejoría desde los años noventa en que el terciario se hallaba fuertemente vinculado con las necesidades primarias y las funciones administrativas de la capitalidad provincial<sup>130</sup>, y una relevancia alta y especialización media en el turismo cultural gracias su notable patrimonio en

---

<sup>122</sup> Aguilar, I. y Vidal, J., *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002, pág. 101.

<sup>123</sup> G.E. op. cit. pág. 314.

<sup>124</sup> Excmo. Ayuntamiento de Cuenca: *Memoria Justificativa y Descriptiva de la Revisión y Adaptación del Plan de Ordenación Municipal (POM)*, pp. 46 y 47, en periodo de información pública, agosto 2006.

<sup>125</sup> Troitiño, M. A.: *Cuenca, evolución y crisis de una vieja ciudad castellana*. Universidad Complutense. Madrid, 1984, pp. 658, 671 y 672.

<sup>126</sup> Excmo. Ayuntamiento de Cuenca op. cit. pág. 50.

<sup>127</sup> G.E. op. cit. pág. 314.

<sup>128</sup> Troitiño, M. A. op. cit. pág. 672.

<sup>129</sup> G.E. op. cit. pág. 314.

<sup>130</sup> Excmo. Ayuntamiento de Cuenca op. cit. pág. 51.

que se incluye un Patrimonio de la Humanidad, además de una oferta paisajística que ofrece puntos de excepcional atractivo e interés<sup>131</sup>.

Sin embargo, la constante reducción de la dinámica demográfica puede indicar la competencia y atracción ejercida desde otros puntos periféricos como Madrid o Valencia respecto de municipios rurales como Tarancón y Carboneras de Guadazaón tal y como se verá, lo que está reduciendo el espacio de influencia de Cuenca y con ello su centralidad en la provincia. En esta coyuntura parecen muy importantes las comunicaciones, en muchos casos precarias hacia la capital y mucho mejores hacia estos grandes focos de actividad económica, por lo que en este sentido, el transporte parece tener mucho que decir acerca del modelo territorial que se está configurando en la región y la pérdida de peso relativo de la capital conquense. Más concretamente, es la accesibilidad por carretera la que está marcando estas pautas pues el ferrocarril apenas resulta competitivo para incidir en las relaciones socioeconómicas que se están estableciendo. En cualquier caso, no sólo son estas variables las responsables de la coyuntura sino que parece que la ausencia de un tejido productivo sólido hacen que municipios que teóricamente pudieran gravitar sobre Cuenca, en la práctica lo hagan sobre otras ciudades que ofrecen mayores potenciales de desarrollo.

#### • **CARBONERAS DE GUADAZAÓN:**

El caso de Carboneras de Guadazaón es relativamente parecido al de Cuenca en términos de accesibilidad del transporte, aunque en este caso la conexión Cuenca-Utiel supuso la llegada del ferrocarril a Carboneras. Sin embargo, el ferrocarril apenas resulta competitivo respecto de la carretera en las relaciones más importantes, Valencia, Madrid, y especialmente Cuenca, con tiempos que suponen más del cuarenta por ciento respecto de la carretera en los primeros casos y casi tres veces más en el tercer caso, y con frecuencias de tan sólo cuatro servicios en la relaciones con Cuenca y Valencia y uno directo con Madrid, aunque con la posibilidad de enlazar en Cuenca.

En cuanto a su caracterización demográfica, desde 1960 el municipio ha ido perdiendo efectivos de modo que si en esta primera fecha su población se acercaba a los dos mil habitantes, en 2004 había descendido por debajo de los mil habitantes, aunque se aprecia una cierta estabilización de acuerdo con la dinámica de los últimos años debido a una cierta inmigración que contrarresta en parte el negativo crecimiento vegetativo, lo que sugiere un índice de vejez elevado. Esta regresión demográfica se contrapone con la etapa de la llegada del ferrocarril en que el municipio sí llegó a aumentar su población, e incluso con la etapa bélica y décadas sucesivas en las que también llegó a aumentar su población.

Por su condición de municipio de menos de tres mil habitantes en 1960 no está disponible su Cuota de Mercado siendo muy escasa la actividad industrial recogida en la Enciclopedia de finales de los años cincuenta y algo mayor la terciaria.

No obstante, su índice potencial productivo pese a ser muy bajo a finales de los treinta, a comienzos de la década de los noventa era medio y diez años más tarde era bajo. Para poder

---

<sup>131</sup> G.E. op. cit. pág. 314.

explicar estas circunstancias en primer lugar hay que referir que se trata de un municipio que en los años ochenta era de los más importantes de su entorno, en la Serranía Baja, con cierta capacidad para articular este espacio de la provincia de Cuenca<sup>132</sup>. Esto es lo que podría justificar una cierta actividad terciaria en 1960 y una cierta especialización en el sector secundario por una concentración de estas actividades en su entorno.

En cualquier caso, a pesar de estos factores se evidencia un estancamiento en su modelo productivo –además de la dinámica demográfica regresiva, la población ocupada respecto del total no alcanza el treinta por ciento, más de diez puntos inferior a la media nacional– basado en términos relativos en la agricultura y en parte en la industria, de modo que el aumento en las labores terciarias en parte puede venir dado por un trasvase sobre todo de la industria y en menor medida de la construcción que pierde ocupados en valor absoluto en el periodo 1991 y 2001, y de la inmigración, mayoritariamente nacional, aunque en este caso también pueden dirigirse hacia labores agrarias, que también incrementan su número de ocupados en valor absoluto y justifican que llegue a disminuir su índice potencial productivo.

Estas circunstancias son generalizadas en su entorno pues la cabeza de partido judicial, Cañete, también adolece de una situación parecida como demuestran su evolución demográfica durante los últimos cuarenta años que en 1960 casi alcanzaba los mil cuatrocientos habitantes, en 2001 no llegaba a los novecientos.

El sistema de comunicaciones es en buena medida responsable de esta situación pues las relaciones con otros municipios y con la propia Cuenca están limitadas históricamente por la distancia y la precariedad de las vías de comunicación, lo que hoy día facilita la aproximación de los intereses de sus habitantes a Valencia<sup>133</sup>.

En conclusión, el municipio de Carboneras de Guadazaón muestra graves carencias en su modelo productivo, anclado en términos relativos en una economía primaria donde sus deficientes comunicaciones respecto de Cuenca y, en términos generales en su entorno, unido a las mayores posibilidades de empleo en otros lugares más o menos próximos, están incidiendo en una dinámica regresiva, en un abandono de sus funciones articuladoras respecto de sus municipios más cercanos y una reorientación de su dependencia hacia Valencia en detrimento de Cuenca por la insuficiencia de Cuenca para “tirar” de la economía provincial.

- **REQUENA:**

El municipio de Requena se ha visto favorecido en términos relativos respecto de las capitales más importantes de su entorno pues ha seguido enclavado en la ruta de Madrid a Valencia con su paulatina conversión en autovía, y especialmente en lo concerniente a la A-3, finalizada hace escasos años. Además, respecto del ferrocarril, el enlace Utiel-Cuenca ha permitido la conexión por esta vía con Cuenca pero lo que es más importante con Madrid, aunque salvo con Cuenca, el ferrocarril apenas resulta competitivo en términos de tiempo de viajeros frente a la carretera en las relaciones con las tres capitales mencionadas. Precisamente respecto de

---

<sup>132</sup> G.E. op. cit. pág. 314.

<sup>133</sup> G.E. op. cit. pág. 316.

Valencia, en el tramo entre Utiel y Valencia, el número de servicios diarios apenas ha aumentado en las últimas décadas (6 en 1970 y 8 a comienzos de siglo). Así, las estaciones de Requena y Utiel, registran muy poco movimiento de viajeros, sobre todo desde la construcción de la Autovía (1996)<sup>134</sup> ya que el tiempo por carretera es unos cuarenta minutos, mientras que por ferrocarril es de casi una hora y media.

Por lo que a su caracterización demográfica se refiere, su población prácticamente se ha mantenido estable en algo menos de veinte mil habitantes desde 1960 aunque desde principios de los sesenta hasta inicios de los noventa se constata una cierta regresión demográfica en Requena también en el conjunto de su comarca, debida a la emigración hacia el Área Metropolitana de Valencia con mayores posibilidades de empleo gracias al proceso de industrialización<sup>135</sup>. No obstante, desde entonces hasta comienzos del nuevo siglo se ha observado un aumento significativo de su población con una dinámica de crecimiento incluso superior a la media del Corredor durante estos años gracias a un elevado contingente de inmigrantes procedentes de países en vías de desarrollo.

En cuanto a su actividad productiva, a inicios de los años sesenta su aproximación al Índice Potencial Productivo era medio. Si se compara este Índice con el correspondiente en vísperas de la Guerra Civil, éste alcanzaba el valor de alto, mientras que a comienzos de la década de los noventa era ya bajo. Es decir, que además de los efectos perniciosos de la Guerra Civil se observa una tendencia decreciente hasta los años noventa en la importancia relativa de Requena en el marco del Corredor a nivel de tejido productivo con su reflejo en la dinámica demográfica indicada anteriormente.

Descendiendo al análisis del tejido productivo, la estructura sectorial de empleo de 1991 muestra una clara vocación agrícola en el municipio en términos relativos, con cerca de un veinte por ciento de ocupados en el sector, relacionado con la actividad vinícola sobre todo<sup>136</sup>, unos doce puntos por encima de la media del Corredor y siete de la nacional, mientras que el sector terciario empleaba a menos del cuarenta y cinco por ciento menos de esos ocupados, doce puntos menos que en caso del Corredor y nueve menos que en el nacional. Estas cifras demuestran un cierto anquilosamiento en la estructura productiva de Requena que ha tenido su traducción en insuficiencia de Requena como núcleo articulador de su comarca, función que había desempeñado históricamente.

No obstante, durante los últimos años, la ciudad parece haber recobrado el rumbo como significa su dinámica demográfica y su estructura sectorial de empleo, en que, además de mostrar en 2001 un cierta especialización en el sector secundario inexistente previamente, –muebles, curtidos, plásticos y madera sobre todo<sup>137</sup>–, el terciario ha aumentado diez puntos en detrimento sobre todo de la agricultura aunque en este caso parece que más por un incremento del propio terciario que por descenso en los ocupados en la agricultura como insinúan tanto el aumento de efectivos como el incremento de los ocupados en el sector construcción. Este ascenso en la

---

<sup>134</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 116.

<sup>135</sup> G.E. op. cit. pág. 59.

<sup>136</sup> G.E. op. cit. pág. 246.

<sup>137</sup> Piqueras, J op. cit., pág, 294.

demanda en los sectores secundario y construcción sobre todo, justificarían la llegada de los inmigrantes de países en vías de desarrollo.

Si además se examina brevemente la dinámica demográfica de Utiel, el otro núcleo relevante de su entorno, se aprecia que ha seguido un ritmo regresivo del mismo estilo que Requena manteniendo sus efectivos en cerca de doce mil durante los últimos años, lo que indica que Requena en estos últimos años ha retomado su función articuladora de la zona oeste de la Comunidad Valenciana.

En este sentido cabe enmarcar el papel del sistema de comunicaciones, y sobre todo de la red de carreteras y su mejora en forma de autovías respecto de Valencia durante los últimos años, que ha facilitado:

- La inserción de Requena en el Área de Influencia de la R.F.U. de Valencia ya que la ha situado a unos cuarenta y cinco minutos de ella<sup>138</sup>.
- El auge del sector secundario a raíz de difusión de actividades desde Valencia por las ventajas de accesibilidad que proporciona la autovía<sup>139</sup> y el aumento de accesibilidad en su comarca lo que unido a los factores anteriores ha reforzado su papel articulador en la zona.

La escasa relevancia del ferrocarril en estos fenómenos, además de la referida al transporte de viajeros, está vinculada al transporte de mercancías, pues el principal producto de la exportación, el vino, pasó a ocupar un lugar marginal: Si en 1940 se alcanzaron más de treinta mil toneladas expedidas en el conjunto de la línea, en 1950 eran ya menos de diez mil y en 1977 apenas superaba las mil setecientas, lo cual resulta exiguuo frente a las más de ciento veinte mil<sup>140</sup> que salían en camiones, reemplazando de este modo totalmente al transporte ferroviario. El mismo camino siguieron el cemento y las harinas, también de cierta importancia en el pasado. En el momento actual el transporte de mercancías puede darse por desaparecido en el conjunto de la línea de Utiel a Valencia<sup>141</sup>.

---

<sup>138</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, *Hipótesis de modelo territorial de la Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2002, pág. 105.

<sup>139</sup> Salom, J.; Albertos, J. M; Pitarch, M. D. y Delios, E., *Sistema Urbano e Innovación Industrial en el País Valenciano*, Departamento de Geografía, Universitat de Valencia, Valencia, 1999, pág. 42, según Burriel, E.; Salom, J. y Delios, E.: *Continuidad y cambio en las pautas territoriales del crecimiento demográfico valenciano. Análisis del quinquenio 1991-1996*, Cuadernos de Geografía, 63, pp. 103-107.

<sup>140</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 116 según Piqueras, J.: *La vid y el vino en el País Valenciano*. Institutió Alfons el Magnánim, Diputación Provincial de Valencia.

<sup>141</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 116.



- **CHESTE:**

Para analizar la evolución socioeconómica de Cheste es preciso hacer una pequeña comparación con la localidad de Chiva tal y como se hizo en etapas pasadas.

Respecto de la caracterización demográfica, durante estos últimos más de cuarenta años, en Cheste se han incrementado sus efectivos por encima de los siete mil habitantes, aunque con una dinámica de crecimiento claramente inferior a la media del Corredor y del mismo orden que la nacional, mientras en Chiva, de algo más de cuatro mil habitantes en 1960, se han superado los once mil habitantes en 2004, con lo cual más que ha duplicado su población durante estos años, superando claramente la población de Cheste, con una dinámica en el periodo 1991-2004 se acerca a los cuatro puntos de media anual (7.562 habitantes en 1991 frente a 11.386 en 2004), la más alta en el conjunto de estos cuarenta años, que coincide con la ralentización en el ritmo de crecimiento de la población de Cheste.

Las causas de esta situación son en buena medida consecuencia de la proximidad de Valencia y su Área Metropolitana, de modo que industrias normalmente foráneas se empiezan a localizar en el entorno de Cheste pero sobre todo de Chiva gracias a su mejor ubicación relativa respecto de N-III<sup>142</sup> inicialmente, y la A-3 posteriormente.

Es decir, así como en la etapa preferroviaria la red de caminos y la condición de cabeza de partido judicial de Chiva hizo que el desarrollo socioeconómico se polarizase en Chiva en detrimento de Cheste, y en la etapa ferroviaria la mayor accesibilidad de Cheste respecto del ferrocarril invirtió la dinámica de desarrollo, durante estos más de cuarenta años, pero especialmente con la construcción de la N-III y su posterior conversión en autovía (A-3) dotando en términos relativos de mayor accesibilidad a Chiva frente a Cheste, Chiva ha recuperado su función como primera ciudad articuladora de este espacio –el porcentaje de ocupados en el sector terciario en Chiva es del 56% en 2001 mientras que en Cheste no alcanza el cincuenta por ciento– debido a esta relocalización de industrias mencionadas y su proximidad a Valencia que la sitúan, cada vez más cerca de considerarse plenamente integrada en el Área Metropolitana, lo que también se vislumbra con Cheste. En este marco el ferrocarril también está contribuyendo a la integración de Cheste en ese Área Metropolitana pues muestra una cierta competitividad en las relaciones con la capital del Turia respecto de la carretera para el tráfico de viajeros aunque más en coste de viajeros que en tiempo. No así en el transporte de mercancías donde como se ha reseñado anteriormente para el conjunto de la línea de Utiel a Valencia es despreciable.

---

<sup>142</sup> G.E. op. cit. pág. 246.

- **VALENCIA:**

El municipio de Valencia fue claramente favorecido desde el punto de vista de la red de comunicaciones, pues si bien se mantuvo en la media del Corredor respecto de la mejora de la red viaria, en cuanto a la red ferroviaria, experimentó importantes avances de forma que en las relaciones con las principales capitales del Corredor el ferrocarril resulta más competitivo que la carretera en términos de tiempos de viajeros aunque mucho menos términos de costes donde la carretera sigue siendo más barata.

Respecto del sistema de comunicaciones también cabe destacar la presencia de su aeropuerto cuyo movimiento de viajeros en 2003 se acercaba a los dos millones y medio acaparando el tráfico nacional las dos terceras partes de ese tráfico, y tan sólo registrando vuelos en el ámbito del Corredor respecto de Madrid sin que por el momento operen líneas de bajo coste<sup>143</sup>.

Más destacado en términos relativos a nivel nacional que el aeropuerto, se encuentra el puerto de Valencia, cuyo ascenso ha sido espectacular desde mediados de los años cincuenta en que apenas superaba los tres millones de toneladas debido a la competencia del transporte por carretera, hasta que el nuevo empuje de las exportaciones agrarias e industriales a partir de 1970 y, sobre todo la conexión con mercados muy lejanos, como América del Norte, Países del Golfo de Guinea, Oriente Medio y Lejano Oriente han propiciado que a comienzos del nuevo milenio se hayan superado los treinta y cinco millones, cuando tan sólo en 1998 se alcanzaban dieciocho millones de toneladas, con una elevada especialización en el tráfico de contenedores y casi duplicando al siguiente puerto del Corredor, el de Cartagena. En ese tráfico predomina muy claramente el tráfico con el exterior que supera los treinta millones de toneladas. Los mayores protagonistas de este incremento en el capítulo del tráfico de salida son los productos industriales (automóviles, azulejos, muebles, etc.), que acompañan a los tradicionales agrarios (vino y algunas frutas). El tráfico de entrada corresponde básicamente a materias primas (cereales, pasta de soja, maderas) y productos energéticos (carbón y gasolina), aunque no faltan los productos industriales<sup>144</sup>.

Respecto de la red viaria, concretamente los avances han llegado fundamentalmente por la ejecución de la Autopista del Mediterráneo, cuya circunvalación en Valencia finalizó en 1992, y la conversión en autovías durante las dos últimas décadas de los otros ejes de comunicación principales que históricamente confluían en Valencia y que, por tanto, conducían a las principales ciudades del Corredor, es decir, las rutas hacia Madrid por Motilla y Albacete, y su prolongación desde ésta hacia Alicante a través de la autovía de Madrid a Alicante, y la ruta hacia Aragón, en sección de autovía en parte de su trazado.

Respecto del ferrocarril, las mejoras han venido dadas, más que por la finalización del tramo entre Cuenca y Utiel que en teoría permitía un enlace más rápido que por Albacete respecto de Madrid, con la incorporación de nuevos servicios hacia estas capitales más

---

<sup>143</sup> AENA, abril de 2006.

<sup>144</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 166 y 170.

destacadas de su entorno así como por el desarrollo de las cercanías en el Área Metropolitana de Valencia<sup>145</sup>:

- En el capítulo de trenes de largo recorrido, los cambios habidos en las dos últimas décadas atañen más a la calidad y rapidez de los mismos que al incremento cuantitativo del número de servicios. La implantación en 1980 de cuatro trenes Intercity entre Madrid y Valencia repercutió en el número de viajeros entre ambas ciudades, que pasó de 244.000 en 1979 a 361.000 en 1982. En 1986 RENFE establecería el mismo tipo de tren en la línea Valencia-Barcelona<sup>146</sup>.

A finales de siglo:

- Los trenes “Alaris”, en la relación con Madrid por Albacete, y cuya velocidad máxima es 220 km/h.
- Los trenes “Euromed” en la relación con Alicante, Castellón, Tarragona y Barcelona, y cuya velocidad máxima también es de 220 km/h.
- Desde el punto de vista del tráfico de cercanías cabe destacar el gran incremento de los servicios en un radio de unos setenta kilómetros en torno a Valencia, que abarca por el norte hasta la Plana de Castellón, por el sur hasta el valle de Montesa y la Safor, y por el oeste hasta la Hoya de Buñol. Se trata de una región intensamente poblada, de unos dos millones y medio de habitantes<sup>147</sup>.

En los CUADROS 3.71 y 3.72 siguientes se recogen la evolución del número de servicios desde Valencia hasta las ciudades más importantes de su entorno y la evolución de la distancia-tiempo a los principales destinos según el tren más rápido.

**CUADRO 3.71: NÚMERO DE SERVICIOS FERROVIARIOS CON ORIGEN VALENCIA DESDE PRIMER TERCIO S. XX HASTA COMIENZOS S. XXI.**

| De Valencia a las estaciones de | 1932 | 1960 | 1982 | 2001 | 2006 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|
| Játiva                          | 11   | 16   | 37   | 63   | 60   |
| Alcoy                           | 5    | 3    | 6    | 5    | 3    |
| Silla-Cullera-Gandía            | 4    | 6    | 12   | 44   | 42   |
| Utiel                           | 4    | 3    | 7    | 8    | 11   |
| Buñol                           |      | 4    | 9    | 22   | 18   |
| Riba-Roja y Liria               | 4    | 6    | 13   | 32   |      |
| Castellón                       | 8    | 10   | 18   | 51   | 21   |
| Teruel                          | 3    | 2    | 3    | 3    | 3    |
| Segorbe-Caudiel                 | 4    | 4    | 5    | 8    | 7    |

<sup>145</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pp. 102, 220 y 221.

<sup>146</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 102.

<sup>147</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 102.

| De Valencia a las estaciones de | 1932 | 1960 | 1982 | 2001 | 2006 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|
| Alicante                        | 3    | 3    | 5    | 10   | 12   |
| Madrid por Albacete             | 4    | 3    | 6    | 13   | 24   |
| Madrid por Cuenca               | -    | 2    | 3    | 3    | 4    |
| Barcelona                       | 5    | 4    | 10   | 14   | 16   |
| Calatayud y Zaragoza            | 2    | 1    | 2    | 1    | 2    |
| Murcia y Cartagena              | 2    | 2    | 3    | 3    | 5    |

Fuente: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002

**CUADRO 3.72: TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO POR FERROCARRIL CON ORIGEN VALENCIA DESDE MEDIADOS DE LOS AÑOS OCHENTA HASTA COMIENZO DEL S. XXI.**

| De Valencia a las estaciones de | 1986 | 2001 | 2006 |
|---------------------------------|------|------|------|
| Játiva                          | 1,03 | 0,42 | 0,78 |
| Alcoy                           | 2,27 | 2,15 | 1,67 |
| Gandía                          | 1,12 | 0,54 | 0,93 |
| Alicante                        | 3,10 | 1,35 | 1,45 |
| Madrid                          | 4,35 | 3,30 | 3,30 |
| Utiel                           | 2,10 | 1,45 | 1,67 |
| Teruel                          | 3,00 | 2,35 | 2,3  |
| Segorbe                         | 1,20 | 1,20 | 1,10 |
| Castellón                       | 1,20 | 1,04 | 0,6  |
| Barcelona                       | 3,45 | 2,58 | 3,10 |

Fuente: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002

Estas mejoras referidas se han traducido en un aumento del número de viajeros en las estaciones gestionadas por RENFE de la provincia de Valencia, pasando de cerca de cuarenta y dos millones en el año 2000 a más de cuarenta y cinco millones y medio en 2004<sup>148</sup>.

<sup>148</sup> Instituto Valenciano de Estadística: *Transporte por ferrocarril, transporte de viajeros en ferrocarriles gestionados por RENFE*, según RENFE, 2006.

En cuanto al transporte de mercancías, ya se ha comentado que superada la Guerra Civil, el ferrocarril fue sustituido por el camión en el transporte y distribución casi todos los productos que históricamente había transportado, restringiéndose cada vez más a los productos energéticos, el mineral de hierro y el acero, y a una nueva partida, los automóviles. Tan sólo el transporte de naranjas se vio estimulado a partir de 1955 devolviendo al ferrocarril durante al menos otras tres décadas un fuerte protagonismo en el largo recorrido aunque decaería debido a la competencia del camión quedando relegado a finalmente a envíos esporádicos en la exportación a países de Europa Oriental como Polonia y la antigua Checoslovaquia<sup>149</sup>. Así, en la actualidad, el transporte se halla muy concentrado en un segmento del tendido ferroviario de apenas cincuenta kilómetros, los que hay desde Altos Hornos por el norte hasta la factoría Ford por el sur. Específicamente, son productos siderúrgicos, carbón, automóviles, materiales de construcción y manufacturas sin especificar envasadas en contenedores los que aparecen con total hegemonía en este entorno, de los que el carbón (174.000 t) y el cemento (56.700 t) de importación son desembarcados en el puerto de Valencia y expedidos desde la estación del Grao a su hinterland, los automóviles (casi 300.000 t.) salen todos de la estación particular de Ford en Almussafes para su distribución al resto de España o su embarque en el puerto de Valencia con destino final en Italia y el Reino Unido, los productos siderúrgicos (590.000 t) son expedidos en la estación puerto de Sagunto, los abonos y productos químicos, en cantidades mucho más modestas (20.000 t), son cargados en las estaciones de Castellón y Sagunto, del material de construcción cabría destacar los azulejos cargados en Burriana y Villarreal (más de cien mil toneladas entre las dos). Por último, los contenedores registran un tráfico de casi 800.000 t. totalmente concentrado en las dos estaciones habilitadas al respecto, localizadas en Valencia y Silla<sup>150</sup>.

En cualquier caso, durante los últimos años se observa una notable regresión en el transporte de mercancías en las estaciones de la provincia de Valencia pues de cerca de seis millones de toneladas gestionadas en 2000 se ha pasado a poco más de dos millones y medio en 2004<sup>151</sup>.

Por último, conviene destacar que la complementariedad ferrocarril-puerto tan importante históricamente para el desarrollo socioeconómico no sólo de Valencia sino de todo su entorno, en la actualidad ha sido sustituida por el binomio carretera-puerto ya que el ferrocarril tan sólo participa en el reparto modal en 3,4% frente al 80,9% de la carretera y 15,7% de la tubería<sup>152</sup>.

Respecto de la caracterización demográfica de Valencia, se trata del segundo municipio del Corredor por volumen de población después de Madrid, habiendo afianzado esa posición respecto de la etapa anterior pasando de los algo más trescientos veinte mil habitantes en 1930 a más quinientos mil en 1960 y cerca de ochocientos mil en 2004. Sin embargo, en su dinámica de crecimiento se observan dos etapas: La primera, durante las décadas de los sesenta y setenta con

---

<sup>149</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 111 según Sanchis, C. op. cit. pág. 198.

<sup>150</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pp. 94, 111 y 112.

<sup>151</sup> Instituto Valenciano de Estadística: *Transporte por ferrocarril, transporte de mercancías en ferrocarriles gestionados por RENFE*, según RENFE, 2006.

<sup>152</sup> Grindlay, A., *Aproximación a la dimensión territorial de los puertos mediterráneos españoles*, Revista “Puertos”, nº 113, Madrid, 2004, pág. 10.

tasas muy superiores al uno por ciento de crecimiento medio interanual, y desde entonces hasta comienzos del nuevo milenio, en que esas tasas se han reducido paulatinamente.

Respecto de la primera fase señalada, el crecimiento no tuvo lugar sólo en el municipio de Valencia sino que lo hizo en toda su comarca, y es durante este periodo cuando empieza a hablarse ya de Área metropolitana de Valencia<sup>153</sup> que en 1975 superaba ya el millón doscientos mil habitantes con casi cuatrocientos mil inmigrados, de los que más de sesenta por ciento provenían de Castilla-La Mancha y Andalucía<sup>154</sup>. A principios de los años ochenta el área de influencia de esta gran aglomeración urbana, que incluía una fuerte concentración no sólo de industrias sino también de servicios de todo tipo, alcanzaba por el norte hasta Castellón, por el oeste hasta Requena-Utiel y por el sur hasta Alcoy y Denia<sup>155</sup>, aunque estas últimas en menor medida.

En la segunda etapa, desde 1980 hasta inicios del nuevo siglo, la ciudad de Valencia comienza a perder población debido al traslado de domicilio de muchas familias que prefieren las urbanizaciones de casas unifamiliares que están proliferando en los municipios comarcanos de L’Horta y Camp del Turia<sup>156</sup>. A finales del milenio el Área Metropolitana de Valencia es la cuarta región industrial de España, por detrás de Barcelona y Madrid y rivaliza ya en cuanto a número de empleados con Bilbao y su área. Su especialización en el sector secundario se debe a las ramas de la metalúrgica, la madera y mueble, químicas, papel y artes gráficas. Se extiende en un radio de 20-25km a partir de la capital valenciana, hasta Sagunto por el norte, hasta Llíria y Buñol por el oeste y hasta la factoría FORD de Almussafes por el sur concentrándose en torno a millón y medio de personas<sup>157</sup>.

El área de influencia de esta Área Metropolitana, conocida ya como R.F.U.<sup>158</sup> de Valencia y Castellón<sup>159</sup>, se extiende a lo largo de toda la provincia de Valencia, afectando de forma creciente a casi todos los municipios de esa franja sur limítrofe entre las provincias de Valencia y Alicante (los correspondientes a La Costera, la Vall d’Albaida y La Safor, con cabeceras Játiva, Gandía y Onteniente)<sup>160</sup>, y Castellón, con un cierto influjo sobre el sur de Cataluña (Tortosa) aunque, en reciprocidad, es todavía mayor la penetración de la influencia de Barcelona en las

---

<sup>153</sup> G.E. op. cit. pág. 224.

<sup>154</sup> G.E. op. cit. pág. 56.

<sup>155</sup> G.E. op. cit. pág. 60.

<sup>156</sup> G.E. op. cit. pág. 222, Burriel, E.: “La distribución de la población y el sistema urbano” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 125 y Salom, J.; Albertos, J. M.; Pitarch, M. D. y Delios, E. op. cit. pp. 43 y 44.

<sup>157</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 295.

<sup>158</sup> Las R.F.U. vienen caracterizadas por su policentrismo, multifuncionalidad y significativa ampliación del número de municipios que se van integrando en sus respectivas áreas de influencia, inicialmente metropolitanas. Fuente: Serrano, A. op. cit. pág. 8.

Navarro, J. R.; Martí, P. y Ortuño, A., *Centros comerciales en áreas urbanas de tamaño medio: el caso de Alicante-Elche*, Revista “Ciudad y Territorio”, nº 144, Ministerio de Vivienda, Madrid, 2005, pág. 30.

<sup>160</sup> Serrano, A.: *Plan de Promoción Socioeconómica y Ordenación Territorial de las Comarcas Centrales Valencianas: Estrategias y Directrices de Ordenación y Articulación Territorial*, CONCERCOST, 2000, pág. 13.

tierras del norte valenciano, y las zonas orientales de Cuenca y Albacete, incluida esta última capital<sup>161</sup>.

En cuanto a la actividad productiva del municipio, en 1963 según la aproximación al Índice Potencial Productivo (Cuota de Mercado) alcanzaba un valor alto como también lo hacía en 1991 y 2001, fundamentalmente gracias a su especialización en el sector terciario en 1991 y sobre todo en el terciario avanzado en 2001, con un porcentaje de empleados de casi el setenta y cinco por ciento, más de diez puntos por encima de la media nacional, y habiendo disminuido los ocupados en el sector secundario casi en torno a los nueve puntos. Este esquema da continuidad a la estructura sectorial de empleo de comienzos de los ochenta donde el sesenta y tres por ciento de los ocupados pertenecían al ramo terciario, el treinta por ciento en la industria, el cinco por ciento en construcción y sólo el dos en agricultura, mientras que en contraposición, el resto de pueblos del Área Metropolitana ve reducido su ocupación en el sector terciario a sólo el treinta y ocho por ciento, y registra en cambio un cuarenta y cinco por ciento en industria, un nueve por ciento en construcción y un ocho por ciento en agricultura<sup>162</sup>.

En cuanto a la relevancia por sectores productivos, en los últimos años destaca en todos ellos, especialmente en el terciario y terciario avanzado, aunque la va perdiendo en la agricultura donde se debe conformar en 2001 con el valor de media.

Respecto de la actividad turística, lo es muy importante la cultural, notándose una relevancia muy elevada y una cierta especialización en el turismo hotelero, y algo menos en el turismo residencial.

Para finalizar con la caracterización socioeconómica de Valencia en esta etapa de más de cuarenta años, resta analizar la incidencia de la red de comunicaciones y más explícitamente el ferrocarril en ese devenir. En este sentido, en primer lugar cabe referirse a la configuración y aumento espectacular del Área Metropolitana de Valencia desde los años sesenta. Ello tuvo que ver con el ingente crecimiento del empleo industrial y la consiguiente inmigración de mano de obra procedente de las zonas rurales en crisis, lo que tuvo su origen en las pequeñas y medianas empresas que ya venían trabajando desde hacía décadas en los productos tradicionales (textil, confección, calzado, juguete, alimentación, materiales de construcción, etc.). Su crecimiento no fue tanto cualitativo como cuantitativo, multiplicándose el número de empresas a partir de trabajadores que, tras haber aprendido el negocio en casa ajena, se instalaron por su cuenta fundando sus propias empresas. Este aumento fue posible por el aumento de la demanda interna española a partir de las medidas liberalizadoras de 1959 primero, a la que se sumó la externa desde 1965, de bienes de consumo como los que aquí se estaban haciendo. Además, confluyó el auge del turismo y el incremento de construcción de nuevas viviendas lo que suponía uno de los principales mercados para estas industrias. Su mejor posición respecto al mercado y sus relativas ventajas en otros aspectos (dinamismo, innovación, mayor concentración espacial de empresas, alta tasa de natalidad y mortalidad de empresas, competitividad basada en una mano de obra

---

<sup>161</sup> *Estrategias de Vertebración Territorial*, COPUT, op. cit. pág. 23, Piqueras, J. op. cit. pág. 135 y Herrera, F. op. cit. pág. 58.

<sup>162</sup> G.E. op. cit. pág. 224.

barata, etc.) hizo que muchos trabajadores y artesanos de otros lugares de España vinieran a instalarse a Valencia<sup>163</sup>.

En este proceso, es evidente que la situación de partida de Valencia antes de la década de los sesenta, en que ya se estaba configurando una importante área comercial entorno a la capital, fue determinante para que ésta fuera una de las zonas levantinas escogidas para el desarrollo industrial y terciario como corresponde a una capital regional. En este marco, no se puede pasar por alto la gran incidencia del binomio ferrocarril-puerto para la configuración de esa área en torno a Valencia. Así las cosas, desde la década de los sesenta las infraestructuras de transporte no han hecho más que reforzar esta zona de concentración de la población y la riqueza a nivel regional, es decir, han venido a dar respuesta las necesidades de demanda en aquellos lugares donde las previsiones de tráfico eran mayores como el Área Metropolitana de Valencia en detrimento de las menos desarrolladas<sup>164</sup>. Así, ha sido la carretera en sustitución del ferrocarril, la que ha fortalecido este esquema sobre todo en el transporte de mercancías, mientras que en términos de viajeros el ferrocarril adquiere junto con la carretera una importancia vital en la consolidación de los procesos de suburbanización en el entorno de Valencia. Por su parte, el ferrocarril en los servicios de largo recorrido parece más especializado para dar servicio a usuarios de alto poder adquisitivo pues la competitividad en tiempos respecto de la carretera en relación con otras ciudades importantes del Corredor no lo es en términos de coste con lo que resulta solamente apropiado para este segmento de la población, además de viajeros cautivos.

En definitiva, en términos generales, las infraestructuras de transporte han tenido un papel de acompañamiento en el desarrollo socioeconómico de Valencia, habiendo sido relativamente más determinantes en etapas anteriores pues favorecieron en mayor medida el germen de lo que hoy es la R.F.U. de Valencia y Castellón.

---

<sup>163</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 287 y 288, y Salom, J. op. cit. pág. 164.

<sup>164</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 155.



**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL C-1**

**CUADRO 3.73: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-4 Y MUNICIPIOS 1960-2004**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| TARANCÓN        | 6.919             | 7.714             | 10.891            | 12.696            | 0,79                            | 0,38        | 1,33        | 1,27        | 1,47        |
| CUENCA          | 15.599            | 27.007            | 46.047            | 47.862            | 1,44                            | 2,44        | 2,27        | 0,30        | 1,76        |
| CARBONERAS      | 1.452             | 1.748             | 978               | 940               | 1,14                            | 0,68        | -1,42       | -0,30       | -1,05       |
| REQUENA         | 17.650            | 18.933            | 17.014            | 19.849            | 0,64                            | 0,24        | -0,33       | 1,28        | 0,11        |
| CHESTE          | 5.101             | 5.221             | 6.726             | 7.255             | 0,11                            | 0,08        | 0,93        | 0,61        | 0,89        |
| VALENCIA        | 320.195           | 505.066           | 777.427           | 785.732           | 1,81                            | 1,92        | 1,74        | 0,08        | 1,26        |
| <b>C-1</b>      | <b>366.916</b>    | <b>565.689</b>    | <b>859.083</b>    | <b>874.334</b>    | <b>1,63</b>                     | <b>1,81</b> | <b>1,67</b> | <b>0,14</b> | <b>1,24</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.74: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                   | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|-------------------|-------------------------------------|
| TARANCON          | MUY ALTO                            |
| CUENCA            | ALTO                                |
| CARBONERAS        | -                                   |
| REQUENA           | MEDIO                               |
| CHESTE            | BAJO                                |
| VALENCIA          | ALTO                                |
| <b>CORREDOR 1</b> | <b>MUY ALTO</b>                     |

**CUADRO 3.75: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | <b>% POB. OCUP. / TOTAL</b> | <b>% 1º / POB. OCUP.</b> | <b>% 2º / POB. OCUP.</b> | <b>% CONST. / POB. OCUP.</b> | <b>% 3º / POB. OCUP.</b> |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| TARANCON        | 36,04                       | 5,15                     | 37,94                    | 12,84                        | 44,08                    |
| CUENCA          | 33,70                       | 2,02                     | 11,45                    | 10,71                        | 75,81                    |
| CARBONERAS      | 28,32                       | 19,13                    | 28,88                    | 16,61                        | 35,38                    |
| REQUENA         | 35,04                       | 17,26                    | 26,13                    | 13,45                        | 43,16                    |
| CHESTE          | 39,30                       | 15,36                    | 34,77                    | 12,26                        | 37,61                    |
| VALENCIA        | 38,37                       | 1,49                     | 26,62                    | 6,44                         | 65,44                    |
| <b>C-1</b>      | <b>38,02</b>                | <b>1,98</b>              | <b>26,09</b>             | <b>6,91</b>                  | <b>65,02</b>             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>                | <b>5,60</b>              | <b>26,64</b>             | <b>10,09</b>                 | <b>57,66</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>                | <b>10,59</b>             | <b>25,21</b>             | <b>11,59</b>                 | <b>52,61</b>             |

**CUADRO 3.76: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-1 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | <b>% POB. OCUP. / TOTAL</b> | <b>% 1º / POB. OCUP.</b> | <b>% 2º / POB. OCUP.</b> | <b>% CONST. / POB. OCUP.</b> | <b>% 3º / POB. OCUP.</b> |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| TARANCON        | 38,95                       | 2,61                     | 31,64                    | 12,45                        | 53,30                    |
| CUENCA          | 39,48                       | 1,99                     | 12,40                    | 10,03                        | 75,58                    |
| CARBONERAS      | 29,69                       | 15,28                    | 25,35                    | 13,19                        | 46,18                    |
| REQUENA         | 36,36                       | 9,71                     | 23,27                    | 13,50                        | 53,51                    |
| CHESTE          | 43,35                       | 11,56                    | 26,17                    | 13,20                        | 49,08                    |
| VALENCIA        | 40,09                       | 1,48                     | 17,10                    | 7,04                         | 74,38                    |
| <b>C-1</b>      | <b>39,97</b>                | <b>18,65</b>             | <b>20,73</b>             | <b>9,84</b>                  | <b>50,78</b>             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>                | <b>5,28</b>              | <b>21,90</b>             | <b>10,23</b>                 | <b>62,60</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>                | <b>5,75</b>              | <b>20,08</b>             | <b>11,29</b>                 | <b>62,88</b>             |

**CUADRO 3.77: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|            | JERARQUÍA<br>DEMOGRÁFICA | ÍNDICE<br>POTENCIAL<br>PRODUCTIVO |
|------------|--------------------------|-----------------------------------|
| TARANCÓN   | 8                        | MUY ALTO                          |
| CUENCA     | 7                        | ALTO                              |
| CARBONERAS | 8                        | -                                 |
| REQUENA    | 8                        | MEDIO                             |
| CHESTE     | 8                        | BAJO                              |
| VALENCIA   | 1                        | ALTO                              |
| <b>C-1</b> | <b>1</b>                 | <b>MUY ALTO</b>                   |

**CUADRO 3.78: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-1 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|            | JERARQ.<br>DEMOG. (2004) | DINAM.<br>DEMOG.<br>PONDER. | MIGRAC.<br>(1991-2003) | DENSIDAD<br>(2004) | ÍNDIC.<br>SINTETIC.<br>DEMOG. | ARTICUL.<br>SOCIAL |
|------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|
| TARANCÓN   | 10                       | 6                           | 6                      | 10                 | 5                             | MEDIO              |
| CUENCA     | 9                        | 6                           | 7                      | 10                 | 6                             | ALTO               |
| CARBONERAS | 10                       | 7                           | 7                      | 10                 | 6                             | MUY BAJO           |
| REQUENA    | 10                       | 6                           | 6                      | 10                 | 6                             | BAJO               |
| CHESTE     | 10                       | 6                           | 6                      | 10                 | 6                             | MEDIO              |
| VALENCIA   | 1                        | 6                           | 7                      | 1                  | 1                             | MEDIO              |
| <b>C-1</b> | <b>1</b>                 | <b>5</b>                    | <b>40</b>              | <b>3</b>           | <b>2</b>                      | <b>MUY ALTO</b>    |

|            | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE<br>NELSON EN 1991 |                   |                        |                     | ÍNDICE<br>POT.<br>PRODUCT. |
|------------|--|-------------------|------------------------|---------------------|----------------------------|
|            | SECTOR<br>PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS |                            |
| TARANCÓN   | -  | 0                 | 0                      | -                   | MEDIO                      |
| CUENCA     | -  | -                 | -                      | 2                   | MUY ALTO                   |
| CARBONERAS | 0  | 0                 | 0                      | -                   | MEDIO                      |
| REQUENA    | 0  | -                 | 0                      | -                   | BAJO                       |
| CHESTE     | 0  | 0                 | -                      | -                   | BAJO                       |
| VALENCIA   | -  | -                 | -                      | 1                   | ALTO                       |
| <b>C-1</b> | <b>-</b>   | <b>-</b>          | <b>-</b>               | <b>1</b>            | <b>ALTO</b>                |

|            | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| TARANCÓN   | BAJO   | MEDIO                    | BAJO                       | BAJO                    |
| CUENCA     | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| CARBONERAS | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| REQUENA    | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| CHESTE     | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| VALENCIA   | ALTO   | EXTR. ALTO               | MUY ALTO                   | EXTR. ALTO              |
| <b>C-1</b> | <b>MEDIO</b>   | <b>MUY ALTO</b>          | <b>MUY ALTO</b>            | <b>MUY ALTO</b>         |

|            | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |                             |
| TARANCÓN   | -  | 0                        | -                          | 0                       | -                                | ALTO                        |
| CUENCA     | -  | -                        | -                          | 1                       | 1                                | ALTO                        |
| CARBONERAS | 0  | 0                        | 0                          | -                       | -                                | BAJO                        |
| REQUENA    | 0  | -                        | 0                          | 0                       | 0                                | MEDIO                       |
| CHESTE     | 0  | 0                        | 0                          | -                       | 0                                | BAJO                        |
| VALENCIA   | -  | -                        | -                          | 1                       | 3                                | ALTO                        |
| <b>C-1</b> | <b>-</b>   | <b>-</b>                 | <b>-</b>                   | <b>1</b>                | <b>2</b>                         | <b>ALTO</b>                 |

|            | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |
| TARANCÓN   | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    | BAJO                             |
| CUENCA     | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| CARBONERAS | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | BAJO                    | BAJO                             |
| REQUENA    | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| CHESTE     | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    | BAJO                             |
| VALENCIA   | ALTO   | MUY ALTO                 | MUY ALTO                   | EXTR. ALTO              | EXTR. ALTO                       |
| <b>C-1</b> | <b>MEDIO</b>   | <b>MUY ALTO</b>          | <b>MUY ALTO</b>            | <b>MUY ALTO</b>         | <b>MUY ALTO</b>                  |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

|            | TURISMO CULTURAL |        | TURISMO HOTELERO |          | TURISMO DE 2º RESIDENCIA |        |
|------------|------------------|--------|------------------|----------|--------------------------|--------|
|            | RELEV.           | ESPEC. | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.                   | ESPEC. |
| TARANCÓN   | MUY BAJO         | -      | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO                 | -      |
| CUENCA     | ALTO             | 1      | BAJO             | 0        | BAJO                     | -      |
| CARBONERAS | MUY BAJO         | 4      |                  | -        | MUY BAJO                 | 0      |
| REQUENA    | MUY BAJO         | -      | BAJO             | -        | BAJO                     |        |
| CHESTE     | MUY BAJO         | -      | MUY BAJO         | -        | BAJO                     | 0      |
| VALENCIA   | EXTR. ALTO       | -      | EXTR. ALTO       | 0        | ALTO                     | -      |
| <b>C-1</b> | <b>MUY ALTO</b>  |        | <b>BAJO</b>      | <b>0</b> | <b>MEDIO</b>             |        |

|            | VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI |                   |
|------------|---|-------------------|
|            | TIEMPO VIAJEROS   | TIEMPO MERCANCÍAS |
| TARANCÓN   | 5   | 6                 |
| CUENCA     | 3   | 4                 |
| CARBONERAS | 1   | 4                 |
| REQUENA    | 5   | 6                 |
| CHESTE     | 3   | 5                 |
| VALENCIA   | 5   | 6                 |
| <b>C-1</b> | 3   | 2                 |

| COSTE DE VIAJEROS              |          |        |            |         |        |          |
|--------------------------------|----------|--------|------------|---------|--------|----------|
| DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000 |          |        |            |         |        |          |
|                                | TARANCÓN | CUENCA | CARBONERAS | REQUENA | CHESTE | VALENCIA |
| <b>MADRID</b>                  | 11       | -1     | -5         | -3      | -5     | 90       |
| <b>CUENCA</b>                  | -5       | -      | -10        | -12     | -6     | -10      |
| <b>CASTELLÓN</b>               | 22       | 25     | 29         | 48      | 65     | 68       |
| <b>VALENCIA</b>                | -9       | -10    | -10        | -11     | -3     | -        |
| <b>ALBACETE</b>                | 57       | 255    | 319        | 345     | 195    | 113      |
| <b>ALICANTE</b>                | 86       | 80     | 105        | 172     | 128    | 130      |
| <b>MURCIA</b>                  | 101      | 106    | 50         | 3       | 24     | 19       |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>            |          |        |            |         |        |          |
|--------------------------------------|----------|--------|------------|---------|--------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR.2000</b> |          |        |            |         |        |          |
|                                      | TARANCÓN | CUENCA | CARBONERAS | REQUENA | CHESTE | VALENCIA |
| <b>MADRID</b>                        | 100      | 62     | 40         | 71      | 90     | 12       |
| <b>CUENCA</b>                        | 50       | -      | 183        | 22      | 60     | 57       |
| <b>CASTELLÓN</b>                     | 149      | 109    | 66         | 131     | 95     | 15       |
| <b>VALENCIA</b>                      | 96       | 57     | 44         | 116     | 35     | -        |
| <b>ALBACETE</b>                      | 163      | 64     | 201        | 187     | 61     | -16      |
| <b>ALICANTE</b>                      | 134      | 33     | 72         | 112     | 59     | -3       |
| <b>MURCIA</b>                        | 154      | 148    | 153        | 167     | 118    | 69       |

### **7.7.2. ÁREA INTERIOR 1**

El AI-1 se ha visto favorecida desde el punto de vista de la accesibilidad en términos relativos del mismo modo en que lo ha hecho el conjunto del Corredor a lo largo de estos más de cuarenta años, debiendo destacar como avances más importantes en este sentido, la conversión del eje Madrid-Valencia en autovía y las mejoras en las comunicaciones transversales desde estos municipios hacia las capitales manchegas de Cuenca y especialmente Albacete.

Desde el punto de vista demográfico, su relevancia a lo largo del periodo es muy baja pues apenas supera los diez mil habitantes mostrando una dinámica exigua a lo largo del periodo  $-0,17\%$  de media anual— mientras que el Corredor se acercaba a los dos puntos y el conjunto nacional al punto. Sin embargo, no ha sido igual en todo el periodo ni en todos los municipios pues si bien La Almarcha muestra una regresión más o menos constante durante toda la etapa, Motilla y Casas Ibáñez, consiguen una recuperación durante las últimas décadas en consonancia con un avance en su índice potencial productivo que parece, como se verá, muy relacionado con el incremento de accesibilidad mencionado, lo que no ocurre en La Almarcha a pesar de su ubicación también estratégica.

Seguidamente, se analiza por separado cada uno de los municipios para dar respuesta a los diferencias en el desarrollo socioeconómico sugerido en esta primera aproximación.

- **LA ALMARCHA:**

El municipio de La Almarcha ha experimentado una mejora en la red de comunicaciones del orden de la media experimentada por el conjunto de municipios del Corredor, teniendo presente el notable avance en el eje de Madrid a Valencia, ya convertido íntegramente en autovía a finales de siglo, y en la carretera que le comunica con Alcázar de San Juan y Cuenca, que ha pasado a ser la N-420. De esta forma se ha reforzado la ubicación de La Almarcha en un cruce de vías. No obstante, sigue sin tener conexión directa con ferrocarril con lo que los datos reflejados de competencia entre ambos modos en el cuadro resumen de la zona en realidad penalizan más al ferrocarril por la necesidad de desplazamiento hacia otro núcleo ferroviario.

Respecto de la caracterización demográfica, a lo largo de esta etapa ha sufrido una regresión en el número de habitantes pasando de más de mil trescientos en 1960 a menos de seiscientos en 2004, siendo junto con Carboneras los dos municipios más regresivos del Corredor en esta fase.

En cuanto a su índice potencial productivo, si a finales de los años treinta era bajo, en los años 1991 y 2001 era muy bajo (en 1960 no se dispone de datos de la Cuota de Mercado porque su población era menor de tres mil habitantes) como corresponde a un núcleo especializado en el sector agrícola tal cual lo había sido históricamente, y que como ya se ha visto en otros municipios del Corredor, muy relacionado con su declive socioeconómico puesto también de manifiesto con su bajo nivel de articulación social. En este sentido, cabe mencionar la evolución de San Clemente, cabeza de su partido judicial, e incluso por su proximidad a La Almarcha, de Belmonte. En cuanto al primero se observa que se ha mantenido más o menos estabilizado con

una población de algo más de seis mil habitantes, con una gran actividad vinícola<sup>165</sup> y una ocupación en el sector terciario que ha pasado de menos del cuarenta y dos por ciento a superar el cuarenta y nueve por ciento, mientras que Belmonte, ha pasado de cerca de cuatro mil habitantes en 1960 a menos de dos mil quinientos en 2004, es decir, parece mostrar también síntomas de decaimiento socioeconómico.

Por tanto, parece ser que el núcleo que consigue articular este espacio central manchego es San Clemente según lo había hecho históricamente y ello pese a no estar situado en un eje tan importante de comunicaciones como La Almarcha (N-310, transversal a la N-III y a la N-301). No obstante, en su dinámica de estabilización no se recoge el aumento derivado de la pérdida de población de estas localidades de su entorno como La Almarcha y Belmonte, lo que indica que incluso las posibilidades ofrecidas en San Clemente no son demasiado alentadoras para la población de Almarcha que en este caso prefiere emigrar, como demuestra el saldo migratorio negativo durante la última década, hacia otros núcleos más boyantes como puedan ser Madrid o Valencia.

En definitiva, parece que la red de comunicaciones se muestra insuficiente para estimular una economía basada en el sector primario a lo que hay que sumar una capital de provincia, Cuenca, situada a menos de cuarenta y cinco minutos con lo que serían factibles viajes pendulares, que tampoco es capaz de articular su provincia y ofrecer los servicios y posibilidades de empleo que permitiesen, al menos, el mantenimiento de la población en los municipios de su entorno, que como se aprecia tienen que “poner los ojos” en otros puntos mucho más dinámicos de sus proximidades.

- **MOTILLA DEL PALANCAR:**

Motilla del Palancar fue favorecida de forma similar a la media del conjunto de municipios de estudio respecto de la red de comunicaciones siendo de destacar la reciente ejecución de la A-3 que ha permitido conectarla con Valencia íntegramente por autovía. También cabe destacar la conversión desde las inmediaciones de Motilla hasta Madrid en autovía, aunque ya desde los ochenta (N-III), y las comunicaciones con Albacete y Cuenca a través de la N-320.

En cuanto a su evolución demográfica, el municipio ha pasado de menos de cuatro mil quinientos habitantes en 1960 a casi cinco mil quinientos en 2004 mostrando una progresiva aceleración en su dinámica desde 1960, década en que llegó a ser negativa, hasta llegar a ser incluso superior (1,22%) a la media del Corredor (1,02%) en los últimos años.

Respecto de su actividad productiva, en 1963 la aproximación al potencial alcanzaba el valor de muy alto, si bien tanto a finales del primer tercio del siglo XX como a comienzos de la década de los años noventa y principios del milenio era medio.

Observando su estructura sectorial de empleo en 1991 y 2001, a pesar de que no queda patente una cierta especialización en el sector terciario, sí es cierto que los valores de empleados en el sector primario y terciario son respectivamente muy inferiores y superiores a los correspondientes a otros municipios rurales estudiados de este entorno manchego, destacando en

---

<sup>165</sup> G.E. op. cit. pág. 321.



los últimos años un importante avance del secundario vinculado al sector alimenticio, de la maquinaria y textil<sup>166</sup>, lo que justificaría su elevado saldo migratorio positivo, la gran mayoría de países en vías de desarrollo y un nivel de articulación medio, superior, por tanto, al de La Almarcha.

En definitiva, se observa una dinámica socioeconómica ascendente en Motilla del Palancar como consecuencia de su emplazamiento como lugar central en la zona de transición entre la Serranía Media conquense y La Manchuela, función ésta que venía desempeñado históricamente, pero que había quedado en entredicho durante el desarrollismo como demuestra su regresión demográfica en los sesenta ante la ingente demanda de trabajo desde los grandes centros fabriles de sus alrededores, y en especial Valencia. Tras esa década de cierto declive, es la mejora de accesibilidad respecto de Madrid, Valencia pero sobre todo de Albacete ya inferior a una hora, la que permite a Motilla tener a escasa distancia un núcleo de primer orden para la dotación de determinados servicios y equipamientos, lo que ha permitido articular toda esta zona ocupando precisamente Motilla el siguiente escalón en esta jerarquía, favorecido también, aunque en menor medida, no sólo por el aumento de accesibilidad respecto de Albacete sino también respecto de Valencia, Cuenca y Madrid.

Cabe resaltar, por tanto, la gran incidencia de la mejora en las comunicaciones (siempre viarias) entre Albacete y Motilla como instrumento para articular acertadamente el territorio. Sin embargo, cabe preguntarse por qué si su capital de la provincia es Cuenca y la distancia que media hasta aquella es prácticamente igual a la existente respecto de Albacete, Motilla gravita hacia Albacete de acuerdo con el Área Comercial de gravitación directa sobre la cabecera Albacete<sup>167</sup> y como demuestran los aforos<sup>168</sup> de tráfico rodado en que, lo que justifica su

---

<sup>166</sup> G.E. op. cit. pp. 318 y 321.

<sup>167</sup> De acuerdo con el “Anuario Económico de España de 2006”, publicado por el Servicio de Estudios de La Caixa:

- “Área comercial”: Zona geográfica común que queda delimitada por los habitantes de un conjunto de municipios en su proceso de compra de bienes de consumo en un municipio cabecera de área. Las áreas comerciales definidas se refieren a 1 de enero de 2006.
- Gravitación directa a la cabecera de área comercial: Corresponde a los municipios que se desplazan directamente a la cabecera de área comercial para realizar sus compras importantes, sin gravitar también sobre un municipio cabecera de subárea comercial.
- Cabecera de área comercial: Municipio sobre el que gravita comercialmente, o se siente atraída, la población del resto de municipios integrados en la misma área comercial.
- Subárea comercial: Extensión territorial constituida por varios municipios cuya población realiza sus compras con cierta habitualidad en un municipio del mismo espacio geográfico - cabecera de subárea -, que a su vez gravita sobre un municipio cabecera de área. Es decir, los municipios de las subáreas gravitan en parte sobre un núcleo (centro de subárea) y, a su vez, toda la subárea es atraída por otro núcleo (centro de área), que posee un más alto grado de especialización o intensidad comercial.
- Cabecera de Subárea comercial: Municipio sobre el que gravita comercialmente la población del resto de municipios integrados en la misma subárea comercial

<sup>168</sup> *Mapa de Tráfico, 2002*, Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Dirección General de Carreteras. Centro de Publicaciones. En éste, la N-320 en su tramo Cuenca-Motilla, trayecto que se ha de seguir desde Cuenca hasta Valencia, además de hacia la propia Motilla y Albacete, muestra una intensidad similar a la correspondiente al tramo de esta nacional Motilla-Albacete, en que tan sólo confluyen (siempre referidos a las localidades más importantes) los vehículos que cubren el trayecto de Cuenca a Albacete, (que también lo hacían en el otro tramo) y de Motilla a Albacete, es decir, que los vehículos Motilla-Albacete son equivalentes a los vehículos

inserción en el Área de Influencia del Área Metropolitana de Albacete. La respuesta a esta circunstancia parece radicar en las posibilidades de empleo y dotación de equipamientos que ofrecen ambas capitales, claramente favorables a Albacete, que como se verá, atraviesa por una coyuntura socioeconómica mucho más halagüeña que la conuense.

- **CASAS IBÁÑEZ:**

En primer lugar, hay que señalar que el diagnóstico y conclusiones derivadas para Motilla del Palancar serán muy parecidas a las que se obtendrán en el caso de la localidad de Casas Ibáñez.

Así, desde el punto de vista de las comunicaciones, Casas Ibáñez se vio favorecida en términos relativos de forma análoga a la media de la totalidad de municipios analizados del Corredor, siendo la N-III en forma de autovía, pero fundamentalmente la N-322 que la conecta con Albacete, los ejes que mayor repercusión han tenido sobre su dinámica socioeconómica como se verá seguidamente.

Respecto de la caracterización demográfica, la regresión demográfica de la década de los sesenta y setenta hacia las zonas en plena industrialización de su entorno, se torna en positiva en los ochenta y noventa alcanzando el punto porcentual de crecimiento interanual en estos últimos años, al igual que lo hace de media el Corredor.

Por lo que a la actividad productiva se refiere, partiendo de 1930 con un Índice Potencial Productivo bajo, y una Cuota de Mercado en 1963 media, a comienzos de los años noventa ese Índice volvía ser bajo mientras que en 2001 alcanzaba de nuevo la calificación de medio. Examinando con un poco más de detalle la estructura sectorial de empleo en 1991 y 2001 se aprecia cómo a pesar de una especialización media en el sector primario, éste pierde importancia en 2001 ganándola el terciario lo que unido a la tendencia demográfica analizada indica una recuperación socioeconómica aproximadamente desde las dos últimas décadas como también demuestra su nivel de articulación social medio.

Efectivamente esto es así pues junto con Motilla ocupan los lugares centrales de ese espacio intersticial entre la Serranía Media y La Manchuela, organizando la prestación de bienes y servicios a escala subcomarcal con actividades secundarias relacionadas con las mencionadas alimentación, maquinaria y textil<sup>169</sup> mostrando tanto un saldo migratorio como perfil del inmigrante similar al de Motilla del Palancar.

En este marco, ha sido la mejora de accesibilidad respecto de Albacete fundamentalmente la que ha conseguido la articulación de este espacio intermedio colocando a Motilla, tal cual se ha visto, y Casas Ibáñez en el segundo lugar de la jerarquía del sistema de ciudades de ese entorno, favoreciendo de un lado la prestación de servicios de Casas Ibáñez a los municipios de su entorno más inmediato así como la satisfacción de su demanda de equipamientos y servicios de mayor entidad en Albacete, situada a escasa distancia.

---

Cuenca-Motilla y Cuenca-Valencia, de forma que son muchos más los viajes destino Motilla-Albacete que Motilla-Cuenca,

<sup>169</sup> G.E. op. cit. pp. 318 y 321.

De nuevo, para comprobar la dependencia de Casas Ibáñez respecto de Albacete, se puede hacer uso de las Áreas Comerciales en que Casas Ibáñez es cabecera de una subárea comercial del Área comercial de Albacete, y del Mapa de Tráfico de 2002 en que se aprecia cómo la I.M.D. en la N-322 en el tramo de Casas Ibáñez hacia Albacete se aproxima a los diez mil vehículos mientras que desde Casas Ibáñez hacia la N-III en dirección Valencia disminuye por debajo de los tres mil.

En definitiva, las conclusiones que se extraen son similares para los casos de Motilla y Casas Ibáñez de modo que es la red viaria con su mejora de accesibilidad respecto de Albacete y la dinámica positiva de esta capital la que hace que graviten hacia ella las dos localidades permitiendo articular todo este espacio manchego y disminuyendo relativamente su dependencia respecto de Valencia.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL AI-1.**

**CUADRO 3.79: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-1 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                      | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |              |             |             |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
|                      | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991    | 1991-2004   | 1960-2004   |
| LA ALMARCHA          | 1.212             | 1.310             | 628               | 579               | 0,59                            | 0,27        | -1,68        | -0,60       | -1,27       |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 3.678             | 4.398             | 4.744             | 5.497             | 0,60                            | 0,65        | 0,25         | 1,22        | 0,57        |
| CASAS IBÁÑEZ         | 3.990             | 3.963             | 3.832             | 4.331             | 1,05                            | -0,02       | -0,11        | 1,00        | 0,21        |
| <b>AI-1</b>          | <b>8.880</b>      | <b>9.671</b>      | <b>9.204</b>      | <b>10.407</b>     | <b>0,78</b>                     | <b>0,30</b> | <b>-0,16</b> | <b>1,01</b> | <b>0,17</b> |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b>  | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b>  | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.80: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                        | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|------------------------|-------------------------------------|
| LA ALMARCHA            | -                                   |
| MOTILLA DEL PALANCAR   | MUY ALTO                            |
| CASAS IBANEZ           | MEDIO                               |
| <b>AREA INTERIOR 1</b> | <b>ALTO</b>                         |

**CUADRO 3.81: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                      | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| LA ALMARCHA          | 37,74                | 25,74             | 16,03             | 11,81                 | 46,41             |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 35,12                | 9,00              | 22,75             | 8,34                  | 59,90             |
| CASAS IBANEZ         | 37,03                | 17,41             | 24,74             | 15,36                 | 42,49             |
| AI-1                 | 36,09                | 13,79             | 23,12             | 11,59                 | 51,51             |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.82: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-1 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                      | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| LA ALMARCHA          | 32,27                | 18,65             | 20,73             | 9,84                  | 50,78             |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 39,84                | 6,51              | 30,68             | 11,67                 | 51,14             |
| CASAS IBANEZ         | 38,64                | 12,15             | 24,80             | 16,74                 | 46,31             |
| AI-1                 | <b>38,88</b>         | <b>9,47</b>       | <b>27,72</b>      | <b>13,69</b>          | <b>49,11</b>      |
| <b>CORREDOR</b>      | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>        | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.83: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL A-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|                      | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|----------------------|-----------------------|-----------------------------|
| LA ALMARCHA          | 8                     | -                           |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 8                     | MUY ALTO                    |
| CASAS IBANEZ         | 8                     | MEDIO                       |
| <b>AI-1</b>          | <b>7</b>              | <b>ALTO</b>                 |

**CUADRO 3.84: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-1 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|                      | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTÉTIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|----------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| LA ALMARCHA          | 10                           | 7                            | 7                          | 10                     | 6                              | BAJO                   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 10                           | 6                            | 6                          | 10                     | 6                              | MEDIO                  |
| CASAS IBAÑEZ         | 10                           | 6                            | 6                          | 10                     | 6                              | MEDIO                  |
| <b>AI-1</b>          | <b>7</b>                     | <b>5</b>                     | <b>3</b>                   | <b>6</b>               | <b>4</b>                       | <b>MUY BAJO</b>        |

|                      | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>ÍNDICE POT. PRODUCT.</b> |
|----------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|                      | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| LA ALMARCHA          | 1  | -                        | -                          | -                       | MUY BAJO                    |
| MOTILLA DEL PALANCAR | -  | -                        | -                          | 0                       | MEDIO                       |
| CASAS IBAÑEZ         | 0  | -                        | 0                          | -                       | BAJO                        |
| <b>AI1</b>           | <b>0</b>   | <b>-</b>                 | <b>0</b>                   | <b>-</b>                | <b>BAJO</b>                 |

|                      | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|----------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|                      | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| LA ALMARCHA          | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| MOTILLA DEL PALANCAR | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| CASAS IBAÑEZ         | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| <b>AI-1</b>          | <b>BAJO</b>  | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             |

|                      | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001 |                   |                     |                  |                           | INDICE POT. PRODUCT. |
|----------------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|----------------------|
|                      | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR TERCIARIO AVANZADO |                      |
| LA ALMARCHA          | 0   | -                 | -                   | -                | -                         | MUY BAJO             |
| MOTILLA DEL PALANCAR | -   | 0                 | -                   | -                | -                         | MEDIO                |
| CASAS IBAÑEZ         | 0   | -                 | 1                   | -                | -                         | MEDIO                |
| <b>AI-1</b>          | <b>0</b>  | <b>0</b>          | <b>0</b>            | <b>-</b>         | <b>-</b>                  | <b>BAJO</b>          |

|                      | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                     |                  |                           |
|----------------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|
|                      | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR TERCIARIO AVANZADO |
| LA ALMARCHA          | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | BAJO             | BAJO                      |
| MOTILLA DEL PALANCAR | BAJO  | BAJO              | BAJO                | BAJO             | BAJO                      |
| CASAS IBAÑEZ         | BAJO  | BAJO              | BAJO                | BAJO             | BAJO                      |
| <b>AI-1</b>          | <b>BAJO</b>   | <b>BAJO</b>       | <b>BAJO</b>         | <b>BAJO</b>      | <b>BAJO</b>               |

|                      | TURISMO CULTURAL |          | TURISMO HOTELERO |          | TURISMO DE 2º RESIDENCIA |          |
|----------------------|------------------|----------|------------------|----------|--------------------------|----------|
|                      | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.                   | ESPEC.   |
| LA ALMARCHA          | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO                 | 0        |
| MOTILLA DEL PALANCAR | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO                 | -        |
| CASAS IBAÑEZ         | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO         | -        | MUY BAJO                 | -        |
| <b>AI1</b>           | <b>MUY BAJO</b>  | <b>-</b> | <b>BAJO</b>      | <b>-</b> | <b>BAJO</b>              | <b>-</b> |

|                      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|----------------------|--|--------------------------|
|                      | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| LA ALMARCHA          | 4  | 6                        |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 5  | 5                        |
| CASAS IBÁÑEZ         | 4  | 5                        |
| <b>AI-1</b>          | <b>3</b>   | <b>3</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>              |             |                      |              |
|---------------------------------------|-------------|----------------------|--------------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |             |                      |              |
|                                       | LA ALMARCHA | MOTILLA DEL PALANCAR | CASAS IBÁÑEZ |
| <b>MADRID</b>                         | 43          | 9                    | 96           |
| <b>CUENCA</b>                         | 0           | 0                    | 38           |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | 44          | 88                   | 39           |
| <b>VALENCIA</b>                       | 22          | -3                   | -6           |
| <b>ALBACETE</b>                       | 0           | 0                    | 0            |
| <b>ALICANTE</b>                       | 72          | 79                   | 144          |
| <b>MURCIA</b>                         | 90          | 99                   | 112          |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>             |             |                      |              |
|---------------------------------------|-------------|----------------------|--------------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |             |                      |              |
|                                       | LA ALMARCHA | MOTILLA DEL PALANCAR | CASAS IBÁÑEZ |
| <b>MADRID</b>                         | 159         | 95                   | 36           |
| <b>CUENCA</b>                         | -           | -                    | 59           |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | 171         | 82                   | 88           |
| <b>VALENCIA</b>                       | 127         | 62                   | 67           |
| <b>ALBACETE</b>                       | -           | -                    | -            |
| <b>ALICANTE</b>                       | 8           | 9                    | 28           |
| <b>MURCIA</b>                         | 37          | 39                   | 42           |

### **7.7.3. SUBCORREDOR 1**

El Subcorredor 1 también se ha visto relativamente beneficiado en términos de accesibilidad de una forma parecida a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor. Estas mejoras se deben mayoritariamente a los avances en la red de carreteras que van desde la ejecución del Plan REDIA en los años setenta a la construcción de la Autopista del Mediterráneo, casi finalizada en lo que afecta a esta zona en esa misma década, y las mejoras en las comunicaciones transversales como la ruta hacia Aragón desde Sagunto. Por el contrario, respecto del ferrocarril, el transporte de mercancías es casi testimonial con una cierta relevancia en el entorno de Castellón debido al transporte azulejero, y el de viajeros salvo, el de largo recorrido en Castellón, no resulta competitivo frente a la carretera.

En cuanto a su evolución socioeconómica básicamente caben distinguir las tendencias experimentadas entre Castellón, Sagunto y Vinaroz, frente a Alcalá de Chivert, alcanzando en las tres primeras incrementos de población notables en el conjunto del periodo y con potenciales productivos altos, mientras que en la segunda tan sólo se observa un incremento demográfico desde 1991 con Índices Potenciales Productivos bajos o medios.

Seguidamente se analizan las dinámicas de cada uno de estos municipios para discernir el por qué ante mejoras de accesibilidad similares se dieron procesos de desarrollo diferentes.

- **SAGUNTO:**

El municipio de Sagunto se mantuvo en la media de las mejoras de accesibilidad respecto del Corredor en cuanto a las comunicaciones por carretera conservando su posición privilegiada de cruce de caminos en esta red gracias a la inclusión de los itinerarios costeros en el Plan REDIA y la ejecución de la autopista del Mediterráneo, que desde finales de los setenta hizo mejorar su accesibilidad respecto del norte de la provincia y desde los noventa con el resto de la Comunidad. También recientemente es de destacar la paulatina ejecución de la autovía hacia Zaragoza de la que está finalizado, entre otros, como se ha visto, el tramo Sagunto-Segorbe.

Sin embargo, en cuanto al transporte ferroviario esta etapa no ha sido tan beneficiosa para el municipio puesto desde 1972 se clausuró el ferrocarril de Ojos Negros-Sagunto y el transporte de mercancías del ferrocarril de Aragón a Sagunto es prácticamente nulo. Además, en esta línea los servicios de viajeros son muy poco competitivos tanto en tiempos de desplazamientos como en frecuencias (tres servicios a Teruel y más de dos horas de trayecto por ferrocarril mientras que una hora y cuarto por carretera, y dos servicios a Zaragoza de cuatro horas y media de duración frente a poco más de tres horas por carretera) sin que apenas haya mejorado desde hace varias décadas. Para finalizar con el transporte de viajeros por ferrocarril, éste muestra una cierta competitividad en las relaciones con Madrid, Castellón, Albacete, pero mucho menos respecto de Valencia, ciudad hacia donde gravita como se vio al examinar Valencia. No obstante, merece la pena destacar la conexión del ferrocarril con el puerto pues por ferrocarril se expidieron en 1999 casi seiscientos mil toneladas de productos siderúrgicos, el mayor número de todo el Área



Metropolitana de Valencia<sup>170</sup> en un puerto cuyo movimiento de mercancías (3,5 millones de toneladas) supera incluso al de Alicante en la actualidad<sup>171</sup>.

Para entender la evolución socioeconómica de Sagunto es preciso remontarse a los años veinte en que comenzaron a funcionar los Altos Hornos en Puerto de Sagunto, lo que justificó la espectacular inmigración vista a finales de la etapa anterior. En este marco, desde 1959 abandonada la crisis postbélica, la industria se expansionó considerablemente en los veinte años siguientes, lo que parece justificar su elevada tasa de crecimiento anual de población en estas dos décadas del orden del 1,5%. Asimismo, el cierre de la planta en 1983 salvándose las instalaciones de laminado en frío, a la que cabe añadirle posterior planta de galvanizados y otras industrias que se han instalado tras la potenciación de un polígono industrial entre la ciudad y el Puerto, han hecho que en la década de los ochenta la población se mantuviese y en la actualidad comience a crecer superando los sesenta mil habitantes<sup>172</sup> gracias a la llegada de inmigrantes ente caso más repartidos entre procedentes de países en vías de desarrollo y nacionales. Precisamente este significativo saldo migratorio de población nacional podría tener su justificación en un fenómeno de descentralización y suburbanización desde Valencia, de forma que Sagunto mostraría un mayor atractivo residencial por el elevado precio de la vivienda que la ciudad central valenciana<sup>173</sup>.

Así, la gravitación de Sagunto sobre Valencia es bastante intensa como demuestran los flujos diarios<sup>174</sup> hacia la capital y el balance entre viajes atraídos y generados en el entorno comarcal de Sagunto, muy desfavorable a costa principalmente de la ciudad de Valencia, respecto de la que se encuentra a menos de media hora por carretera, es decir, tiempo claramente por debajo del umbral de la generación de viajes pendulares y que parece indicar que en parte se esté convirtiendo en un municipio, y por extensión, su comarca, dormitorio dependiente de Valencia<sup>175</sup>.

Si ahora se revisan los indicadores del tejido productivo de Sagunto, en 1963 la Cuota de Mercado era media mientras que en 1930, 1990 y 2001 el Índice Potencial Productivo era alto, es decir, que parece que 1963 todavía se acusaban los efectos de la Guerra Civil. Esta estructura sectorial de empleo de los años noventa y comienzos de milenio muestra una cierta especialización tanto en los sectores secundario y terciario. Ello está en consonancia con los dos núcleos que conforman la ciudad, Sagunto y Puerto Sagunto. El primero de los núcleos responde a la ciudad histórica de Sagunto donde se concentran los servicios, con una importante economía agrícola pues es un gran centro comercial de cítricos, con numerosos almacenes de manipulación

---

<sup>170</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pp. 112 y 118.

<sup>171</sup> Centro de Desarrollo Marítimo, Ports, Generalitat Valenciana, *Memoria de Explotación de los Puertos de la Generalitat Valenciana, año 2003*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2004.

<sup>172</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 300 y 301.

<sup>173</sup> Salom, J.; Albertos, J. M; Pitarch, M. D. y Delios, E. op. cit. pp. 53 y 54, y Universitat de Valencia, Aumar e Instituto de Economía Internacional, 2003, *Valoración Económica de los efectos de la Autopista A-7 en la Comunidad Valenciana*, AUMAR, Valencia, pág. 210, AUMAR.

<sup>174</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 136.

<sup>175</sup> *Estrategias de Vertebración Territorial*, COPUT, op. cit. pág. 51.

y exportación y que desempeña funciones de capital de comarca; el segundo, nació tras la puesta en marcha de Altos Hornos y cuenta con una mayoría de inmigrados<sup>176</sup>.

Tras este análisis resta analizar cuál ha sido durante estos cuarenta años el papel de la red de comunicaciones. Para ello, como ocurría en Valencia es preciso remontarse a comienzos de siglo donde la línea de ferrocarril de Ojos Negros-Sagunto pensada para transportar mineral hasta el Puerto de Sagunto, indujo la constitución de los Altos Hornos en Sagunto, es decir, la red de transporte, y concretamente la combinación ferrocarril-puerto posibilitó el establecimiento de una instalación que marcaría, en un primer estadio, la evolución socioeconómica hasta los años ochenta en que dejarían de funcionar, y en un segundo, favorecería la reindustrialización del Puerto de Sagunto debido, parte al conocimiento adquirido a lo largo de todo el siglo y que permitiría que este fuese un factor de mayor competitividad frente a otros puntos sin tradición en el sector, parte a la apuesta de la Administración por constituir un centro industrial compensatorio de los efectos del cierre de los Altos Hornos.

Naturalmente, el puerto ha tenido y tiene una importancia capital en esta evolución y en la actualidad, y aunque el ferrocarril sigue alcanzado cierta relevancia, ha sido la carretera la que ha mantenido a Sagunto como cruce de caminos manteniéndole relativamente en una posición muy privilegiada en el Corredor del Mediterráneo y hacia Aragón<sup>177</sup>, y en buena medida responsable del fenómeno de suburbanización respecto de la ciudad de Valencia que justifica, junto con el nuevo impulso industrial, el incremento demográfico de los últimos años.

#### • CASTELLÓN DE LA PLANA:

La ciudad de Castellón ha sido favorecida en términos de accesibilidad de forma similar a como lo ha hecho de media el conjunto de municipios del Corredor, siendo la Autopista del Mediterráneo, cuyos tramos a la altura de la ciudad estaban mayoritariamente en servicio<sup>178</sup> a finales de los setenta, la infraestructura de transporte más importante que le ha afectado.

Respecto de la red de ferrocarriles, el transporte de mercancías es marginal si bien en el conjunto de la provincia se ha logrado mantener e incluso ligeramente aumentar desde el año 2000 a 2004 a diferencia de lo ocurrido en las provincias de Valencia y Alicante<sup>179</sup>. Por lo que respecta al de viajeros, ha mejorado paulatinamente, pues en 1986, de una hora y veinte minutos en recorrer el trayecto hasta Valencia, ciudad con la que mayores vínculos socioeconómicos comparte, y una oferta de treinta y cuatro servicios diarios<sup>180</sup>, en 2001, se tardaba una hora y cuatro minutos y los servicios superaban los cincuenta<sup>181</sup>. También respecto de otras capitales como Alicante, o Albacete, el ferrocarril se muestra competitivo frente a la carretera de manera

---

<sup>176</sup> G.E. op. cit. pp. 62 y 208.

<sup>177</sup> GV COPUT *Hipótesis de modelo territorial de la Comunidad Valenciana*, pág. 104.

<sup>178</sup> Sanchis, op. cit. pág. 32.

<sup>179</sup> Instituto Valenciano de Estadística: *Transporte por ferrocarril, transporte de mercancías en ferrocarriles gestionados por RENFE*, según RENFE, 2006.

<sup>180</sup> Esta cifra en 1992.

<sup>181</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pp. 116 y 117.

que en el conjunto de su provincia los viajeros han aumentado de unos cinco millones setecientos mil en el año 2000 a rebasar claramente los seis millones en 2004.

Por último, cabe mencionar el avance en el movimiento de mercancías portuario, que con un movimiento de casi diez millones de toneladas, siendo la inmensa mayoría referidas al tráfico exterior de refino del petróleo, y una dársena pesquera también muy activa<sup>182</sup>, se ha situado en tercera posición en el marco del Corredor mientras que en los años treinta ocupaba la séptima posición. Como en la práctica totalidad de puertos de la fachada del Corredor, la participación del ferrocarril en la entrada y salida de mercancías es minúscula con tan sólo un 0,2% en 1998 frente al 20,7% de la carretera y un 79,2% de la tubería<sup>183</sup>.

Respecto de la dinámica demográfica, Castellón ha experimentado un crecimiento muy notable en el conjunto del periodo pues su tasa ha sido superior al 3,5% de media anual, aunque fue durante la década de los sesenta y, en menor medida en la de los setenta, en las que el crecimiento fue más sobresaliente. Este incremento de población responde básicamente al fenómeno de industrialización de los años sesenta, muy parecido al descrito con anterioridad para el caso de Valencia, pero en este caso con una tradición artesanal relacionada con la cerámica donde la concentración en 1932 ya era evidente pues 41 de las 66 fábricas españolas se concentraban en la Plana, y donde a comienzos de los ochenta el volumen de inmigrantes representaba en el conjunto de la comarca un tercio de los habitantes. Es a partir de este momento cuando se inicia un proceso de difusión espacial de la industria que lleva a integrar áreas cada vez más alejadas<sup>184</sup>.

Así, a lo largo de este periodo se ha ido conformando el Área Urbana de La Plana, bastante homogénea desde el punto de vista económico y espacial, integrada por la propia Castellón, Villarreal, Almazora, Burriana, Benicásim y Alquerías del Niño Perdido, con una población superior a los doscientos setenta mil habitantes<sup>185</sup>, aunque otros autores incluyen otros municipios como Onda o Alcora hasta alcanzar los trescientos mil habitantes<sup>186</sup>. En este marco, la propia Área Urbana de Castellón, como se describió para el caso de Valencia, está integrada en el Área de Influencia del Área Metropolitana de ésta, configurándose ya la R.F.U. de Valencia-Castellón.

Por lo que a su actividad productiva se refiere, en 1991 y 2001 advierte un Índice Potencial Productivo alto destacando una relativa especialización en los sectores secundario y terciario. La especialización en el sector secundario se justifica como consecuencia de las instalaciones de grandes factorías como productos químicos, refinería de petróleo y central térmica<sup>187</sup>. La especialización en el sector terciario y terciario avanzado se debe a su condición de

---

<sup>182</sup> Anuario Estadístico 2003. Estadísticas de tráfico portuario. Ministerio de Fomento, y Piqueras, J. op. cit. pág. 167.

<sup>183</sup> Grindlay, A. op cit. pág. 10.

<sup>184</sup> G.E. op. cit. pág. 56, Salom, J. op. cit. pág. 64, Piqueras, J. op. cit. pág. 306, y Salom, J. en "Ejes y áreas de la actividad económica" en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 154.

<sup>185</sup> Ministerio de la vivienda, Secretaría General Técnica, *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, Ministerio De la vivienda, Madrid, 2005, pág. 49.

<sup>186</sup> Sorribes, J. en "Dinámicas y procesos recientes en las Áreas Metropolitanas" en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 269.

<sup>187</sup> G.E. op. cit. pág. 200.

capital de provincia y funciones derivadas que poco a poco ha ido asumiendo por encima de otros municipios vecinos desde el siglo XIX como se justificó en otras etapas. También caben destacar su nivel de articulación social muy alto y una relevancia media en el turismo hotelero.

Para finalizar hay que detenerse a analizar cuál ha sido el papel de las infraestructuras de transporte y especialmente el ferrocarril en esta etapa. De nuevo es necesario referirse a etapas anteriores para poder establecer conclusiones al respecto. Así, en la era preferroviaria se produjo uno de los acontecimientos que mayores beneficios reportaría a la ciudad, su designación como capital provincial. En aquellos años, sus comunicaciones no eran del todo satisfactorias e incluso su puerto, que ya registraba una cierta actividad, adolecía de ciertas restricciones a su comercio. Fue en la etapa ferroviaria cuando apoyado por el ferrocarril, el puerto y en menor medida la red viaria, desarrolló una destacada actividad comercial en base a la exportación de la naranja y a los excedentes de la producción alfarera en los municipios vecinos afianzando su centralidad en la provincia.

En los años sesenta, esos condicionantes previos descritos, pero sobre todo la tradición histórica en esta rama de la industria, motivaron que se produjese una intensa industrialización y la consiguiente llegada de inmigrantes de forma que poco a poco se fue constituyendo un Área Metropolitana cuya ciudad central es la propia Castellón y que ya acapara a unos trescientos mil habitantes. El papel de la red de comunicaciones en esta última etapa, al igual que ocurría con Valencia, ha sido el de dar respuesta al incremento de la demanda de movilidad que se ha ido generando, reforzando de este modo la jerarquía histórica en el sistema de ciudades de la provincia. De hecho, el ferrocarril, con poca incidencia en la actualidad en el transporte de mercancías, en el transporte de viajeros se muestra competitivo respecto de la carretera en las relaciones con las capitales del Corredor, sobre todo Valencia, Alicante y Albacete, aunque no en costes, por lo que parece dirigido principalmente a personas ocupadas en el terciario y probablemente en el terciario avanzado, además de viajeros cautivos. En cualquier caso, no se puede olvidar el papel del puerto de Castellón en la consolidación de actividad industrial de la comarca ante la implantación de la refinería de petróleo, la central térmica y también en el desarrollo del sector cerámico<sup>188</sup>.

Es decir, que la red de comunicaciones, aparte de las consideraciones vistas para el puerto, y especialmente la viaria, pues la repercusión de la ferroviaria ha sido menor, han retroalimentado un proceso ya en marcha desde finales del siglo XIX adoptando una función clara como infraestructuras de acompañamiento.

---

<sup>188</sup> <http://www.portcastello.com>

- **ALCALÁ DE CHIVERT:**

Por su ubicación en el litoral costero de la provincia de Castellón, Alcalá de Chivert se ha visto relativamente beneficiada desde el punto de vista de la accesibilidad viaria de forma similar a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor por la mejora en la red de carreteras desde la década de los sesenta gracias a la red REDIA y la construcción de la Autopista del Mediterráneo a finales de los setenta como ejes de comunicación más destacados.

Respecto de su evolución demográfica se aprecia que en los sesenta llegó incluso a descender su población advirtiéndose un ligero incremento en las dos décadas siguientes y una aceleración de ese ritmo en la década de los noventa hasta 2004, con una tasa de crecimiento medio anual cercana al tres por ciento hasta superar los seis mil habitantes. El crecimiento de estos últimos años se relaciona en este caso con un saldo migratorio muy elevado donde además de los migrantes procedentes de países en vías de desarrollo lo hacen también en un número elevado los procedentes de los países más avanzados de Europa.

En cuanto a la actividad económica, en 1963 la Cuota de Mercado le atribuía un valor de medio en el marco del Corredor pero en 1991 el Índice Potencial Productivo era bajo al igual que lo era en 1930. Ya en 2001 este Índice vuelve a alcanzar el valor de medio. Descendiendo en la estructura sectorial de empleo en 1991, se observa una especialización productiva en los sectores primario y sobre todo construcción, mientras que en 2001 también en los servicios advirtiéndose un descenso claro en la ocupación en agricultura que pasa a representar en 2001 un trece por ciento frente a más del veinte por ciento en 1991 en favor del sector terciario que aumenta más diez puntos hasta el 53% y en menor medida el sector construcción, del dieciocho al veinte por ciento.

La evolución reseñada muestra la herencia de un municipio eminentemente agrícola que desde los años ochenta pero fundamentalmente en los noventa comienza a desarrollar complejos hoteleros y residenciales básicamente en Alcocebre (población costera e históricamente de pescadores de Alcalá de Chivert<sup>189</sup>) como demuestra su especialización turística, menguando de esta forma el sector primario y surgiendo una especialización en el sector construcción y servicios en la actualidad en consonancia con el perfil de los inmigrantes señalados. De esta forma, en compañía de Torreblanca y Cabanes se ha configurado un Área Funcional entre las de Vinaroz-Benicarló y el Área Metropolitana de Castellón<sup>190</sup>.

En este marco, cabe preguntarse cuál ha sido la función de la red de comunicaciones a lo largo del periodo. Pues bien, este caso resulta muy ilustrativo para demostrar la gran importancia de los antecedentes históricos en el desarrollo socioeconómico de una región. Así, Alcalá de Chivert pese a encontrarse en las proximidades de la zona donde se produjo una intensa industrialización durante los años sesenta, no experimentó esa transformación tan importante, e incluso llegó a perder efectivos en esta década lo que podría indicar una cierta emigración hacia Castellón y Valencia. Ya se vio cómo históricamente fueron Castellón y otros núcleos

---

<sup>189</sup> G.E. op. cit. pág. 196.

<sup>190</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Territorio y Vivienda, Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial: *Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana*, Documento de Información, pág. 125, Valencia, 2006.

colindantes los que experimentaron un mayor desarrollo socioeconómico debido, bien a factores político-administrativos, bien a factores relacionados con la red de comunicaciones entre los que destacaba la presencia de un puerto del que Alcalá de Chivert carecía a la par que adolecía de comunicaciones transversales relevantes que le comunicasen con los mercados interiores. Este cúmulo de factores hicieron que los mercados se concentrasen en esos polos quedando rezagada Alcalá de Chivert por lo que ante la industrialización los potenciales de desarrollo se concentraron en las zonas que mejor estaban dotadas, y en esa coyuntura Alcalá de Chivert estaba a la cola, es decir, que los factores históricos jugaron en contra de la industrialización del municipio pese a su inclusión en una de las rutas más destacadas del Corredor.

Sin embargo, el despegue turístico en el litoral levantino y elevada accesibilidad de que estaba dotado el núcleo hicieron posible que en uno de sus focos litorales comenzase el desarrollo de urbanizaciones y complejos hoteleros cambiando la estructura socioeconómica del municipio volcándose en este sentido hacia los sectores construcción y en menor medida terciario. Así, la ubicación costera de Alcalá de Chivert en compañía de una elevada accesibilidad por carretera, han hecho posible ese cambio en el motor de la economía local. No obstante, y aunque con carácter general como se verá para la mayoría de los municipios costeros, el desarrollo turístico es mucho más dependiente de la existencia de aeropuertos, autopistas y una buena red de carreteras en general<sup>191</sup>, el ferrocarril, debido a la notable especialización hotelera del municipio y a las sinergias que se establecen entre ambos como se justificará más adelante, ha podido jugar un papel más importante del que parece haber desempeñado por su relativamente baja competitividad en relación a la carretera y sus escasos servicios diarios (cinco en la actualidad<sup>192</sup>) tanto hacia Castellón como Valencia.

- **VINAROS:**

Como el resto de municipios de la zona, Vinaroz se vio beneficiado en términos relativos de forma similar a como lo hicieron de media el conjunto de municipios del Corredor. Ello implica que en términos absolutos la red de carreteras evolucionó muy favorablemente en las relaciones que le afectaban como en el caso de las rutas costeras a través de la N-340 y la Autopista del Mediterráneo, a las que hay que adicionar la N-232 hacia Morella. Por su parte, el ferrocarril prácticamente ha desaparecido para el transporte de mercancías mientras que para el transporte de viajeros tan sólo resulta competitivo en las relaciones con Castellón, donde al menor coste y casi idéntico tiempo de desplazamiento, se unen los once servicios en el presente<sup>193</sup>.

En cuanto a la actividad portuaria, en la actualidad se encuentra sin apenas tráfico comercial cumpliendo funciones de puerto pesquero y deportivo<sup>194</sup>.

---

<sup>191</sup> Salom, J. op. cit. pág. 173.

<sup>192</sup> RENFE, diciembre de 2006.

<sup>193</sup> RENFE, diciembre de 2006.

<sup>194</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 167.

Desde el punto de su evolución demográfica, en el conjunto del periodo ha alcanzado una dinámica de crecimiento de su población muy elevada pues se ha acercado al tres por ciento de media de crecimiento anual, siendo éste más acusado en la década de los sesenta y setenta, lo cual responde a un proceso de industrialización en su comarca (Bajo Maestrazgo) similar al acontecido en la Plana de Castellón pero en este caso vinculado al sector industrial de la madera y el mueble que entre 1962 y 1973 conoció uno de los periodos de mayor expansión, con la consiguiente inmigración que según el censo de 1981 superaba el cincuenta por ciento de los habitantes de la ciudad procedente mayoritariamente del entorno rural que constituyen la misma comarca del Bajo Maestrazgo, los Puertos de Morella, la Tenencia de Benifasá y el Montsiá (Tarragona)<sup>195</sup>.

Si hasta la década de los ochenta el desarrollo socioeconómico fue posible gracias a la industria mayoritariamente, desde entonces hay que sumar la actividad turística como nueva fuente de ingresos con urbanizaciones litorales<sup>196</sup> como demuestran en la actualidad su especialización en este tipo de turismo residencial, además de la construcción, servicios y la industria propiamente dicha, actividades por las que alcanza un Índice potencial productivo alto.

En cuanto a su inclusión en el sistema de ciudades, es de esperar a corto plazo la consolidación del Área Urbana de Vinaroz-Benicarló pues ambas ciudades se encuentran muy próximas habiendo experimentado crecimientos poblacionales durante la últimas décadas similares y superando en el caso de Benicarló los veinte mil habitantes en 2001 mientras que en 1960 apenas pasaba de los diez mil<sup>197</sup>. Así mismo, la actividad económica y funciones son muy parecidas en ambas con porcentajes de ocupación en los distintos sectores productivos similares en 2001 de acuerdo con los datos ofrecidos por el Censo de Población de ese año.

Del mismo modo, ya se comentó que la R.F.U. de Valencia-Castellón abarca el conjunto de la provincia de Castellón por lo que se enmarcaría en esta Región y más concretamente en el área de influencia del Área Metropolitana de Castellón como pone de manifiesto el hecho de que la mayoría de viajes generados desde Benicarló se dirijan hacia Castellón<sup>198</sup>.

Para finalizar con el análisis de este municipio, como siempre, resta analizar la incidencia de la red de transportes en su dinámica socioeconómica que tras haber estudiado los municipios de este Corredor resulta fácil de averiguar. Así, la industrialización de Vinaroz y Benicarló se debe a una cierta tradición histórica en estos sectores, facilidad de adaptación a los mercados, etc. a lo que se añadía una buena red de comunicaciones por carretera, modo dominante desde 1960, por lo que se daban todas las circunstancias para que se produjese la inmigración hacia estas dos localidades en detrimento de las zonas rurales del interior de Castellón donde la agricultura pasaba por malos momentos. Desde los años ochenta, el auge del turismo, factor exógeno, pero

---

<sup>195</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 155, G.E. op. cit. pág. 59, y Piqueras, J. op. cit. pág. 304.

<sup>196</sup> G.E. op. cit. pág. 190 y Salom, J. op. cit. pág. 171.

<sup>197</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Territorio y Vivienda, Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial op. cit. pág. 125, Salom, J.: “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 155, Piqueras, J. op. cit. pág. 134 y GV, COPUT op. cit. pág. 103.

<sup>198</sup> GV, COPUT *Estrategias de Vertebración Territorial*, op. cit. pág. 51.

para el que de nuevo Vinaroz y su entorno costero encontraban ventajas comparativas por el clima y su elevada accesibilidad<sup>199</sup>, han hecho posible una diversificación de su tejido productivo. En este marco, el papel del ferrocarril, como se intuye, no ha sido muy relevante, en primer lugar por la desaparición del transporte de mercancías y en segundo, porque en el transporte de viajeros tan sólo muestra una cierta competitividad en las relaciones con Castellón que en todo caso refuerza su función terciaria y articuladora junto con Benicarló en esta zona del norte de Castellón.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-1.**

**CUADRO 3.85: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-1 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                   | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                   | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| SAGUNTO           | 20.235            | 40.293            | 55.957            | 60.488            | 2,64                            | 3,30        | 1,25        | 0,62        | 1,14        |
| CASTELLON         | 36.781            | 62.493            | 138.489           | 163.088           | 1,16                            | 2,33        | 3,92        | 1,37        | 3,66        |
| ALCALA DE CHIVERT | 5.499             | 4.394             | 4.779             | 6.449             | -0,04                           | -0,67       | 0,28        | 2,69        | 1,06        |
| VINARAZ           | 8.281             | 10.968            | 19.902            | 24.467            | -0,21                           | 1,08        | 2,63        | 1,76        | 2,80        |
| <b>SC-1</b>       | <b>70.796</b>     | <b>118.148</b>    | <b>219.127</b>    | <b>254.492</b>    | <b>0,92</b>                     | <b>2,23</b> | <b>2,76</b> | <b>1,24</b> | <b>2,62</b> |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>     | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.86: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                   | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|-------------------|-------------------------------------|
| SAGUNTO           | MEDIO                               |
| CASTELLÓN         | MEDIO                               |
| ALCALA DE CHIVERT | MEDIO                               |
| VINARAZ           | MEDIO                               |
| SUBCORREDOR 1     | MEDIO                               |

<sup>199</sup> Salom, op. cit. pág. 173.



**CUADRO 3.87: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                   | <b>% POB. OCUP. / TOTAL</b> | <b>% 1º / POB. OCUP.</b> | <b>% 2º / POB. OCUP.</b> | <b>% CONST. / POB. OCUP.</b> | <b>% 3º / POB. OCUP.</b> |
|-------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| SAGUNTO           | 35,31                       | 8,08                     | 27,27                    | 12,86                        | 51,79                    |
| CASTELLÓN         | 39,26                       | 4,34                     | 26,96                    | 10,03                        | 58,67                    |
| ALCALA DE CHIVERT | 35,66                       | 20,25                    | 16,43                    | 20,31                        | 43,02                    |
| VINARAZ           | 39,39                       | 8,98                     | 28,41                    | 14,03                        | 48,58                    |
| <b>SC-1</b>       | <b>38,19</b>                | <b>13,79</b>             | <b>23,12</b>             | <b>11,59</b>                 | <b>51,51</b>             |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>35,72</b>                | <b>5,60</b>              | <b>26,64</b>             | <b>10,09</b>                 | <b>57,66</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>     | <b>36,81</b>                | <b>10,59</b>             | <b>25,21</b>             | <b>11,59</b>                 | <b>52,61</b>             |

**CUADRO 3.88: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                   | <b>% POB. OCUP. / TOTAL</b> | <b>% 1º / POB. OCUP.</b> | <b>% 2º / POB. OCUP.</b> | <b>% CONST. / POB. OCUP.</b> | <b>% 3º / POB. OCUP.</b> |
|-------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| SAGUNTO           | 39,91                       | 3,48                     | 28,90                    | 11,37                        | 56,25                    |
| CASTELLÓN         | 44,58                       | 2,76                     | 25,75                    | 9,09                         | 62,41                    |
| ALCALA DE CHIVERT | 44,31                       | 13,07                    | 15,42                    | 18,01                        | 53,49                    |
| VINARAZ           | 41,06                       | 6,62                     | 24,93                    | 13,23                        | 55,22                    |
| <b>SC-1</b>       | <b>43,08</b>                | <b>3,55</b>              | <b>26,12</b>             | <b>10,23</b>                 | <b>60,10</b>             |
| <b>CORREDOR</b>   | <b>40,18</b>                | <b>5,28</b>              | <b>21,90</b>             | <b>10,23</b>                 | <b>62,60</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>     | <b>40,32</b>                | <b>5,75</b>              | <b>20,08</b>             | <b>11,29</b>                 | <b>62,88</b>             |

**CUADRO 3.89: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-1 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|                   | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO</b> |
|-------------------|------------------------------|------------------------------------|
| SAGUNTO           | 6                            | MEDIO                              |
| CASTELLÓN         | 5                            | MEDIO                              |
| ALCALA DE CHIVERT | 8                            | MEDIO                              |
| VINARAZ           | 7                            | MEDIO                              |
| <b>SC-1</b>       | <b>3</b>                     | <b>MEDIO</b>                       |

**CUADRO 3.90: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-1 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|                   | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|-------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| SAGUNTO           | 8                            | 6                            | 6                          | 7                      | 5                              | MEDIO                  |
| CASTELLÓN         | 6                            | 6                            | 6                          | 3                      | 4                              | MUY ALTO               |
| ALCALA DE CHIVERT | 10                           | 6                            | 5                          | 10                     | 5                              | ALTO                   |
| VINAROS           | 9                            | 6                            | 6                          | 9                      | 5                              | MEDIO                  |
| <b>SC-1</b>       | <b>4</b>                     | <b>4</b>                     | <b>3</b>                   | <b>2</b>               | <b>3</b>                       | <b>ALTO</b>            |

|                   | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|-------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|                   | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| SAGUNTO           | -  | 0                        | 0                          | 0                       | ALTO                        |
| CASTELLÓN         | -  | 0                        | -                          | 0                       | ALTO                        |
| ALCALA DE CHIVERT | 0  | -                        | 1                          | -                       | BAJO                        |
| VINAROS           | -  | 0                        | 0                          | -                       | ALTO                        |
| <b>SC1</b>        | <b>-</b>   | <b>-</b>                 | <b>-</b>                   | <b>0</b>                | <b>MEDIO</b>                |

|                   | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|-------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|                   | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| SAGUNTO           | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| CASTELLÓN         | ALTO   | ALTO                     | ALTO                       | ALTO                    |
| ALCALA DE CHIVERT | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| VINAROS           | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| <b>SC-1</b>       | <b>MEDIO</b>   | <b>MEDIO</b>             | <b>MEDIO</b>               | <b>MEDIO</b>            |

|                      | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON<br>EN 2001 |                      |                        |                     |                                 | INDICE<br>POT.<br>PRODUCT. |
|----------------------|--|----------------------|------------------------|---------------------|---------------------------------|----------------------------|
|                      | SECTOR<br>PRIMARIO   | SECTOR<br>SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS | SECTOR<br>TERCIARIO<br>AVANZADO |                            |
| SAGUNTO              | -  | 0                    | -                      | 0                   | 0                               | ALTO                       |
| CASTELLÓN            | -  | 0                    | -                      | 0                   | 1                               | ALTO                       |
| ALCALA DE<br>CHIVERT | 0  | -                    | 1                      | 0                   | -                               | MEDIO                      |
| VINAROSZ             | -  | 0                    | 0                      | 0                   | -                               | ALTO                       |
| <b>SC1</b>           | -  | <b>0</b>             | -                      | <b>0</b>            | <b>0</b>                        | <b>ALTO</b>                |

|                      | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                        |                     |                                 |
|----------------------|---|-------------------|------------------------|---------------------|---------------------------------|
|                      | SECTOR<br>PRIMARIO                                      | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS | SECTOR<br>TERCIARIO<br>AVANZADO |
| SAGUNTO              | BAJO  | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| CASTELLÓN            | MEDIO   | ALTO              | ALTO                   | ALTO                | MUY ALTO                        |
| ALCALA DE<br>CHIVERT | BAJO  | BAJO              | BAJO                   | BAJO                | BAJO                            |
| VINAROSZ             | BAJO  | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| <b>SC-1</b>          | <b>BAJO</b>   | <b>MEDIO</b>      | <b>MEDIO</b>           | <b>MEDIO</b>        | <b>MEDIO</b>                    |

|                      | TURISMO<br>CULTURAL |        | TURISMO<br>HOTELERO |          | TURISMO DE 2º<br>RESIDENCIA |        |
|----------------------|---------------------|--------|---------------------|----------|-----------------------------|--------|
|                      | RELEV.              | ESPEC. | RELEV.              | ESPEC.   | RELEV.                      | ESPEC. |
| SAGUNTO              | BAJO                | -      | BAJO                | -        | BAJO                        | -      |
| CASTELLÓN            | BAJO                | -      | MEDIO               | -        | BAJO                        | -      |
| ALCALA DE<br>CHIVERT | MUY BAJO            | 0      | BAJO                | 5        | BAJO                        | 1      |
| VINAROSZ             | MUY BAJO            | -      | BAJO                | 0        | BAJO                        | 0      |
| <b>SC1</b>           | <b>BAJO</b>         | -      | <b>MEDIO</b>        | <b>0</b> | <b>MEDIO</b>                | -      |

|                   | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|-------------------|--|--------------------------|
|                   | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| SAGUNTO           | 5  | 6                        |
| CASTELLÓN         | 5  | 6                        |
| ALCALA DE CHIVERT | 5  | 6                        |
| VINAROS           | 5  | 6                        |
| <b>SC-1</b>       | <b>4</b>   | <b>3</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>              |         |           |                   |         |
|---------------------------------------|---------|-----------|-------------------|---------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |         |           |                   |         |
|                                       | SAGUNTO | CASTELLÓN | ALCALÁ DE CHIVERT | VINAROS |
| <b>MADRID</b>                         | 88      | 76        | 42                | 29      |
| <b>CUENCA</b>                         | 0       | 53        | -25               | -32     |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | -73     | -         | -37               | -46     |
| <b>VALENCIA</b>                       | -11     | 68        | -43               | -49     |
| <b>ALBACETE</b>                       | 129     | 62        | 38                | 12      |
| <b>ALICANTE</b>                       | 4       | 3         | -6                | -17     |
| <b>MURCIA</b>                         | 79      | 44        | -13               | 12      |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>             |         |           |                   |         |
|---------------------------------------|---------|-----------|-------------------|---------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |         |           |                   |         |
|                                       | SAGUNTO | CASTELLÓN | ALCALÁ DE CHIVERT | VINAROS |
| <b>MADRID</b>                         | 25      | 54        | 37                | 54      |
| <b>CUENCA</b>                         | 100     | 109       | 77                | 97      |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | 11      | -         | 8                 | 8       |
| <b>VALENCIA</b>                       | 56      | 15        | 27                | 48      |
| <b>ALBACETE</b>                       | 18      | 8         | 5                 | 19      |
| <b>ALICANTE</b>                       | 64      | 7         | 40                | 58      |
| <b>MURCIA</b>                         | 58      | 42        | 83                | 52      |

#### **7.7.4. ÁREA INTERIOR 2**

El Área Interior 2 se vio notoriamente beneficiada desde el punto de vista de la red de comunicaciones a lo largo de estos cuarenta años en buena medida por el incremento de accesibilidad motivado por las mejoras de la red viaria a lo largo del eje costero, pero también por las mejoras de los enlaces de éste con el interior. En cuanto a la red ferroviaria, más bien fue perjudicada pues Onda perdió la conexión directa con Castellón y desde ésta a otros puntos del Corredor, y en Segorbe los servicios no se muestran nada competitivos respecto de la carretera.

Por lo que a su evolución demográfica respecta, en conjunto creció por debajo de la media del Corredor aunque muestra una gran disparidad entre sus dos municipios constituyentes: Onda, que casi duplicó su población en el periodo, y Segorbe, que prácticamente ha mantenido sus efectivos. Del mismo modo, las diferencias en el tejido productivo, Onda volcada en el secundario, y Segorbe, más en el terciario, hacen que sea difícil la caracterización de esta zona como conjunto por lo que es muy conveniente el análisis de ambos municipios.

- **SEGORBE:**

El municipio de Segorbe se ha visto claramente beneficiado en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad puesto que a las mejoras sucesivas en el Corredor Mediterráneo referentes a la red viaria hay que sumarle sobre todo la puesta en funcionamiento recientemente del tramo de la autovía de Aragón entre Segorbe y Sagunto con lo que ha mejorado de forma ostensible el camino que históricamente se ha encontrado en peor estado que los correspondientes a los principales ejes del Corredor. De este modo, desde 1960 las mejoras en tiempos para el transporte de viajeros y mercancías han superado el sesenta por ciento. No obstante, el ferrocarril prácticamente no ha experimentado mejoras, siendo ínfimo el transporte de mercancías y en absoluto competitivo respecto de la carretera el de viajeros.

Desde el punto de vista demográfico, la ciudad apenas ha incrementado su población en el conjunto del periodo no llegando a los ocho mil quinientos en 2004, mostrando altibajos en su dinámica de crecimiento al igual que ocurría en la etapa ferroviaria, notándose tan sólo en la década de los noventa un cierto avance en esa población con una tasa de crecimiento medio anual del 0,89%, cercana a la media experimentada por el Corredor. En la década de los sesenta y setenta su comarca estuvo muy afectada por la emigración hacia otras tierras valencianas del litoral mostrándose incapaz de captar esos inmigrantes llegando incluso a perder efectivos<sup>200</sup>.

En cuanto a su actividad productiva, mantiene como en las etapas anteriores un Índice Potencial Productivo alto basado en una cierta especialización en los sectores secundario, básicamente textil y material de construcción<sup>201</sup>, y terciario, aproximándose al sesenta por ciento

---

<sup>200</sup> G.E. op. cit. pág. 59.

<sup>201</sup> G.E. op. cit. pág. 210 y Piqueras, J. op. cit. pág. 293.

de la población ocupada del municipio, lo que revela su función de capital comarcal en el Alto Palancia en un entorno rural y a pesar de su modestia en volumen de población<sup>202</sup>.

Precisamente durante los últimos años se constata un evidente avance en esas funciones terciarias, con un aumento de casi ocho puntos coincidiendo con esa aceleración en su dinámica demográfica. Si ahora se superpone la evolución de la red de transportes a esta dinámica socioeconómica se advierte una coincidencia entre la puesta en servicio del tramo de la autovía de Sagunto a Aragón y la salida de ese estancamiento demográfico y económico en el que estaba sometida la población. De hecho, el tiempo que la separa de Valencia, en cuya Área de Influencia del Área Metropolitana de Valencia queda inserta<sup>203</sup>, es de poco más de media hora en la actualidad, lo que ha acercado sustancialmente a sus habitantes los servicios y equipamientos de primer orden presentes en la capital, con lo que el grado de articulación y jerarquía del sistema de ciudades está mucho mejor delimitado, favoreciendo la consolidación de Segorbe como la capital articuladora de ese entorno rural del Alto Palancia. Cabría pensar la posibilidad de un fenómeno de suburbanización de Segorbe respecto de Valencia al igual que detectase en Sagunto pero en este caso la inmigración 1996-01 ha sido prácticamente nula por lo que esta hipótesis habría que descartarla.

Sin embargo, aunque el papel de la red de carreteras está siendo muy importante para la consolidación de Segorbe en su espacio comarcal, el ferrocarril apenas tiene incidencia al tráfico pues al minúsculo de mercancías se une un servicio de viajeros que desde hace más de dos décadas tarda en hacer este recorrido más de una hora con tal sólo tres servicios al día<sup>204</sup>, es decir, más indicado para los viajeros cautivos que para fortalecer las relaciones entre ambas ciudades.

- **ONDA:**

El municipio de Onda se vio relativamente favorecido desde el punto de vista de la red de comunicaciones a lo largo del periodo sobre todo gracias a las mejoras descritas para la cercana Castellón en el eje Mediterráneo, y su conexión con ésta, que a comienzos del nuevo milenio se encuentra ya a unos quince minutos. Por lo que afecta a los servicios ferroviarios, desde 1964 la ciudad quedó desconectada del ferrocarril que la unía a Castellón aunque la proximidad a ésta hace que quede enlazada para el transporte de viajeros con las principales capitales del Corredor, aunque sin mostrar una verdadera competitividad respecto de la carretera. Por lo que respecta al transporte de mercancías por ferrocarril en este caso adquiere una cierta relevancia pues entre las vecinas estaciones de Villarreal y Burriana se expidieron más de cien mil toneladas a finales de siglo<sup>205</sup>.

En cuanto a su evolución socioeconómica muestra los síntomas de un municipio que experimentó un intenso proceso de industrialización en la década de los sesenta con tasas de

---

<sup>202</sup> G.E. op. cit. pág. 204.

<sup>203</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 136 y GV, COPUT, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 104.

<sup>204</sup> RENFE, diciembre de 2006.

<sup>205</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 112.

crecimiento superiores al dos por ciento entre 1960 y 1970 y que prácticamente no ha abandonado hasta inicios del siglo XXI a excepción de la década de los ochenta. En la actualidad ese incremento de la población se debe un elevado saldo migratorio de efectivos procedentes de países en vías de desarrollo lo que casa con elevada especialización en el sector secundario tal cual se reseña a continuación y prácticamente descarta la suburbanización desde Castellón hacia Onda. La consolidación de su industria cerámica se debe a un incremento de la productividad aparente del trabajo durante las últimas décadas<sup>206</sup>, gracias a las ventajas competitivas derivadas de una innovación radical del proceso y una secuencia de posteriores innovaciones de producto, institucionales y organizativas, que la han situado en la frontera tecnológica y estimulado importantes cambios empresariales que han forjado nuevas competencias gerenciales, técnicas y comerciales<sup>207</sup>.

Por el emplazamiento de Onda en la comarca de la Plana de Castellón, resulta evidente que ese proceso de industrialización estuvo ligado a la fabricación de azulejos de manera que en la actualidad manifiesta una clara especialización en el sector secundario, mayoritariamente compuesto por esta rama azulejera<sup>208</sup>, con un porcentaje de ocupados que supera el cuarenta por ciento, del mismo orden que el sector terciario, cuando se ha visto que la media de ocupados en los sectores secundario y terciario en el Corredor es de aproximadamente el veinte y el sesenta por ciento respectivamente. Es por esto que su Índice Potencial Productivo no supera el valor de medio.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, queda incluida en el Área Metropolitana de Castellón, como ya se ha descrito anteriormente y se advertía en las etapas anteriores. Esto queda patente por su escasa ocupación relativa terciaria, función ésta que será desempeñada por la ciudad de Castellón. En ese sentido, el incremento de accesibilidad por carretera, que en la actualidad ya es del entorno de un cuarto de hora, ha facilitado una mayor vinculación de Onda respecto de la capital Castellón.

Las conclusiones que se pueden extraer al respecto de la función de la red de comunicaciones en este devenir son muy parecidas a las descritas para otras ciudades con una dinámica socioeconómica de este estilo. Así cabe remontarse a la etapa preferroviaria donde ya se detectaba una actividad relevante en la fabricación de la loza que desde mediados del siglo XIX fue siendo sustituida por la de azulejos<sup>209</sup>. Pero no fue hasta unos más tarde cuando el ferrocarril posibilitó la salida de estos productos por el puerto de Castellón junto con los excedentes naranjeros. De esta forma, fue posible la concentración industrial y comercial necesaria<sup>210</sup> para que, una vez pasados años cincuenta, la gran demanda nacional e internacional propiciase una auténtica revolución industrial y un sustancial crecimiento demográfico<sup>211</sup>. Pasados estos años las

---

<sup>206</sup> Tomás, J. A. *Dinámica industrial e innovación en la Comunidad Valenciana: Análisis de los distritos industriales del calzado, cerámica, mueble y textil*, IMPIVA, Valencia, 1999, pág. 31.

<sup>207</sup> J. A. Tomás op. cit. pág. 44.

<sup>208</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 155, G.E. op. cit. pág. 203, y Piqueras, J. op. cit. pág. 306.

<sup>209</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 306.

<sup>210</sup> Salom, J. op. cit. pág. 164.

<sup>211</sup> G.E. op. cit. pág. 203.

mejoras de accesibilidad por carretera, y en menor medida el ferrocarril –ya que el servicio directo respecto de Castellón fue cancelado debiendo acudir a otras estaciones vecinas–, han posibilitado que este proceso se fuese consolidando desempeñando un papel evidente de infraestructuras de acompañamiento al tiempo que han favorecido su integración en el Área Metropolitana de Castellón.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL AI-2.**

**CUADRO 3.91: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-2 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| SEGORBE         | 6.603             | 7.538             | 7.435             | 8.299             | -0,23                           | 0,47        | -0,04       | 0,89        | 0,23        |
| ONDA            | 7.472             | 12.414            | 17.852            | 21.566            | 0,55                            | 2,20        | 1,41        | 1,60        | 1,68        |
| <b>AI-2</b>     | <b>14.075</b>     | <b>19.952</b>     | <b>25.287</b>     | <b>29.865</b>     | <b>0,08</b>                     | <b>1,39</b> | <b>0,86</b> | <b>1,39</b> | <b>1,13</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.92: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | <b>CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES</b> |
|----------------------|--|
| SEGORBE              | ALTO                                       |
| ONDA                 | BAJO                                       |
| <b>SUBCORREDOR 1</b> | <b>MEDIO</b>                               |



**CUADRO 3.93: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| SEGORBE         | 39,23                | 7,13              | 30,75             | 9,94                  | 52,18             |
| ONDA            | 37,63                | 4,91              | 50,14             | 11,69                 | 33,26             |
| <b>AI-2</b>     | <b>38,10</b>         | <b>5,58</b>       | <b>44,27</b>      | <b>11,16</b>          | <b>38,99</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.94: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| SEGORBE         | 40,28                | 4,44              | 25,30             | 10,87                 | 59,39             |
| ONDA            | 46,52                | 4,55              | 42,38             | 11,41                 | 41,66             |
| <b>AI-2</b>     | <b>44,73</b>         | <b>3,55</b>       | <b>26,12</b>      | <b>10,23</b>          | <b>60,10</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.95: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|             | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|-------------|-----------------------|-----------------------------|
| SEGORBE     | 8                     | ALTO                        |
| ONDA        | 8                     | BAJO                        |
| <b>AI-2</b> | <b>7</b>              | <b>MEDIO</b>                |

**CUADRO 3.96: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-2 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|             | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|-------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| SEGORBE     | 10                           | 7                            | 6                          | 10                     | 6                              | MEDIO                  |
| ONDA        | 9                            | 6                            | 6                          | 9                      | 5                              | MUY ALTO               |
| <b>AI-2</b> | <b>7</b>                     | <b>4</b>                     | <b>3</b>                   | <b>5</b>               | <b>4</b>                       | <b>MEDIO</b>           |

|            | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| SEGORBE    | -  | 0                        | -                          | 0                       | ALTO                        |
| ONDA       | -  | 1                        | -                          | -                       | MEDIO                       |
| <b>AI2</b> | <b>-</b>   | <b>1</b>                 | <b>-</b>                   | <b>-</b>                | <b>MEDIO</b>                |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| SEGORBE     | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    |
| ONDA        | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| <b>AI-2</b> | <b>BAJO</b>  | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             |

|            | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |                             |
| SEGORBE    | -  | 0                        | -                          | 0                       | 0                                | ALTO                        |
| ONDA       | -  | 1                        | -                          | -                       | -                                | MEDIO                       |
| <b>AI2</b> | <b>-</b>   | <b>1</b>                 | <b>-</b>                   | <b>-</b>                | <b>-</b>                         | <b>MEDIO</b>                |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |
| SEGORBE     | BAJO   | BAJO                     | BAJO                       | BAJO                    | BAJO                             |
| ONDA        | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| <b>AI-2</b> | <b>BAJO</b>  | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             | <b>BAJO</b>                      |

|            | <b>TURISMO CULTURAL</b> |               | <b>TURISMO HOTELERO</b> |               | <b>TURISMO DE 2º RESIDENCIA</b> |               |
|------------|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
|            | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>                   | <b>ESPEC.</b> |
| SEGORBE    | MUY BAJO                | 0             | MUY BAJO                | -             | MUY BAJO                        | -             |
| ONDA       | MUY BAJO                | -             | MUY BAJO                | -             | MUY BAJO                        | -             |
| <b>AI2</b> | <b>MUY BAJO</b>         | <b>0</b>      | <b>BAJO</b>             | <b>-</b>      | <b>BAJO</b>                     | <b>-</b>      |

|             | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|-------------|--|--------------------------|
|             | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
|             | SEGORBE  | 1                        |
| ONDA        | 4  | 5                        |
| <b>AI-2</b> | <b>1</b>   | <b>1</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>              |                |             |
|---------------------------------------|----------------|-------------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |                |             |
|                                       | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
| <b>MADRID</b>                         | 83             | 72          |
| <b>CUENCA</b>                         | -2             | 49          |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | 20             | 0           |
| <b>VALENCIA</b>                       | -16            | 157         |
| <b>ALBACETE</b>                       | 97             | 94          |
| <b>ALICANTE</b>                       | 12             | 17          |
| <b>MURCIA</b>                         | 8              | 68          |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>             |                |             |
|---------------------------------------|----------------|-------------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |                |             |
|                                       | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
| <b>MADRID</b>                         | 53             | 61          |
| <b>CUENCA</b>                         | 125            | 122         |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | 425            | 0           |
| <b>VALENCIA</b>                       | 96             | 56          |
| <b>ALBACETE</b>                       | 45             | 19          |
| <b>ALICANTE</b>                       | 75             | 20          |
| <b>MURCIA</b>                         | 122            | 53          |

### **7.7.5. CORREDOR 2**

El Corredor 2 ha sido desde el punto de vista de la accesibilidad relativamente favorecido en términos generales a como lo hizo de media el conjunto del Corredor aunque hubo diferencias entre sus municipios pues Aranjuez y Alcázar de San Juan fueron relativamente desfavorecidos respecto de la carretera y Villarrobledo, La Roda y en menor medida Albacete, relativamente favorecidos. En cuanto a la red de ferrocarriles, su importancia disminuyó sustancialmente en favor de la carretera como en el resto del Corredor siendo esto especialmente importante para Alcázar de San Juan como se verá seguidamente.

En cuanto a su dinámica demográfica, se mantuvo con una tasa de crecimiento medio anual (1,50%) parecida a la media del Corredor (1,80%) aunque con grandes disparidades entre sus municipios, pues Albacete, y en parte Aranjuez, mostraron un ascenso importante de su población, mientras que Alcázar, Villarrobledo y La Roda apenas incrementaron sus efectivos.

Estas mismas diferencias se aprecian tras observar los Índices Potenciales Productivos que para el conjunto de la zona es media pero para Albacete y Aranjuez, alto, y para el resto, bajo.

Seguidamente se analiza la evolución socioeconómica de cada uno de estos municipios y la incidencia de la red de comunicaciones en su desarrollo.

- **ARANJUEZ:**

No ha sido el municipio de Aranjuez de los más favorecidos en este periodo desde el punto de vista la accesibilidad viaria en términos relativos puesto que ya partía de una situación ventajosa en el Corredor de modo que aun viéndose en términos absolutos favorecido desde el Plan REDIA por su conexión con Madrid a través de la N-IV<sup>212</sup>, que posteriormente se convertiría en autovía, su incremento de accesibilidad relativo no ha sido muy elevado. Sin embargo, se trata de las pocas localidades en las que el ferrocarril, aunque referido mayoritariamente al transporte de viajeros, se muestra competitivo respecto de la carretera tanto en costes como en tiempos respecto de la metrópoli hacia donde gravita, Madrid.

Desde el punto de vista de la caracterización demográfica, Aranjuez ha aumentado su población de menos de treinta mil habitantes en 1960 hasta superar los cuarenta y dos mil en 2004 aunque su tasa de crecimiento medio anual sea inferior (1,27%) a la media del Corredor en el periodo. Esa dinámica de crecimiento no ha sido constante advirtiéndose un ritmo moderado en la década de los sesenta, una aceleración notable en la década siguiente y una ralentización en la importante en la década de los ochenta que posteriormente sería superada gracias fundamentalmente la llegada de inmigrantes procedentes de países en vías de desarrollo. Antes de seguir analizando su dinámica socioeconómica conviene señalar que es posible que ese estancamiento en la década de los ochenta se deba, además de a la atonía que caracterizó a la economía nacional en este periodo, a las peculiaridades urbanísticas de ese momento al contar con una normativa que impide una mayor edificabilidad, con el fin de proteger el patrimonio

---

<sup>212</sup> Uriol, J.I. op. cit. pág. 296.

cultural<sup>213</sup>, actividad cultural que efectivamente alcanza una relevancia media y una cierta especialización según la clasificación realizada para el conjunto de municipios del Corredor.

En cuanto a su actividad productiva, en los años sesenta de acuerdo con la Cuota de Mercado alcanzaba un nivel bajo mientras que en vísperas de la Guerra Civil el Índice Potencial Productivo era medio y ya a partir de la década de los noventa llega a ser alto, es decir, que parece que de una situación relativamente precaria tras los efectos de la Guerra Civil la ciudad se recuperó en términos socioeconómicos.

Descendiendo en esa actividad productiva, en 1991 se aprecia cierta especialización en los sectores secundario y terciario llamando la atención el escaso porcentaje de empleados en el sector primario que llega a ser marginal diez años más tarde. En ese sentido, la evolución de los precios alcanzados por los diversos cultivos, la escasez relativa y el encarecimiento de la mano de obra que supone la posibilidad de empleo alternativo en la construcción, la industria o servicios, así como la competencia creciente ejercida por las producciones hortofrutícolas de determinadas litorales, originaron una cierta crisis de esta actividad que supusieron la práctica desaparición de cultivos tan típicos como el fresón o el espárrago, los dos cultivos históricamente mayoritarios del municipio y que lógicamente hacen casi desaparecer la actividad primaria en el núcleo<sup>214</sup>.

Sin embargo, otra actividad de carácter extractivo que se ha ido desarrollando ante el creciente mercado urbano en la comarca ha sido la de cantería que ha servido como base para el desarrollo de una industria de materiales de construcción que, junto con algunas agroalimentarias constituyó el origen de la actividad fabril de la comarca. Además, desde inicios de los años setenta, los procesos de difusión / descentralización inducidos desde la aglomeración metropolitana de Madrid también han afectado en la comarca a los núcleos con mejores condiciones de accesibilidad, impulsando la proliferación de pequeñas empresas relacionadas mayoritariamente con sectores intensivos en trabajo poco cualificado –lo que justifica el perfil mayoritario de los inmigrantes–, como los transformados metálicos, la confección, la alimentación, o el mueble<sup>215</sup>, que justifican la especialización en el sector secundario con casi quinientas empresas en 2004<sup>216</sup> si bien en el Censo de 2001 los ocupados en este sector habían disminuido casi trece puntos hasta el veintidós por ciento respecto del Censo de 1991.

Por último, también se ha reseñado la especialización en el sector terciario que está cobrando un fuerte impulso desde los años noventa en que ha aumentado el número de ocupados más de quince puntos.

En este marco cabe hacer mención al papel de las infraestructuras de transporte durante estos más de cuarenta años. En primer lugar hay que hacer notar que históricamente Aranjuez, tras dejar de haber disfrutado de la Condición de Sitio Real, es decir, prácticamente desde el siglo XIX, se fue especializando en el sector primario gracias a los cultivos que dirigía a Madrid de fresa y espárragos principalmente, que favoreció su comercio ahondando paulatinamente en sus funciones de cabecera comarcal. Sin embargo, la crisis de éstos ante el avance de otros mercados provocó que en las últimas décadas este sector se haya reducido drásticamente y son, desde los

---

<sup>213</sup> G.E. op. cit. pág. 413.

<sup>214</sup> G.E. op. cit. pág. 586.

<sup>215</sup> G.E. op. cit. pág. 587 y 588.

<sup>216</sup> *Anuario económico de 2004* de La Caixa.

años setenta, la disponibilidad de recursos naturales relacionados con la minería y la inducción de actividades desde Madrid por su elevada accesibilidad, las que han impulsado el desarrollo de un sector secundario del que Aranjuez participa aunque también lo hacen otros municipios de la comarca, para los que la ciudad se está convirtiendo en el núcleo de servicios básicos de referencia como antesala de los más “potentes”, obviamente ubicados en Madrid. Es decir, la red de comunicaciones y más concretamente el ferrocarril tuvo una incidencia muy importante en el siglo XIX pues facilitaba la exportación de sus excedentes agrarios hacia la capital desarrollando las actividades comerciales y convirtiéndose poco a poco en el núcleo central de su entorno. Sin embargo, ante la crisis de la agricultura a mediados del siglo XX, la red de carreteras, en pleno desarrollo, apenas tuvo incidencia en la economía de Aranjuez, como tampoco la tuvo en el comienzo de la industrialización de su comarca gracias a la dotación de recursos naturales mineros. No obstante, en fechas más recientes su función ha sido más destacada con la ejecución de la autovía N-IV, finalizada hasta Aranjuez a primeros de los ochenta, pues ha permitido la descentralización de actividades industriales desde Madrid a lo largo de los ejes viarios que la conectan con la capital –no en vano la distancia es de poco más de media hora– y han favorecido la consolidación del sector terciario “acercando” la localidad a los bienes y servicios y permitiendo, de esta forma, una articulación más apropiada de este espacio.

Aunque se ha visto que es la carretera en buena medida la responsable de las últimas transformaciones socioeconómicas en el municipio y comarca, los servicios ferroviarios de viajeros están favoreciendo una integración cada vez mayor de Aranjuez y su comarca en el mercado madrileño como demuestra su competitividad en tiempos (media hora de trayecto), costes y el número de servicios diarios que supera los veinticinco<sup>217</sup>.

- **ALCÁZAR DE SAN JUAN:**

Tampoco ha sido Alcázar de San Juan beneficiado en términos relativos desde el punto de vista de la red comunicaciones en el periodo, y no precisamente porque haya perdido protagonismo en la red ferroviaria nacional, que en parte lo ha hecho, sino porque la carretera ha acaparado la inmensa mayoría del transporte tanto de viajeros como de mercancías, es decir, que el factor de ventaja comparativa que había adquirido Alcázar de San Juan a través de la red ferroviaria prácticamente se ha disipado desde mediados del siglo XX. Además, respecto de la red viaria, no se encuentra en ninguno de los principales ejes de Madrid a Levante o Andalucía, con lo que en la configuración dominante de la red de carreteras tampoco ocupa un lugar destacado.

Estas circunstancias relativamente adversas para la ciudad se han dejado notar pues su población apenas ha experimentado crecimiento en el periodo con una tasa media de 0,29%, de manera que tan sólo desde 1991 se observa un cierto dinamismo. De hecho, en los años cincuenta se detectaba un fenómeno migratorio hacia Madrid<sup>218</sup> que parece tener continuidad hasta esta década de los noventa. Así, el ferrocarril, que había favorecido la actividad tanto agrícola, como

---

<sup>217</sup> RENFE, diciembre de 2006.

<sup>218</sup> Diccionario Geográfico de España, Ediciones en movimiento, Madrid 1956, pág. 508.

terciaria, y había actuado como inductor de actividades fabriles, se muestra incapaz como factor de localización industrial que ahora ya corresponde a la carretera. Además, ese emplazamiento relativamente desfavorable respecto de la red de carreteras hace que el polígono proyectado para descongestionar la capital<sup>219</sup> apenas haya tenido éxito en favor de otros municipios que sí disponían de esa localización en la red viaria como se ha visto por ejemplo para el caso de Tarancón y también, Aranjuez.

En consecuencia, de un Índice Potencial Productivo alto en la etapa ferroviaria pasa una Cuota de Mercado media en 1963 y a un Índice potencial productivo en la actualidad medio con una cierta especialización en el sector servicios, como corresponde a un municipio que históricamente ha articulado su espacio comarcal<sup>220</sup>. Durante estos últimos años llama la atención el aumento en la población ocupada en la agricultura, lo que parece justificar el saldo migratorio positivo –y el crecimiento de la población durante la última década–, que aunque menor que en otras localidades vistas hasta el momento, justificaría el perfil mayoritario de los migrantes procedentes de países en vías de desarrollo.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, es de reseñar su escasa vinculación con respecto de la capital de su provincia, Ciudad Real, circunstancia que se repetía a comienzos de los ochenta apreciándose desde entonces un aumento de su autosuficiencia<sup>221</sup>, con lo que no parece advertirse una dependencia elevada respecto de Ciudad Real y quizá tampoco en exceso respecto de Madrid por los factores señalados previamente. No obstante, la reciente puesta en marcha de la autovía de Tomelloso a Toledo por Alcázar enlazando con la A-4, podría favorecer una mayor integración en el área de influencia de la capital de España.

En definitiva, en relación con el papel de la red de comunicaciones, en el reciente desarrollo socioeconómico de Alcázar de San Juan se aprecia una correlación importante con el descenso en la ventaja comparativa histórica que le había proporcionado el ferrocarril y que ahora pierde en el marco del conjunto de la red de comunicaciones, puesto que tampoco se ubica en términos relativos en un lugar favorecido respecto de la red viaria. Esta circunstancia hace que el desarrollo de la actividad industrial desde los años sesenta se concentre en otros puntos de influencia del Área Metropolitana de Madrid, por lo que Alcázar se ve abocada a la emigración hacia estos lugares de concentración de actividad económica tan sólo mostrando una cierta recuperación en términos demográficos y económicos en los últimos años gracias a una recuperación en el sector agrícola. Por lo tanto, el papel del ferrocarril ante esta dinámica se circunscribe a consolidar muy tímidamente la actividad terciaria en la ciudad pues muestra una cierta competitividad en relaciones con las capitales de su entorno.

---

<sup>219</sup> G.E. op. cit. pp. 248 y 332.

<sup>220</sup> G.E. op. cit. pág. 262.

<sup>221</sup> Garmendia, M.; Coronado, J. M<sup>a</sup>. y Ribalaygua, C., *AVE y cohesión territorial en la provincia de Ciudad Real*, Congreso de Ingeniería del Transporte, Ciudad Real, 2006, pag 18-22.



- **VILLARROBLEDO:**

El municipio se ha visto relativamente beneficiado desde el punto de vista de la red de comunicaciones a lo largo de estos más de cuarenta años sobre todo gracias a las mejoras experimentadas, en la N-301 hacia Madrid y Albacete, así como su enlace con ésta a través de la N-310 por lo que a la red viaria respecta, y al avance en los servicios ferroviarios referidos al tráfico de viajeros, que en la actualidad respecto de Albacete, ciudad a la que progresivamente va incrementando su gravitación, llegan a ser más competitivos que la carretera en tiempos y costes aunque su frecuencia (siete servicios diarios<sup>222</sup>) no es muy elevada. El tráfico ferroviario de mercancías queda restringido a la recepción de remolacha azucarera de su región y a su posterior expedición hacia las fábricas de azúcar<sup>223</sup>.

En cuanto a su caracterización demográfica, muestra dos fases claramente diferenciadas, la primera, que comprende los años sesenta y setenta, en que llega a perder efectivos hasta situarse por debajo de los veinte mil, y la segunda desde los años ochenta en que invierte esa tendencia aumentando su población sobre todo desde los años noventa con una tasa del 1,50% de media anual, casi medio punto superior a la media del Corredor, aproximándose a los veinticinco mil habitantes en 2004, una vez más sustentado por la llegada de inmigrantes de países en vías de desarrollo.

Si ahora se observa la evolución de su tejido productivo, la agricultura y actividad comercial vinculada habían sido sus principales fuentes de ingresos de manera que los mayores potenciales de desarrollo en otros lugares con motivo de la industrialización parecen estar detrás de la emigración sufrida en los años sesenta y setenta<sup>224</sup>. Ya en los años noventa se aprecia una cierta especialización productiva en el sector primario pero sobre todo en la construcción que se mantiene en la actualidad perdiendo esa especialización productiva en el sector primario (aunque sus ocupados todavía ascienden a más del ocho por ciento), en favor del secundario.

Este cambio en la tendencia socioeconómica de los últimos años mucho podría tener que ver con el aumento de accesibilidad experimentado por Villarrobledo desde los ochenta gracias a las mejoras de la red viaria y concretamente de la N-301 en las relaciones con Madrid y Albacete y de la N-310 que enlaza Villarrobledo con ésta, a la cual se tarda menos de una hora en la actualidad. Así, el desarrollo acontecido en Albacete y la reducción de la distancia entre Villarrobledo y ésta ha hecho posible una mejora en la vertebración territorial de este entorno como también ocurría en los casos de Motilla del Palancar y Casas Ibáñez siendo la referencia para la satisfacción de las demandas de equipamientos de primer orden el núcleo de Albacete, mientras que Villarrobledo es el lugar central que organiza el territorio comarcal para la provisión de bienes y servicios básicos, función que por sus ocupados en el sector parece que lentamente va recuperando —ya que en los sesenta fue incapaz de frenar la emigración en su entorno—,

---

<sup>222</sup> RENFE, diciembre de 2006.

<sup>223</sup> De acuerdo con la información aportada por responsables en el tráfico de mercancías de RENFE. No obstante, de acuerdo con la información de la prensa local este mercado está desapareciendo en la región (Fuente: La Verdad, provincia de Albacete, 29 de julio de 2006).

<sup>224</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 358.

apoyada por su industria alimentaria, en la que destacan los productos lácteos, y el comercio vitícola y la construcción<sup>225</sup>.

Por tanto, tanto la red viaria como la evolución favorable de Albacete, cuyas causas en breve se abordarán, parecen haber sido los detonantes para el desempeño de las funciones terciarias propias de una ciudad históricamente articuladora de su comarca y el reforzamiento de su actividad fabril agroalimentaria. En este proceso de progresiva integración de Villarrobledo en el área de influencia de Albacete y de articulación del territorio, el ferrocarril ha tenido parte de responsabilidad pues aunque el movimiento de mercancías es muy pequeño, en 1974 se expedían en la estación de Villarrobledo menos de siete mil toneladas de las cuales más del cincuenta por ciento lo eran de vino<sup>226</sup> y en la actualidad queda limitado al tráfico de remolacha, los servicios de viajeros muestran una cierta competitividad en relación a la carretera, que todavía podría ser mayor si se mantuviesen los dieciséis servicios de los años setenta<sup>227</sup>.

- **LA RODA:**

Como en el caso de Villarrobledo, La Roda también fue beneficiada en términos relativos desde el punto de la red de comunicaciones a lo largo de este casi medio siglo gracias, de un lado a las mejoras en la red viaria, N-301 en su conexión con Albacete principalmente, y la ferroviaria también con esta ciudad.

La evolución demográfica del municipio de La Roda es muy parecida a la experimentada por Villarrobledo en tanto en cuanto desde los años cincuenta<sup>228</sup> y hasta finales de los setenta se produjo una cierta emigración hacia Albacete y el este peninsular que hizo que su población permaneciese estancada en torno a los doce mil habitantes, mientras que desde entonces experimenta una dinámica positiva similar a la media del Corredor en los años noventa, que ha hecho que sus efectivos superen los catorce mil quinientos, una vez más apoyada mayoritariamente por inmigrantes procedentes de países en vías de desarrollo.

Respecto de su actividad productiva de nuevo cabe recordar su histórico carácter mayoritariamente agrícola y su dependencia en términos administrativos y de dotación de equipamientos y servicios de Albacete, lo que hizo que ante la crisis del sector primario sus habitantes en esas décadas de los sesenta y setenta no tuviesen más remedio que emigrar hacia estas zonas más productivas.

Sin embargo, desde entonces se atisba una recuperación en su tejido productivo, con una cierta especialización en los sectores secundario y construcción, aunque también con una destacada actividad primaria, factores éstos indicativos de una industria agroalimentaria pues forma parte de un área vinícola que se extiende desde Valdepeñas hacia el nordeste, por Daimiel y Manzanares, siguiendo por Tomelloso y Socuéllamos hasta Villarrobledo y La Roda

---

<sup>225</sup> Cebrián, F, y Cebrián, A. op. cit. pág. 50, y G.E. op. cit. pp. 212, 244, 247 y 321.

<sup>226</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 124.

<sup>227</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 105.

<sup>228</sup> Diccionario Geográfico de España, pág. 657.

propiamente, y por la Mota del Cuervo hasta San Clemente<sup>229</sup>. Por el contrario, el sector terciario apenas ha avanzado en los últimos años (menos del cincuenta por ciento de ocupados en 2004) lo que certifica su dependencia en términos de provisión de bienes y servicios de la capital Albacete, que se acerca al setenta por ciento en este porcentaje. Si ahora se compara la ocupación en el sector secundario en ambas ciudades, en La Roda ésta se aproxima al treinta por ciento mientras que Albacete apenas supera el dieciocho, lo que indica una cierta especialización de La Roda en el sector secundario mientras que Albacete progresivamente lo hace en el terciario como corresponde a la capital de la provincia.

Llegados a este punto cabe repasar la incidencia de la red de comunicaciones en esta dinámica socioeconómica. En ese sentido, de nuevo es muy conveniente hacer un repaso histórico a la evolución de La Roda contrastándola con Albacete. Así, en 1786 la población de La Roda era de casi cinco mil habitantes mientras que la de Albacete apenas superaba los ocho mil habitantes, es decir, se trataba de localidades de un tamaño parecido. Ya en 1857, en Albacete se superaban los dieciséis mil habitantes y en La Roda tan sólo habían ascendido a los seis mil. En 1930 en Albacete se superaban los cuarenta mil y en La Roda los diez mil, hasta llegar a la fecha actual en que en Albacete se superan los ciento cincuenta mil y en La Roda no se llega a los quince mil. Es decir, que a finales del siglo XVIII las dos ciudades partían de volúmenes de población del mismo orden mientras que desde mediados del siglo XIX Albacete se distancia claramente de La Roda. La respuesta a este proceso se debe básicamente a dos factores primordiales:

El primero tiene que ver directamente con la red de comunicaciones y la ubicación de cada una de las ciudades pues aunque muy próximas, Albacete históricamente ha sido biela en la red viaria respecto de los caminos de Madrid a Valencia y Alicante, posición estratégica que no ha compartido La Roda y que ya suponía una ventaja comparativa para la capital manchega. Si a esta ventaja comparativa, que parece que a finales del siglo XVIII ya se dejaba notar con un mayor número de efectivos por parte de Albacete, se une como segundo el hecho de asignación de la capitalidad provincial en 1833, y posteriormente el trazado de la red ferroviaria que reforzaría esa ubicación de la ciudad como articuladora en las líneas hacia Valencia y Alicante, el resultado es la concentración de la actividad económica en Albacete frente a La Roda cuyo desarrollo socioeconómico fue mucho menor. Así, en los años de la industrialización, en Albacete ya existía una masa crítica artesanal y de servicios que hacía posible que se desencadenase este proceso en su municipio atrayendo inmigrantes, desde lugares eminentemente agrarios con escaso potencial de desarrollo como La Roda. Este análisis justifica la dinámica socioeconómica de La Roda hasta los años ochenta en que parece que invierte la tendencia y se advierte una mejoría en su tejido productivo, que se relaciona con la mejora de los procedimientos tradicionales de comercialización para mejorar los rendimientos y adecuarse a la competencia en la industria agroalimentaria<sup>230</sup> y justifica el perfil de los inmigrantes llegados.

La influencia de Albacete sobre este núcleo es patente como denota su estructura sectorial de empleo, con un clara especialización en el sector secundario mientras que Albacete lo hace en el terciario, factor en el que recientemente están incidiendo notablemente las infraestructuras pues

---

<sup>229</sup> G.E. op. cit. pág. 330.

<sup>230</sup> G.E. op. cit. pág. 332.

el trayecto por carretera en la actualidad se recorre en media hora y en ferrocarril en veinte minutos con tan sólo siete<sup>231</sup> servicios al día.

En definitiva, las infraestructuras de transporte han desempeñado una función muy importante en el desarrollo socioeconómico de La Roda y Albacete pues siendo ésta última relativamente beneficiada en los dos últimos siglos en un proceso de retroalimentación a lo que hay que adicionar su designación como capital provincial, ha concentrado la actividad productiva quedando relativamente estancada La Roda con una cierta especialización en el sector secundario y mostrando una dependencia / integración cada vez mayor en el área de influencia de Albacete gracias al progresivo acercamiento que están generando las mejoras tanto en la red viaria como ferroviaria.

- **ALBACETE:**

El municipio de Albacete ha sido beneficiado relativamente desde el punto de vista de la red de comunicaciones a lo largo de este periodo aunque más desde el punto de vista de la red ferroviaria que de la viaria, pues su ubicación estratégica en la red de carreteras en las rutas de Madrid hacia Valencia y Alicante hacen que relativamente las ganancias de accesibilidad no hayan estado por encima de la media del conjunto de municipios del Corredor. Sin embargo, respecto del ferrocarril, pese al estado de atonía general en cuanto al transporte de mercancías, en el de viajeros se ha visto claramente favorecido en las relaciones con las principales capitales del Corredor, sobre todo en términos de tiempos, donde llega a ser más competitivo que la carretera para el caso de Valencia y en menor medida Alicante (una hora y media en ferrocarril en ambos casos, y una hora cuarenta y cinco, y una hora y treinta y cinco minutos respectivamente por carretera). Sin embargo, en términos de costes resulta mucho más competitiva la carretera lo que da una idea del perfil del viajero para el que están dirigidos mayoritariamente estos servicios ferroviarios.

Respecto de su caracterización demográfica, con más de ciento cincuenta mil habitantes en 2004 continúa siendo una de las principales ciudades del Corredor habiendo superando con creces la dinámica demográfica media de este espacio en estos cuarenta años, 2,51% de media anual frente a 1,8% respectivamente, de forma que ha duplicado su población de 1960 cifrada en menos de setenta y cinco mil habitantes. Esa dinámica ha sido más o menos constante a lo largo de todo el periodo aunque especialmente destacada en los años sesenta y setenta.

Esa evolución se justifica, como es de imaginar, en base al proceso industrializador y la inmigración desde los espacios rurales<sup>232</sup>, en que la ciudad consiguió remodelar la organización de la función industrial en la que la metalurgia de transformación mantenía una actividad tradicional, e incrementar sus manifestaciones en los sectores textil y agroalimentario<sup>233</sup>. De hecho, fue a primeros del siglo XX cuando la ciudad comenzó a despuntar en las labores

---

<sup>231</sup> RENFE, 2006.

<sup>232</sup> G.E. op. cit. pág. 333.

<sup>233</sup> G.E. op. cit. pág. 332.

secundarias como se vio en la etapa anterior, construyéndose posteriormente el barrio “de la industria”, cuyos edificios fueron destinados en la totalidad a la industria y al comercio<sup>234</sup>.

Desde los años ochenta ha ido acentuando su especialización en el sector terciario con casi un setenta por ciento de ocupados, adquiriendo una relevancia y especialización en el terciario avanzado muy alta, y convirtiéndose en la referencia de primer orden para la provisión de bienes y servicios respecto de las cabeceras funcionales de su provincia.

En el sistema de ciudades del Corredor, Albacete quedaría integrada en el área de influencia de la R.F.U. de Valencia-Castellón tal cual se indicó anteriormente, y el área de influencia de su Área Urbana Integrada englobaría como núcleos del Corredor a Motilla del Palancar, Casas Ibáñez, Villarrobledo, La Roda, tal cual se ha visto, además de Almansa y Hellín, como se justificará más adelante.

Para finalizar, respecto de la incidencia del sistema de comunicaciones en el periodo, una vez más hay que destacar la gran importancia histórica que tuvieron por el emplazamiento estratégico de Albacete en las rutas de Madrid a Valencia y Alicante, lo que apoyado en su nombramiento como capital de provincia en el primer tercio del siglo XIX, concentró la actividad económica en la ciudad lo que le hizo ser más competitiva respecto de los espacios rurales tradicionales ante el proceso de industrialización. Precisamente es desde los años sesenta hasta la actualidad cuando las mejoras de las infraestructuras de transporte destinadas a los principales ejes de comunicación, incluidos los que atravesaban Albacete, refuerzan su proceso de consolidación como capital regional<sup>235</sup> siendo en este sentido muy destacada la función la red viaria por el acercamiento hacia Albacete que supuso para los municipios próximos cabeceras de comarca, mientras que el ferrocarril, aunque en menor medida, ha podido contribuir al afianzamiento de las actividades terciarias y sobre todo las avanzadas.

---

<sup>234</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 311.

<sup>235</sup> Cebrián, F, y Cebrián, A. op. cit. pág. 50.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL C-2.**

**CUADRO 3.97: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-2 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                     | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                     | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| ARANJUEZ            | 15.245            | 27.251            | 35.872            | 42.481            | 0,58                            | 2,63        | 1,02        | 1,42        | 1,27        |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN | 24.205            | 24.963            | 25.706            | 28.199            | 2,81                            | 0,10        | 0,10        | 0,75        | 0,29        |
| VILLARROBLEDO       | 17.461            | 21.356            | 20.396            | 24.373            | 1,68                            | 0,74        | -0,15       | 1,50        | 0,32        |
| LA RODA             | 10.487            | 12.190            | 12.938            | 14.550            | 0,97                            | 0,54        | 0,20        | 0,96        | 0,44        |
| ALBACETE            | 41.885            | 74.417            | 135.889           | 156.466           | 2,09                            | 2,59        | 2,66        | 1,16        | 2,51        |
| <b>C-2</b>          | <b>109.283</b>    | <b>160.177</b>    | <b>230.801</b>    | <b>266.069</b>    | <b>1,67</b>                     | <b>1,55</b> | <b>1,42</b> | <b>1,18</b> | <b>1,50</b> |
| <b>CORREDOR</b>     | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>       | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.98: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                     | CUOTA DE MERCADO /<br>1.000 HABITANTES |
|---------------------|--|
| ARANJUEZ            | BAJO                                   |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | MEDIO                                  |
| VILLARROBLEDO       | ALTO                                   |
| LA RODA             | MEDIO                                  |
| ALBACETE            | MEDIO                                  |
| <b>CORREDOR 2</b>   | <b>MEDIO</b>                           |

**CUADRO 3.99: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                     | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|---------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ARANJUEZ            | 35,05                | 3,92              | 35,94             | 9,27                  | 50,87             |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | 33,75                | 5,62              | 24,11             | 10,67                 | 59,59             |
| VILLARROBLEDO       | 34,21                | 14,39             | 24,37             | 20,93                 | 40,32             |
| LA RODA             | 34,36                | 11,54             | 31,90             | 12,49                 | 44,07             |
| ALBACETE            | 33,46                | 4,18              | 18,71             | 10,99                 | 66,12             |
| <b>C-2</b>          | <b>33,85</b>         | <b>5,63</b>       | <b>23,34</b>      | <b>11,65</b>          | <b>59,38</b>      |
| <b>CORREDOR</b>     | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>       | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.100: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                     | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|---------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ARANJUEZ            | 41,14                | 1,93              | 22,98             | 9,22                  | 65,87             |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | 37,19                | 3,49              | 22,81             | 13,50                 | 60,19             |
| VILLARROBLEDO       | 37,31                | 8,82              | 26,97             | 19,20                 | 45,00             |
| LA RODA             | 36,72                | 8,77              | 29,62             | 12,81                 | 48,81             |
| ALBACETE            | 39,10                | 2,67              | 18,23             | 9,56                  | 69,54             |
| <b>C-2</b>          | <b>38,93</b>         | <b>3,48</b>       | <b>20,83</b>      | <b>10,90</b>          | <b>64,79</b>      |
| <b>CORREDOR</b>     | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>       | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.101: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|                     | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|---------------------|-----------------------|-----------------------------|
| ARANJUEZ            | 7                     | BAJO                        |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | 7                     | MEDIO                       |
| VILLARROBLEDO       | 7                     | ALTO                        |
| LA RODA             | 8                     | MEDIO                       |
| ALBACETE            | 4                     | MEDIO                       |
| <b>C-2</b>          | <b>5</b>              | <b>MEDIO</b>                |

**CUADRO 3.102: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL C-2 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|                     | JERARQ. DEMOG. (2004) | DINAM. DEMOG. PONDER. | MIGRAC. (1991-2003) | DENSIDAD (2004) | ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG. | ARTICUL. SOCIAL |
|---------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|
| ARANJUEZ            | 9                     | 6                     | 6                   | 9               | 5                       | MEDIO           |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | 9                     | 7                     | 6                   | 10              | 6                       | MEDIO           |
| VILLARROBLEDO       | 9                     | 6                     | 6                   | 10              | 6                       | MEDIO           |
| LA RODA             | 10                    | 6                     | 6                   | 10              | 6                       | BAJO            |
| ALBACETE            | 6                     | 6                     | 6                   | 10              | 5                       | MEDIO           |
| <b>C-2</b>          | <b>4</b>              | <b>4</b>              | <b>3</b>            | <b>6</b>        | <b>4</b>                | <b>ALTO</b>     |

|                     | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991 |                   |                     |                  | INDICE POT. PRODUCT. |
|---------------------|---|-------------------|---------------------|------------------|----------------------|
|                     | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |                      |
| ARANJUEZ            | -   | 0                 | -                   | 0                | ALTO                 |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | -   | -                 | -                   | 0                | MEDIO                |
| VILLARROBLEDO       | 0   | -                 | 2                   | -                | BAJO                 |
| LA RODA             | -   | 0                 | -                   | -                | BAJO                 |
| ALBACETE            | -   | -                 | -                   | 1                | ALTO                 |
| <b>C2</b>           | <b>-</b>  | <b>-</b>          | <b>0</b>            | <b>0</b>         | <b>MEDIO</b>         |



|                     | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|---------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|                     | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| ARANJUEZ            | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| VILLARROBLEDO       | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| LA RODA             | BAJO   | MEDIO                    | BAJO                       | MEDIO                   |
| ALBACETE            | MEDIO  | ALTO                     | ALTO                       | ALTO                    |
| <b>C-2</b>          | <b>MEDIO</b>   | <b>MEDIO</b>             | <b>MEDIO</b>               | <b>MEDIO</b>            |

|                     | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|---------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
|                     | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |                             |
| ARANJUEZ            | -  | -                        | -                          | 1                       | 1                                | ALTO                        |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | -  | -                        | 0                          | 0                       | 0                                | MEDIO                       |
| VILLARROBLEDO       | -  | 0                        | 1                          | -                       | -                                | MEDIO                       |
| LA RODA             | -  | 0                        | 0                          | -                       | -                                | MEDIO                       |
| ALBACETE            | -  | -                        | -                          | 1                       | 1                                | ALTO                        |
| <b>C-2</b>          | -  | -                        | -                          | <b>0</b>                | <b>0</b>                         | <b>MEDIO</b>                |

|                     | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  |
|---------------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
|                     | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |
| ARANJUEZ            | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | ALTO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| VILLARROBLEDO       | ALTO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| LA RODA             | MEDIO  | MEDIO                    | BAJO                       | BAJO                    | BAJO                             |
| ALBACETE            | ALTO   | ALTO                     | ALTO                       | ALTO                    | MUY ALTO                         |
| <b>C-2</b>          | <b>MUY ALTO</b>  | <b>MEDIO</b>             | <b>MEDIO</b>               | <b>MEDIO</b>            | <b>MEDIO</b>                     |

|                     | TURISMO CULTURAL |          | TURISMO HOTELERO |          | TURISMO DE 2º RESIDENCIA |          |
|---------------------|------------------|----------|------------------|----------|--------------------------|----------|
|                     | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.                   | ESPEC.   |
| ARANJUEZ            | MEDIO            | 0        | BAJO             | -        | BAJO                     | -        |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | BAJO             | -        | BAJO             | -        | MUY BAJO                 | -        |
| VILLARROBLEDO       | MUY BAJO         |          | BAJO             | -        | BAJO                     | -        |
| LA RODA             | MUY BAJO         | 0        | BAJO             | -        | MUY BAJO                 | -        |
| ALBACETE            | BAJO             | -        | BAJO             | -        | BAJO                     | -        |
| <b>C-2</b>          | <b>BAJO</b>      | <b>-</b> | <b>MEDIO</b>     | <b>-</b> | <b>BAJO</b>              | <b>-</b> |

|                     | VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI |                   |
|---------------------|---|-------------------|
|                     | TIEMPO VIAJEROS   | TIEMPO MERCANCÍAS |
| ARANJUEZ            | 7   | 7                 |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | 6   | 7                 |
| VILLARROBLEDO       | 4   | 5                 |
| LA RODA             | 4   | 5                 |
| ALBACETE            | 5   | 6                 |
| <b>C-2</b>          | <b>5</b>  | <b>4</b>          |

| COSTE DE VIAJEROS              |          |         |               |         |          |
|--------------------------------|----------|---------|---------------|---------|----------|
| DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000 |          |         |               |         |          |
|                                | ARANJUEZ | ALCÁZAR | VILLARROBLEDO | LA RODA | ALBACETE |
| <b>MADRID</b>                  | -9       | -1      | 4             | 12      | 85       |
| <b>CUENCA</b>                  | -18      | 49      | 114           | 405     | 255      |
| <b>CASTELLÓN</b>               | 14       | 35      | 45            | 67      | 62       |
| <b>VALENCIA</b>                | -11      | 76      | 24            | -30     | 113      |
| <b>ALBACETE</b>                | -4       | -9      | 2             | 7       | -        |
| <b>ALICANTE</b>                | 48       | 61      | -3            | 1       | 110      |
| <b>MURCIA</b>                  | 56       | 72      | 91            | 121     | 149      |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>             |          |         |               |         |          |
|---------------------------------------|----------|---------|---------------|---------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC. 2000-CARR. 2000</b> |          |         |               |         |          |
|                                       | ARANJUEZ | ALCÁZAR | VILLARROBLEDO | LA RODA | ALBACETE |
| <b>MADRID</b>                         | -14      | 32      | 23            | 41      | 15       |
| <b>CUENCA</b>                         | 45       | 108     | 220           | 166     | 64       |
| <b>CASTELLÓN</b>                      | 89       | 13      | 29            | 34      | 8        |
| <b>VALENCIA</b>                       | 58       | 1       | 31            | 30      | -16      |
| <b>ALBACETE</b>                       | -9       | -27     | -31           | -29     | -        |
| <b>ALICANTE</b>                       | -15      | -20     | 6             | 13      | -5       |
| <b>MURCIA</b>                         | 34       | 1       | 3             | 62      | 40       |

### **7.7.6. SUBCORREDOR 2**

El Subcorredor 2 fue beneficiado términos relativos respecto de la red de comunicaciones en el conjunto del periodo y especialmente en relación a la red viaria, gracias fundamentalmente a la ejecución de la autovía A-30 de Murcia hasta Albacete, el desdoblamiento de la N-301 que prolonga esta autovía hasta Cartagena, y la autopista Crevillente-Cartagena, además de la autovía de Murcia a Alicante y Almería, que ha permitido que la zona quede enlazada por autovía con las regiones más próximas, abandonando la situación en que los ejes radiales desde Madrid no incluían la ruta desde Albacete a Murcia como prioritaria. No lo ha sido tanto en relación al ferrocarril donde al decaimiento en relación al transporte de mercancías, se une un servicio de viajeros escasamente competitivo respecto de la carretera incluyendo a la capital Murcia. También cabe destacar la importancia del puerto de Cartagena, que ha favorecido enormemente la industrialización de aquella ciudad aunque con escasa vinculación respecto de la economía regional<sup>236</sup>, y la presencia del aeropuerto de San Javier, en estos momentos insuficiente, como se verá seguidamente, para satisfacer la demanda del conjunto de la Región murciana que en su mayoría opta por desplazarse al alicantino aeropuerto del El Altet distante de la capital unos setenta kilómetros.

En cuanto a su potencial demográfico, ha seguido ocupando la segunda posición en el marco del Corredor acercándose a los setecientos mil habitantes, con una tasa de crecimiento media anual de 1,36%, algo inferior a la media del Corredor, 1,80% y, una vez más, destacando como grandes ciudades, Murcia con casi cuatrocientos mil habitantes y Cartagena con cerca de doscientos mil en 2004.

Por lo que atañe a su Índice Potencial Productivo, siendo baja la Cuota de Mercado relativizada de 1963, en 1991 y 2001 el Índice alcanzó el nivel de medio mientras que en 1930 lo era alto, lo que indica ciertos problemas en las décadas centrales del siglo XX y una leve mejoría en la actualidad. Puesto que como en otros casos, las diferencias y causas en esta evolución socioeconómica son muy dispares entre sus municipios, a continuación se analizan por separado.

---

<sup>236</sup> Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*. Instituto Juan Sebastián Elcano. Madrid, 1979, pág. 114.

- **HELLÍN:**

El municipio de Hellín se vio relativamente favorecido desde el punto de vista de la red de comunicaciones y especialmente de la red viaria aunque hubo que esperar a la reciente conversión en autovía del eje de Albacete a Murcia (A-30) en 2001 para equipararse a otros ejes radiales y costeros pues este tramo no fue incluido en el Plan REDIA. Por el contrario, respecto de la red de ferrocarriles no ha sido tan favorecido pues en las relaciones con Albacete en tan sólo dispone de dos servicios diarios<sup>237</sup>.

En cuanto a su caracterización demográfica, a lo largo estos cerca de cincuenta años apenas ha aumentado su población siendo inferior a los treinta mil habitantes con una tasa de crecimiento medio anual del 0,17% aunque, como en otros municipios, se distinguen tres periodos: El primero durante los años sesenta en que llega a perder más de cinco mil habitantes fruto de la emigración que ya arrastraba desde los años cincuenta<sup>238</sup>, a consecuencia de la crisis del textil, como también se justificará para el caso de la vecina Cieza, y el cierre definitivo de las minas de azufre en 1960<sup>239</sup>. El segundo desde entonces hasta la década de los noventa, en que mantiene sus efectivos en torno a los veintitrés mil habitantes. Y el tercero, desde 1991 hasta 2004, en que su dinámica aumenta hasta aproximarse al 2% de media anual, muy superior a la media del Corredor en estos últimos años. Este crecimiento reciente se relaciona con un saldo migratorio muy elevado sustentado por una mayoría de migrantes venidos de países en vías de desarrollo.

En cuanto a su Índice Potencial Productivo, la Cuota de Mercado en 1963 era baja, siendo medio en 1991 y bajo en 2001, lo que evidencia una decadencia socioeconómica del municipio frente a la etapa ferroviaria en que este Índice alcanzaba el valor de muy alto. Descendiendo en la composición del tejido productivo en los años ochenta, era muy destacada la industria agroalimentaria aunque sobresalía el sector textil, que había heredado la tradición del esparto y la confección y la madera<sup>240</sup>.

Es partir de esta década cuando Hellín parece recuperar su lugar como capital comarcal en la provisión de bienes y servicios<sup>241</sup>, pues a pesar de su especialización en el sector secundario y primario, el terciario ya emplea a casi el cincuenta de los ocupados. En este marco, Albacete ocuparía el primer lugar en la jerarquía del sistema de ciudades de la provincia, como ya se indicó anteriormente, y Hellín formaría parte de la red de núcleos cabeceras comarcales que articulan el espacio rural y asegurando la dotación de servicios y equipamientos básicos para su entorno predominantemente rural.

La influencia de Albacete sobre Hellín como apoyo en la prestación de servicios de primer orden es patente, por ejemplo, contrastando los datos de estructura sectorial de empleo de ambas ciudades en los que se aprecia la clara especialización de Albacete en el terciario y de Hellín en el resto, observando los flujos de tráfico en la red de carreteras según el Mapa de

---

<sup>237</sup> RENFE, 2006.

<sup>238</sup> *Diccionario Geográfico de España*, op. cit. pág. 549.

<sup>239</sup> <http://www.camposdehellin.com>

<sup>240</sup> G.E. op. cit. pp. 244, 249 y 307.

<sup>241</sup> G.E. op. cit. pág. 307.

Tráfico del año 2002<sup>242</sup> o comprobando que Hellín es cabecera de Subárea comercial que se incluye en el Área Comercial de Albacete.

El papel que han desempeñado las infraestructuras de transporte en este proceso ha sido el de acercar la capital manchega y sus servicios y equipamientos a Hellín, con un tiempo de recorrido superior a una hora en 1960 por carretera e inferior a los cuarenta y cinco minutos en la actualidad, siendo marginal el papel del ferrocarril por la escasez de servicios diarios en esta relación.

En definitiva, el resurgir de la industria agroalimentaria y el textil desde los años ochenta, a la par que el despegue socioeconómico de Albacete, que se ha convertido en el centro de referencia de Hellín para el suministro de servicios de primer orden, unido a las mejoras de la red de viaria, han hecho que de una situación de intensa emigración en Hellín se pase a una progresiva consolidación como capital comarcal.

- **CIEZA:**

El municipio de Cieza se ha visto relativamente favorecido desde el punto de vista de la accesibilidad aunque únicamente respecto de la red viaria, ya que primero la N-301 y posteriormente la construcción de la A-30, ha permitido su comunicación mediante autovía con Albacete y Madrid, pero lo que es mucho más importante para la localidad, con Murcia. En cuanto al ferrocarril además de su nula incidencia sobre el transporte de mercancías tal cual se describirá más adelante, en el transporte de viajeros respecto de ninguna de estas localidades ni otras del Corredor se muestra competitivo en términos de tiempos y costes en relación a la carretera.

Desde el punto de vista de su caracterización demográfica, en el conjunto del periodo ha experimentado un aumento de su población que le ha permitido sobrepasar ampliamente los treinta mil habitantes en 2004 frente a los veintidós mil de 1960, aunque su tasa de crecimiento medio anual fue inferior a la media del Corredor en esta casi media centuria, 1,15 y 1,80% respectivamente. En este periodo, a pesar de las tasas positivas y superiores al uno por ciento de los años sesenta y setenta, el núcleo adoleció de fenómenos de emigración, que ya se arrastraba desde los años cincuenta<sup>243</sup>, aunque lógicamente en un número inferior al crecimiento vegetativo.

---

<sup>242</sup> Así, en sendos aforos en las inmediaciones de Hellín, sentido Murcia en la A-30 (AB-200/2), y sentido Albacete en una carretera convencional (AB-7/2), las intensidades señalan algo más de diez mil vehículos y casi tres mil respectivamente. En otro aforo más separado de Hellín hacia el norte, y tras el enlace de la carretera convencional con la A-30, la I.M.D. en la A-30 (AB-2001/1) marca cerca de doce mil quinientos y la carretera convencional cerca de trescientos (AB-40/1), es decir, prácticamente coincidente con la suma de los diez mil sentido Murcia y los casi tres mil que circulan por la carretera convencional de la salida de Hellín. Por tanto, se observa que en sentido Murcia circulan desde Hellín unos diez mil vehículos que responden al tráfico de paso mientras que desde Hellín hacia Albacete lo hacen unos doce mil de los que esos dos mil de diferencia son aproximadamente los vehículos que recorren el trayecto Hellín-Albacete

<sup>243</sup> Diccionario Geográfico de España, op. cit. pág. 286 y Chacón, F., *Historia de la Región murciana*, Ed. Mediterráneo, Murcia, 1980, pág. 214.

En cuanto a su Índice Potencial Productivo, en 1963, la aproximación a través de la Cuota de Mercado le asignaba en el marco del Corredor un valor medio, similar al obtenido al finalizar el primer tercio del siglo XX, mientras que en 1991 y 2001 este Índice era bajo, notándose una clara especialización funcional en los sectores primario y construcción.

Analizando con mayor profusión su tejido productivo, tras la Guerra Civil, y concretamente en los años cincuenta, eran muy importantes las fábricas de esparto que ascendían a cincuenta y ocupaban a 3.000 obreros e incluso una de lana, algodón y seda con quinientos operarios. Precisamente a consecuencia hundimiento de esta actividad a finales de los cincuenta debido al minifundismo, la falta de capitalización y el diseño que fue quedándose obsoleto<sup>244</sup>, a lo que hay añadir como remate la liberalización económica de 1959<sup>245</sup>, se produjo la emigración mencionada en la década de los sesenta y setenta que prácticamente hizo apagarse a su industria<sup>246</sup>.

Sin embargo, desde entonces la expansión del regadío –como demuestra su alta especialización en el sector primario y en comunión con su elevada recepción de inmigrantes durante los últimos años procedentes de países en vías de desarrollo– con la consiguiente comercialización de frutas y hortalizas y su efecto arrastre sobre las actividades de fabricación de embalajes, conservas, etc, han convertido esta actividad en la principal de la comarca, lo que ha modificado profundamente las bases económicas no sólo de Cieza sino de toda su comarca<sup>247</sup>. Fue precisamente desde la década de los setenta cuando el sector conservero experimentó una transformación introduciendo productos de mayor valor añadido, mecanizando buena parte de los trabajos y mejorando la productividad<sup>248</sup>.

Este nuevo empuje a la economía local y comarcal ha propiciado el reforzamiento del grado de centralidad de Cieza respecto de los municipios vecinos de Abarán, Ricote, Blanca, Archena, Ojós, Ulea y Villanueva<sup>249</sup>, como refleja su ocupación en el sector terciario que rebasa el cuarenta por ciento, sin menoscabar su integración el área influencia del Área Metropolitana de Murcia para la provisión de bienes y servicios de primer orden como se verá seguidamente.

Resta analizar el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en este periodo. Para ello, en primer lugar cabe resaltar la mínima influencia del ferrocarril pues en el transporte de mercancías, en relación al esparto, producto adaptado al transporte ferroviario, su decadencia originó el cierre de la línea de vía estrecha en 1969 hacia Jumilla y Yecla. Por otro lado, respecto de la industria conservera, el camión le ha arrebatado este transporte por su flexibilidad y rapidez para satisfacer una industria con infinidad de fábricas, de talla reducida y muy dispersas por los núcleos huertanos<sup>250</sup>. En cuanto al transporte de viajeros, tampoco parece haber tenido incidencia

---

<sup>244</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 256.

<sup>245</sup> Pérez, M<sup>a</sup> Teresa, “Pautas de la industrialización de la Región de Murciana. Del textil al agroalimentario” en *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona, 1990, pp. 331 y 332.

<sup>246</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 214.

<sup>247</sup> G.E. op. cit. pág. 546 y 496, y Pérez, M<sup>a</sup> Teresa, op. cit. pp. 333 y 334.

<sup>248</sup> Pérez, M<sup>a</sup> Teresa, op. cit. pág. 336.

<sup>249</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, *Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia*, Gobierno de la Región de Murcia. Murcia, 2006, pág. 9.

<sup>250</sup> Abellán, A. op. cit. pp. 127 y 214.

en esta evolución, puesto que en la actualidad no resulta competitivo en la relación con Murcia, ciudad hacia donde gravita, pues la duración del trayecto es de cuarenta minutos mientras que por carretera es de menos de media hora. Justamente ha sido la carretera la que parece haber tenido una incidencia mucho mayor en el desarrollo socioeconómico de Cieza, sobre todo desde los años ochenta –en las décadas precedentes fue incapaz de revertir el declive socioeconómico– en que las principales industrias se han ido localizando en la Región murciana a lo largo de los principales ejes de transporte como la carretera N-301<sup>251</sup> y a pesar de la coincidencia con el trazado del ferrocarril se ha demostrado que éste no ha captado prácticamente demanda alguna. También la carretera ha sido destacada para mejorar la articulación regional, acercando Cieza a la capital regional (menos de media hora de trayecto) pues el esquema del sistema de ciudades ha quedado mucho mejor jerarquizado ya que Cieza puede cubrir más fácilmente las necesidades de determinados bienes y servicios presentes en la capital al tiempo que suministrar otros más básicos a los municipios rurales de su entorno.

En definitiva, se aprecian efectos de las infraestructuras muy parecidos a los de etapas anteriores de forma que ante la crisis del esparto, éstas son incapaces de estimular la economía pese a la ventaja comparativa que les ofrecía. Así, hubo que esperar al avance y transformación de la industria conservera para que de nuevo mostraran su potencialidad, aunque en este caso tan sólo lo hizo la carretera. En cualquier caso, no se puede olvidar el papel histórico del ferrocarril como favorecedor de las actividades comercial e industrial coadyuvando a su configuración como lugar central de su comarca<sup>252</sup>, lo que posteriormente ha favorecido para que siguiese siendo el lugar de referencia de la Vega Alta del río Segura.

- **MURCIA:**

El municipio de Murcia ha experimentado un incremento de accesibilidad viaria similar en términos relativos al del conjunto de municipios del Corredor aunque en la accesibilidad ferroviaria muestra una falta de competitividad tanto en términos de viajeros como de mercancías. Pese a que este hecho ferroviario sea casi generalizado para el conjunto del Corredor, en las principales capitales, como se ha visto, la oferta ferroviaria sí se muestra competitiva en las relaciones a larga distancia y en muchos casos también lo son los servicios intrarregionales mientras que en el caso de Murcia esto no es así. Ello se ve reflejado, por ejemplo y “grosso modo”, en el número de viajeros transportados en relación al número de habitantes respecto de la provincia de Alicante, con una superficie y volumen de población similares. Así, en el año 2000, el cociente entre los viajeros transportados en la provincia de Alicante y su población arrojaba un

---

<sup>251</sup> G.E. op. cit. pág. 461.

<sup>252</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas op. cit. pág. 9.



valor de cuatro, mientras que en la Región de Murcia apenas superaba el valor de 0,5<sup>253</sup>, es decir, unas ocho veces inferior.

En cualquier caso, la evolución en el tráfico de mercancías y viajeros de los últimos años sigue la senda del resto de provincias del Corredor. En 1995 el movimiento de mercancías en las estaciones gestionadas por RENFE en el conjunto de la Región de Murcia ascendían a setecientas cincuenta mil toneladas mientras que en el año 2000 ese valor fue inferior a quinientas cincuenta mil<sup>254</sup>, aunque en el transporte de viajeros ha mantenido una senda creciente pasando de algo menos cuatrocientos cincuenta mil viajeros en 1995 a más seiscientos mil en 2000.

Como se avanzaba, respecto de la red viaria las mejoras han sido notables puesto que la ciudad es atravesada por dos ejes principales en sección de autovía; la A-70 hasta Alicante y Almería y la A-30 hasta Albacete y Madrid, además de las antiguas carreteras nacionales N-340 y N-301, ésta última desdoblada hasta Cartagena. No obstante, su elevada accesibilidad relativa previa hace que comparativamente no haya logrado un incremento mayor.

Por último, respecto del transporte aéreo, el más cercano es el aeropuerto de San Javier aunque sus limitaciones funcionales hacen que en muchos casos tenga que ser utilizado el alicantino de El Altet, distante a 70km y con difícil conexión para Murcia y su entorno con líneas de viajeros regulares, por lo que en este aspecto la dotación de Murcia y su Área Metropolitana es deficiente<sup>255</sup>.

En cuanto a su caracterización demográfica, ha pasado de casi doscientos cincuenta mil habitantes en 1960 a casi cuatrocientos mil en 2004, con una tasa de crecimiento medio anual del 1,36%, inferior a la del Corredor, 1,80% pero superior a la nacional, 0,94%. Esa dinámica fue elevada durante todo el periodo salvo en la década de los sesenta en que llegó a perder efectivos, pues a pesar del importante crecimiento vegetativo, la emigración afectó a más de cincuenta mil personas<sup>256</sup>. En la actualidad, esos cuatrocientos mil habitantes deben ser mayorados pues en su Área Metropolitana, que afecta a los municipios de Alcantarilla, Alguazas, Beniel, Molina de Segura, Murcia, Santomera y Las Torres de Cotillas, el total de habitantes asciende a más de quinientos mil<sup>257</sup>.

En la década de los sesenta es patente la emigración de murcianos a Cataluña, pues a pesar de la incipiente industrialización regional que llegó a implicar a algún municipio de su Área Metropolitana como Molina de Segura, y en menor medida Alcantarilla, Alguazas y Torres de Cotillas, en la elaboración de conservas, no fue aliciente capaz para detener los copiosos flujos emigratorios<sup>258</sup>. En cualquier caso, la población del centro urbano creció considerablemente

---

<sup>253</sup> Centro Regional de Estadística de Murcia: “Transporte por ferrocarril”, según RENFE, Instituto Valenciano de Estadística: “Transporte por ferrocarril, transporte de viajeros en ferrocarriles gestionados por RENFE”, según RENFE, 2006, “Padrón de Habitantes a uno de enero de 2000” tomado del INE.

<sup>254</sup> Centro Regional de Estadística de Murcia: “Transporte por ferrocarril”, según RENFE.

<sup>255</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pág. 216.

<sup>256</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214.

<sup>257</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. *Organización y funcionamiento del Área Metropolitana de Murcia. Rasgos y problemas básicos*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2005, pág. 35.

<sup>258</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pág. 38, y G.E. op. cit. pág. 456.

concentrando el cuarenta y dos por ciento de la población, mientras que fueron las pedanías huertanas las que acusaron esta disminución<sup>259</sup>.

Respecto de su tejido productivo, desde la etapa ferroviaria se advertía el desarrollo de una cierta industria conservera, que a pesar de su despegue desde los años sesenta en su mayor en el área metropolitana de Murcia<sup>260</sup> como se señaló, no fue hasta mediados de los años setenta cuando la transformación del sector, ya descrita en el caso de Cieza, detuvo los flujos migratorios hacia otras regiones industrializadas, en esos años con graves dificultades por la crisis energética de finales de los setenta<sup>261</sup>.

Desde ese momento, se produjo un aumento paulatino del sector terciario, pues como centro regional consigue acaparar una proporción continua y creciente de esta actividad<sup>262</sup>, tal cual se desprende de su elevada especialización funcional en el año 2001 con dos tercios de los ocupados en el sector y con una especialización muy elevada en la rama avanzada.

También desde los años ochenta por primera vez la población concentrada en el núcleo urbano superó el cincuenta por ciento de la población total municipal<sup>263</sup>. Por último, cabe mencionar la llegada a fines de los setenta de las aguas del trasvase procedentes del Tajo, que significaron un respiro a la escasez crónica del agua y cuyos beneficios directos se dejaron también notar en la ciudad y su Área Metropolitana<sup>264</sup>. Para finalizar con la caracterización productiva conviene destacar su elevada relevancia en la rama hotelera, así como en el turismo cultural.

Ya desde los años ochenta, el área de influencia de la capital desbordaba ampliamente los límites de su provincia afectando a sectores de las inmediatas provincias de Albacete, Almería y Alicante<sup>265</sup>. En la actualidad se llega incluso a hablar del a R.F.U. de Alicante-Murcia<sup>266</sup>, superando ampliamente el concepto de Área Metropolitana.

Respecto de la función desarrollada por las infraestructuras de transporte en estos más de cuarenta años, durante las décadas de los sesenta y setenta, a pesar del proceso de industrialización experimentado en algunas localidades murcianas, se produjo una intensa emigración que la red de transportes no pudo amortiguar como también ocurrió en Cieza. Sin embargo, la transformación del sector y otros factores como la llegada de agua del Tajo y la crisis de otras zonas industrializadas, motivaron el cambio en la tendencia hasta el momento reforzándose la centralidad de la Murcia en el marco regional. En este proceso finisecular ha tenido una gran incidencia la red de carreteras pues en la actualidad las isocronas más alejadas en la Región de Murcia contabilizan menos de sesenta minutos de trayecto, con lo que prácticamente son susceptibles los viajes pendulares desde cualquier núcleo de la Región hasta la capital, reforzando de esta forma su capitalidad en la dotación de servicios y equipamientos, siendo

---

<sup>259</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 166.

<sup>260</sup> Pérez, M<sup>a</sup> Teresa, op. cit. pp. 333 y 336.

<sup>261</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pág. 38.

<sup>262</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pág. 39.

<sup>263</sup> G.E. op. cit. pág. 486.

<sup>264</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pág. 39.

<sup>265</sup> G.E. op. cit. pág. 476.

<sup>266</sup> Ortuño, A. op. cit. pág. 30.

también determinante la red viaria en el transporte de mercancías pues el ferrocarril alcanza una escasa significación<sup>267</sup>.

Como muestra de la incidencia de la red de carreteras, las industrias en el entorno de Murcia se ha localizado preferentemente siguiendo los ejes viarios de la N-301, correspondientes a El Palmar-Murcia y Molina de Segura-Murcia, la N-340 desde Murcia a Alcantarilla, y de Murcia a Monteagudo, así como en las carreteras comarcales y locales hacia Algezares, Beniaján, Churra y Puente Tocinos, que marcan una disposición radial alrededor del casco urbano<sup>268</sup>.

En términos de viajeros, tampoco el ferrocarril ha desempeñado un papel importante en el devenir socioeconómico de Murcia, pues no resulta competitivo en las relaciones con otras capitales del Corredor ni en tiempos ni en costes, habiéndose cancelado la prolongación hasta Granada en 1985. Además, en el marco estrictamente provincial, los servicios hacia Cartagena cuentan con una frecuencia de dos horas, además de que la duración casi es doble que la carretera. En la línea hacia Lorca y Águilas, tampoco es más competitivo que la carretera siendo la frecuencia de una hora y en el caso de Águilas mucho menor y, por último, respecto de la línea hacia Alicante tan sólo resulta competitivo en las relaciones con Orihuela.

Es decir, que apreciándose una influencia del ferrocarril minúscula, la ejercida por la carretera ha sido destacada desde los años ochenta aunque previamente ese factor de ventaja comparativa se mostró insuficiente para evitar la emigración hacia otras zonas, en otra demostración más del papel de las infraestructuras como necesarias pero no suficientes para el desarrollo. En este sentido, cabe recordar que en la etapa ferroviaria fue el ferrocarril como modo más competitivo el que facilitó la comercialización de los excedentes agrarios y derivados de su industria conservera naciente desde los comienzos del siglo XX, mientras que en la actualidad su falta de competitividad apenas aporta ventajas comparativas a Murcia y su entorno.

- **TORRE-PACHECO:**

El municipio de Torre-Pacheco se ha visto favorecido en términos relativos desde el punto de vista de la red de comunicaciones, claro está, respecto de la red viaria, puesto que la ferroviaria, como es una constante para los municipios de la Región de Murcia, se muestra en absoluto competitiva en relación a la red de carreteras. Estas ventajas han venido dadas sobre todo por las mejoras en los grandes rutas desde Murcia y Cartagena hacia Albacete, Madrid, Alicante y el centro norte del eje mediterráneo. Naturalmente, las mejoras referidas no serían posibles sin que los enlaces de Torre-Pacheco con éstas a través de carreteras autonómicas y alguna comarcal hubiesen mejorado como lo han hecho.

Respecto de su caracterización demográfica, en primer lugar destaca su elevada dinámica a lo largo del periodo que le ha hecho superar los veinticinco mil habitantes en 2004 mientras que en 1960 apenas pasaba de los diez mil con una tasa de crecimiento medio anual superior al tres por ciento mientras que la del Corredor no alcanzaba el dos por ciento. En esa dinámica caben distinguir dos periodos, el primero, abarca las décadas de los sesenta y parte de los setenta,

---

<sup>267</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pp. 28 y 211.

<sup>268</sup> G.E. op. cit. pág. 462.

notándose un aumento de población debido al elevado crecimiento vegetativo más que a fenómenos migratorios pues en la década de los sesenta todavía quedaban restos de emigración de las décadas anteriores<sup>269</sup>. El segundo, desde los años noventa, de gran crecimiento, pues su dinámica supera el cuatro por ciento anual relacionado en parte por su proximidad a la franja turística del Mar Menor y en parte por la inmigración hacia su área agrícola de gentes del interior de la Región, de las provincias de Granada, Albacete y Almería y de una importante población norteafricana<sup>270</sup>. Precisamente en esta inmigración y en su demanda de viviendas, equipamientos e infraestructuras se basa la consiguiente especialización funcional en el sector construcción.

Muy relacionada con esta dinámica se encuentra la evolución de su tejido productivo donde la minería se mostró insuficiente en estas décadas centrales del siglo XX para evitar la emigración hacia otros lugares de manera que fue la transformación de los secanos en regadíos, favorecidos por la llegada de las aguas del trasvase del Tajo —entre 1967 y 1987 el regadío ha pasado a ocupar del 3,8 al 41,6% del espacio cultivado— lo que ha permitido revitalizar su actividad económica justificándose su elevada especialización en el sector primario en la actualidad sin perjuicio de algunas explotaciones mineras, 26 en 2004<sup>271</sup>, y de fábricas de piensos para ganadería<sup>272</sup>.

En cuanto a su integración en el sistema de ciudades del Corredor, queda claramente vinculada a Cartagena como se verá más adelante<sup>273</sup>.

Por último, resta analizar el papel de la red de comunicaciones en este periodo. Así, respecto de la red de ferrocarriles, ya se ha indicado para el caso del municipio de Murcia y su Área Metropolitana la escasa incidencia del ferrocarril en el transporte tanto de viajeros como de mercancías en la línea hacia Cartagena de la que forma parte Torre-Pacheco, mostrando una escasa competitividad tanto en términos de tiempos como de costes respecto de Murcia y Cartagena<sup>274</sup>. No ocurre lo mismo con la carretera, cuyas mejoras a través de los ejes hacia Albacete y Madrid, la Autopista Crevillente-Cartagena, pero sobre todo las mejoras en el tramo de Murcia a Cartagena, con su correspondiente enlace hasta Torre-Pacheco (N-301a) y la comarcal directa a Cartagena (F-36), han permitido acercar Torre-Pacheco a las grandes Áreas Urbanas como Murcia y Cartagena (menos de media hora en ambos casos) facilitando el acceso a determinados servicios y equipamientos sitios en estas ciudades pero sobre todo, posibilitando la exportación de sus excedentes hortofrutícolas a otras regiones.

En resumen, se vuelve a constatar la insuficiencia de la red de comunicaciones para invertir la inercia existente en periodos de crisis socioeconómicas como lo fueron para Torre-Pacheco las décadas centrales del siglo XX. En este sentido, fue sobre todo la expansión de nuevos regadíos auspiciada por la llegada de aguas del trasvase Tajo-Segura lo que permitió la transformación de su estructura productiva en la que las infraestructuras de transporte facilitaron las exportaciones de los excedentes agrícolas contribuyendo a la paulatina especialización en este

---

<sup>269</sup> Chacón, op. cit. pág. 214.

<sup>270</sup> G.E. op. cit. pp. 432 y 481.

<sup>271</sup> *Anuario Económico España, 2004*, La Caixa.

<sup>272</sup> G.E. op. cit. pp. 449 y 461.

<sup>273</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. Capítulo: *Análisis del Sistema Territorial soporte de la actividad*, pág. 9, y G.E. op. cit. pág. 477.

<sup>274</sup> En el caso de Cartagena en tiempos debido a unas frecuencias que no bajan de las dos horas.

sector que ha atraído a numerosos inmigrantes para sus labores. También han permitido, aunque con una importancia relativa mucho menor, que la demanda de servicios y equipamientos del municipio puedan ser satisfechos con una mayor comodidad siendo la aportación del ferrocarril por estos dos conceptos irrelevante.

- **CARTAGENA:**

El municipio de Cartagena se vio relativamente favorecido desde el punto de vista de la red de comunicaciones de forma análoga a como lo hizo de media el conjunto de municipios del Corredor, siendo de destacar el aumento de accesibilidad proporcionado por la red viaria fundamentalmente por la conversión en autovía del eje de Murcia a Cartagena y la ejecución de la autopista Crevillente-Cartagena que permite una conexión mucho más rápida con la provincia de Alicante. Respecto de la ferroviaria, en el transporte de viajeros siguió la tónica del resto de la provincia en el sentido de su escasa competitividad respecto de la carretera, al tiempo que la relevancia en el transporte de mercancías también ha sido minúscula<sup>275</sup> desde finales de los setenta participando tan sólo en el reparto modal en 1998 con un 0,3% frente al 26,7% de la carretera y 73% de la tubería<sup>276</sup>.

Por último, hay que mencionar la gran importancia de su puerto especializado en el transporte de graneles líquidos (más 16 millones de toneladas en 2003<sup>277</sup>) llegando a superar en los años cincuenta al de Valencia, ocupando en la actualidad el segundo lugar en el Corredor muy por delante del puerto de Alicante, y desempeñando un papel muy importante en la industrialización de Cartagena, aunque con escasa relación con la economía regional como se mencionó previamente.

En cuanto a su caracterización demográfica, en el año 2004 se ha aproximado a los doscientos mil habitantes frente a los poco más de ciento veinte mil de 1960, lo que supone una tasas de crecimiento medio anual de 1,36%, ligeramente inferior a la media del Corredor, 1,80%.

En cualquier caso, en esa dinámica se observa una primera fase, las décadas de 1960 y 1970 de claro aumento demográfico, y una segunda de relativo estancamiento con tintes de recuperación durante los últimos años gracias a la llegada de un importante contingente de inmigrantes llegados de países en vías de desarrollo. Esta primera etapa, sobre todo, los años setenta se vinculan con la inmigración acaecida tras la puesta en funcionamiento a mitad de siglo de la Refinería de Escombreras y la planta de abonos nitrogenados consecuencia de ésta<sup>278</sup>, complementando las factorías de construcción naval y la metalurgia nombrada del plomo. En esta transformación fue posible gracias al impulso decisivo del Instituto Nacional de Industria<sup>279</sup>, pues

---

<sup>275</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 120.

<sup>276</sup> Grindlay, A.: op. cit. pág. 10.

<sup>277</sup> *Anuario Estadístico 2003*. Estadísticas de tráfico portuario. Ministerio de Fomento, pág. 200.

<sup>278</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 255.

<sup>279</sup> G.E. op. cit. pág. 456.

según los movimientos migratorios de las décadas centrales del siglo veinte, fueron varios miles de emigrados en cada década mientras que en ya en la de los sesenta la emigración fue mínima<sup>280</sup>.

Esta emigración de mediados de siglo parece corresponderse con la crisis minera, pues a pesar de ser la principal actividad del municipio, no parecía estar atravesando un buen momento como pone de relieve la única fundición existente en los años cincuenta en relación a las numerosas creadas a finales del siglo XIX<sup>281</sup>.

Desde finales de los setenta, con la crisis energética y la entrada de España en la Comunidad Europea, la principal industria cartagenera, es decir, la relacionada con la explotación minera y el petróleo (química, fertilizantes) y construcción naval, conoce dificultades pasando por un proceso de reestructuración<sup>282</sup>. También hay que destacar el avance de la agricultura, no ya en la ciudad de Cartagena, sino en su campo tal cual se refería en el caso de Torre-Pacheco. Así, en esta zona a finales de los noventa se alcanzaba el quince por ciento del espacio regado en la región<sup>283</sup>.

Este proceso ha dado lugar a una estructura sectorial de empleo durante la última década que ya no recoge una especialización funcional en el sector secundario sino en el terciario, con aproximadamente el 60% de los ocupados, y en menor medida la construcción. A esto hay que sumar su muy alta relevancia en el sector terciario avanzado y en el turismo tanto hotelero como residencial, es decir, que parece que en esta última década la ciudad está avanzando hacia la terciarización de su economía diversificando su tejido productivo.

Respecto de su función en el sistema de ciudades del Corredor, además de la lógica inclusión en la R.F.U. de Alicante-Murcia, el área de influencia de su ciudad abarca a los municipios de La Unión, Fuente-Álamo y la mencionada Torre-Pacheco, y en menor medida sobre San Javier, San Pedro del Pinatar y Los Alcázares<sup>284</sup>, que según la I.M.D. del Mapa de Tráfico de 2002 parecen reorientarse más hacia el sur de la provincia de Alicante.

Resta analizar el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en este devenir: En primer lugar, la industrialización de los años cincuenta consecuencia de la refinería de petróleo en Escombreras y otras industria derivadas de ésta fue fruto en gran medida de una acción estatal en la que la red de comunicaciones fue muy importante gracias a su puerto, que llegó a convertirse en el primero en el movimiento de mercancías del Corredor a finales de los cincuenta. Por otro lado, también el ferrocarril favoreció el transporte hacia el interior peninsular a través de la línea de Chinchilla a Cartagena. Es decir, que si bien el desarrollo industrial es fruto de una decisión estatal, la red de comunicaciones era la adecuada para responder competitivamente a las expectativas creadas. Sin embargo, una vez más, los factores exógenos como la crisis de finales de los setenta pusieron en evidencia las carencias de esta industria sin que la red de comunicaciones pudiese invertir esa situación. Así se llega a la actualidad en que se observa una diversificación de su tejido productivo apoyado en otras actividades como la terciaria y en parte la turística, en lo que ahora es la carretera la principal protagonista acercándole el

---

<sup>280</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214.

<sup>281</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pp. 170 y 173.

<sup>282</sup> G.E. op. cit. pp. 440, 458 y 470.

<sup>283</sup> G.E. op. cit. pág. 449.

<sup>284</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. Capítulo: “Análisis del Sistema Territorial soporte de la actividad”, pág. 9, y G.E. op. cit. pág. 477.

principal núcleo administrativo de la Región, así como otras localidades próximas para las que Cartagena se ha convertido en el punto de referencia a fin de satisfacer la gran mayoría de sus necesidades especializadas. En este sentido, de refuerzo de su centralidad y avance en el sector terciario, el ferrocarril apenas ha tenido incidencia pues no resulta competitivo en relación a la carretera ni en costes, tiempos ni frecuencias (los intervalos de paso son superiores a las dos horas incluso con Murcia).

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-2.**

**CUADRO 3.103: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL C-2 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| HELLÍN          | 22.537            | 27.242            | 23.540            | 29.303            | 1,40                            | 0,70        | -0,44       | 1,88        | 0,17        |
| CIEZA           | 17.889            | 22.438            | 30.306            | 33.825            | 1,21                            | 0,85        | 1,13        | 0,89        | 1,15        |
| MURCIA          | 158.724           | 249.738           | 338.250           | 398.815           | 1,06                            | 1,91        | 1,14        | 1,38        | 1,36        |
| TORRE-PACHECO   | 8.934             | 11.184            | 16.710            | 26.806            | 0,33                            | 0,84        | 1,59        | 4,65        | 3,17        |
| CARTAGENA       | 102.518           | 123.630           | 173.061           | 197.665           | 0,99                            | 0,69        | 1,29        | 1,09        | 1,36        |
| <b>SC-2</b>     | <b>310.602</b>    | <b>434.232</b>    | <b>581.867</b>    | <b>686.414</b>    | <b>1,04</b>                     | <b>1,33</b> | <b>1,10</b> | <b>1,38</b> | <b>1,32</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.104: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|----------------------|-------------------------------------|
| HELLIN               | BAJO                                |
| CIEZA                | MEDIO                               |
| MURCIA               | MEDIO                               |
| TORRE-PACHECO        | BAJO                                |
| CARTAGENA            | BAJO                                |
| <b>SUBCORREDOR 2</b> | <b>BAJO</b>                         |

**CUADRO 3.105: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-2 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| HELLIN          | 35,14                | 10,48             | 28,93             | 16,10                 | 44,49             |
| CIEZA           | 30,94                | 20,58             | 20,85             | 18,31                 | 40,26             |
| MURCIA          | 33,94                | 5,33              | 21,40             | 11,05                 | 62,21             |
| TORRE-PACHECO   | 36,62                | 28,31             | 10,38             | 19,35                 | 41,97             |
| CARTAGENA       | 30,70                | 4,15              | 21,06             | 12,89                 | 61,89             |
| SC-2            | 32,94                | 6,71              | 21,25             | 12,40                 | 59,64             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.106: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL C-2 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| HELLIN          | 34,99                | 10,16             | 26,53             | 15,99                 | 47,32             |
| CIEZA           | 36,65                | 19,73             | 18,16             | 18,50                 | 43,61             |
| MURCIA          | 41,10                | 3,97              | 18,81             | 10,62                 | 66,60             |
| TORRE-PACHECO   | 47,13                | 32,27             | 20,94             | 15,12                 | 31,67             |
| CARTAGENA       | 36,60                | 6,87              | 18,43             | 12,58                 | 62,12             |
| SC-2            | 39,53                | 7,02              | 19,07             | 11,94                 | 61,97             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.107: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|               | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|
| HELLIN        | 7                     | BAJO                        |
| CIEZA         | 7                     | MEDIO                       |
| MURCIA        | 2                     | MEDIO                       |
| TORRE-PACHECO | 8                     | BAJO                        |
| CARTAGENA     | 3                     | BAJO                        |
| SC-2          | 2                     | <b>BAJO</b>                 |



**CUADRO 3.108: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-2 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|               | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|---------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| HELLIN        | 9                            | 6                            | 6                          | 10                     | 5                              | MUY BAJO               |
| CIEZA         | 9                            | 6                            | 7                          | 10                     | 6                              | MUY BAJO               |
| MURCIA        | 2                            | 6                            | 6                          | 7                      | 4                              | ALTO                   |
| TORRE-PACHECO | 9                            | 5                            | 5                          | 10                     | 5                              | MUY ALTO               |
| CARTAGENA     | 5                            | 6                            | 6                          | 8                      | 5                              | MEDIO                  |
| <b>SC-2</b>   | <b>2</b>                     | <b>4</b>                     | <b>3</b>                   | <b>4</b>               | <b>2</b>                       | <b>ALTO</b>            |

|               | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|---------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|               | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| HELLIN        | -  | 0                        | 0                          | -                       | MEDIO                       |
| CIEZA         | 0  | -                        | 1                          | -                       | BAJO                        |
| MURCIA        | -  | -                        | -                          | 1                       | ALTO                        |
| TORRE-PACHECO | 1  | -                        | 1                          | -                       | BAJO                        |
| CARTAGENA     | -  | -                        | 0                          | 1                       | ALTO                        |
| <b>SC2</b>    | -  | -                        | 0                          | 0                       | MEDIO                       |

|               | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|---------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|               | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| HELLIN        | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| CIEZA         | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| MURCIA        | MUY ALTO   | MUY ALTO                 | MUY ALTO                   | MUY ALTO                |
| TORRE-PACHECO | MEDIO  | BAJO                     | MEDIO                      | MEDIO                   |
| CARTAGENA     | ALTO   | ALTO                     | ALTO                       | ALTO                    |
| <b>SC-2</b>   | <b>ALTO</b>  | <b>ALTO</b>              | <b>MUY ALTO</b>            | <b>ALTO</b>             |

|                   | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON<br>EN 2001 |                      |                        |                     |                                 | INDICE<br>POT.<br>PRODUCT. |
|-------------------|--|----------------------|------------------------|---------------------|---------------------------------|----------------------------|
|                   | SECTOR<br>PRIMARIO   | SECTOR<br>SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS | SECTOR<br>TERCIARIO<br>AVANZADO |                            |
| HELLIN            | 0  | 0                    | 0                      | -                   | -                               | BAJO                       |
| CIEZA             | 1  | -                    | 1                      | -                   | -                               | BAJO                       |
| MURCIA            | -  | -                    | -                      | 1                   | 2                               | ALTO                       |
| TORRE-<br>PACHECO | 2  | -                    | 0                      | -                   | -                               | MUY BAJO                   |
| CARTAGENA         | -  | -                    | 0                      | 0                   | 0                               | MEDIO                      |
| <b>SC2</b>        | <b>0</b>   | <b>-</b>             | <b>0</b>               | <b>0</b>            | <b>0</b>                        | <b>MEDIO</b>               |

|                   | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                        |                     |                                 |
|-------------------|---|-------------------|------------------------|---------------------|---------------------------------|
|                   | SECTOR<br>PRIMARIO                                      | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS | SECTOR<br>TERCIARIO<br>AVANZADO |
| HELLIN            | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| CIEZA             | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| MURCIA            | ALTO  | MUY ALTO          | MUY ALTO               | MUY ALTO            | EXTR. ALTO                      |
| TORRE-<br>PACHECO | ALTO  | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | BAJO                            |
| CARTAGENA         | ALTO  | ALTO              | ALTO                   | ALTO                | MUY ALTO                        |
| <b>SC-2</b>       | <b>MUY ALTO</b>   | <b>ALTO</b>       | <b>MUY ALTO</b>        | <b>ALTO</b>         | <b>ALTO</b>                     |

|               | TURISMO CULTURAL |          | TURISMO HOTELERO |          | TURISMO DE 2º<br>RESIDENCIA |          |
|---------------|------------------|----------|------------------|----------|-----------------------------|----------|
|               | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.                      | ESPEC.   |
| HELLIN        | BAJO             | 0        | BAJO             | -        | BAJO                        | -        |
| CIEZA         | MEDIO            | 1        | MUY BAJO         | -        | BAJO                        | -        |
| MURCIA        | MUY ALTO         | -        | ALTO             | -        | BAJO                        | -        |
| TORRE-PACHECO | MUY BAJO         | -        | BAJO             | -        | MUY BAJO                    | -        |
| CARTAGENA     | MUY ALTO         | -        | MUY ALTO         | 0        | ALTO                        | 0        |
| <b>SC2</b>    | <b>MUY ALTO</b>  | <b>-</b> | <b>MUY ALTO</b>  | <b>0</b> | <b>MEDIO</b>                | <b>-</b> |

|               | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|---------------|--|--------------------------|
|               | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| HELLIN        | 5  | 5                        |
| CIEZA         | 5  | 5                        |
| MURCIA        | 5  | 5                        |
| TORRE-PACHECO | 4  | 4                        |
| CARTAGENA     | 5  | 5                        |
| <b>SC-2</b>   | <b>3</b>   | <b>2</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>            |        |       |        |               |           |
|-------------------------------------|--------|-------|--------|---------------|-----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |        |       |        |               |           |
|                                     | HELLÍN | CIEZA | MURCIA | TORRE-PACHECO | CARTAGENA |
| <b>MADRID</b>                       | 72     | 66    | 60     | 56            | 54        |
| <b>CUENCA</b>                       | 160    | 239   | 106    | 98            | 142       |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 117    | 138   | 44     | 32            | 32        |
| <b>VALENCIA</b>                     | 235    | 269   | 19     | 71            | 69        |
| <b>ALBACETE</b>                     | 274    | 202   | 149    | 127           | 123       |
| <b>ALICANTE</b>                     | 141    | 175   | 9      | 101           | 97        |
| <b>MURCIA</b>                       | 212    | 377   | -      | 16            | 12        |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |        |       |        |               |           |
|-------------------------------------|--------|-------|--------|---------------|-----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |        |       |        |               |           |
|                                     | HELLÍN | CIEZA | MURCIA | TORRE-PACHECO | CARTAGENA |
| <b>MADRID</b>                       | 10     | 30    | 16     | 50            | 23        |
| <b>CUENCA</b>                       | 190    | 105   | 148    | 196           | 144       |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 123    | 105   | 67     | 74            | 78        |
| <b>VALENCIA</b>                     | 67     | 113   | 69     | 87            | 86        |
| <b>ALBACETE</b>                     | -11    | 42    | 40     | 69            | 53        |
| <b>ALICANTE</b>                     | 146    | 178   | 71     | 130           | 124       |
| <b>MURCIA</b>                       | 65     | 56    | -      | 67            | 90        |

### **7.7.7. ÁREA INTERIOR 3**

El Área Interior 3 ha sido de las más favorecidas en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad viaria; no así respecto la ferroviaria pues el ferrocarril de vía estrecha con destino el puerto de Gandía fue cancelado en 1969. Así, la mejora en el eje de Granada a Valencia, por Jumilla y Yecla, N-344, ha permitido mejorar notablemente la conexión con respecto a los principales ejes viarios del Corredor en sección de autovía, mejorando así la accesibilidad del conjunto de la zona.

En cuanto a su dinámica demográfica, ha estado por debajo de la media del Corredor siendo muy diferente la evolución de sus dos municipios, Yecla, con un claro ascenso en sus efectivos, y Jumilla, casi estancada.

También es muy distinta la evolución de su tejido productivo puesto que Yecla se ha especializado en el sector secundario mientras que Jumilla lo ha hecho en el primario y la construcción en los últimos años. A continuación se justifica la evolución de ambos municipios.

- **JUMILLA:**

El municipio de Jumilla se vio relativamente favorecido desde el punto de la accesibilidad en el marco del Corredor a lo largo de esta casi media centuria, ya que a pesar del cierre en 1960 del ferrocarril vía estrecha hacia Yecla, Villena y Gandía, la red viaria en su entorno ha experimentado sustanciales mejoras gracias a la N-344, de Granada a Valencia, que ha permitido enlazar mucho más rápidamente la zona con los principales ejes viarios del Corredor.

Respecto de su caracterización demográfica, ha alcanzado a comienzos del nuevo milenio los veinte mil habitantes, no sin antes acusar una crisis profunda en la década de los ochenta en que sufrió una regresión que le hizo perder más de cinco mil habitantes en diez años, regresión que bien podría estar relacionada con las mayores posibilidades laborables en la vecina Yecla como se verá seguidamente. Además, desde los años cincuenta hasta inicios de los setenta experimentó una emigración considerable que añadida a la disminución del crecimiento vegetativo justifica su dinámica demográfica en regresiva durante esas décadas<sup>285</sup>. A pesar de una recuperación en los setenta, es a partir de los noventa cuando la dinámica se invierte hasta superar el 1,5% de media anual desde 1991 hasta 2004.

Esta evolución de sus efectivos indica que a pesar del afianzamiento del cultivo del viñedo —favorecido porque en cierta medida pudo escapar de la crisis filoxérica de finales del siglo XIX— y su comercialización derivada, con un 81,3 de la superficie de este cultivo en la Región de Murcia<sup>286</sup>, han sido escasas las opciones laborales para sus habitantes en el municipio, al menos hasta los años noventa en que parece cobrar un nuevo impulso la agricultura y la construcción como denotan el muy elevado contingente de inmigrantes de países en vías de desarrollo que han llegado al municipio durante los últimos años. En este sentido, ante la

---

<sup>285</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214.

<sup>286</sup> G.E. op. cit. pág. 499.

escasísima llegada de inmigrantes de países desarrollados europeos, parece ser que ha sido la agricultura la que “tirado” de la economía mientras que la notable ocupación en el sector de la construcción parece responder a la intensa demanda de viviendas en la zona del prelitoral y litoral murciano como demuestra la elevada especialización en el turismo residencial en distintos municipios estudiados en este ámbito. Además, si se observa la ocupación del sector de la construcción en Yecla, resulta mucho menor que en Jumilla, lo cual refuerza la conclusión anterior ya que la distancia de Yecla al prelitoral resulta demasiado elevada para realizar viajes pendulares.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades del Corredor, en que lógicamente queda integrada en la R.F.U. de Alicante-Murcia, históricamente Yecla ha ejercido una cierta influencia sobre Jumilla<sup>287</sup>, que parece afianzarse, como demuestran los datos de los aforos en la N-344 del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento de 2002 donde, en sentido Murcia (de la que dista unos cuarenta y cinco minutos, en el límite para la generación de viajes pendulares<sup>288</sup>, la I.M.D. llega a descender por debajo de los cinco mil vehículos mientras que en sentido Yecla, unos veinte minutos, casi alcanza los seis mil. De todas formas, el influjo de la ciudad de Murcia es cada vez mayor como se observa según las gravitaciones comerciales en 2006 en que Jumilla lo hace directamente sobre Murcia.

Llegados a este punto resta analizar el papel de la red de comunicaciones en el devenir de Jumilla. Pues bien, se trata de uno de los municipios en los que menor relación parece encontrarse entre dinámica socioeconómica y dotación de infraestructuras de transporte terrestre, ya que a pesar del sobresaliente incremento de accesibilidad no ha sido hasta los años noventa, es decir, mucho antes, por ejemplo, de la ejecución de la autovía de Murcia a Albacete, cuando verdaderamente parece dar síntomas de recuperación económica, en buena medida debido a una consolidación de la agricultura, que ha estimulado el sector de la construcción.

Desde luego, el incremento de accesibilidad (N-334 fundamentalmente) sí ha favorecido la comercialización de sus productos a través de los principales ejes de comunicación viarios así como la integración de Jumilla en el área de influencia de Yecla (como demuestran los aforos de tráfico y el mayor porcentaje de ocupación en el sector terciario de Yecla si bien en los últimos años parece reorientarse hacia Murcia) pero no se advierte esa relación entre incremento de accesibilidad y dinámica socioeconómica, es decir, que nuevo se observa cómo es a partir de otros factores cuando el potencial de las infraestructuras de transporte puede materializarse. Naturalmente, en este proceso obsta señalar el papel prácticamente nulo del ferrocarril que en 1969 dejó de funcionar.

---

<sup>287</sup> G.E. op. cit. pág. 478.

<sup>288</sup> Ministerio de la Vivienda, op. cit. pág. 140.

- **YECLA:**

Las mismas circunstancias de mejoras relativas experimentadas por Jumilla lo son para Yecla desde el punto de vista de la accesibilidad, pues el eje de la N-344 unido a la conversión en autovías de los trazados circundantes desde Madrid hacia Alicante y Murcia han posibilitado que la accesibilidad por carretera prácticamente se haya multiplicado por dos.

Respecto de su caracterización demográfica, el municipio ha superado los treinta mil habitantes en 2004 frente a los poco más de veinte mil de 1960 aunque su tasa de crecimiento medio anual —1,30%— ha sido algo inferior a la media del Corredor —1,80%—. Sin embargo, en esa dinámica de nuevo desde mediados de siglo y hasta inicios de los setenta se observa un fenómeno de emigración hacia las zonas industriales de Elda y Elche sobre todo<sup>289</sup>. Sin embargo, desde entonces se invierte la tendencia experimentando un intenso crecimiento demográfico a excepción de la década de los ochenta. El análisis del tejido productivo nos da las claves de esa evolución.

Para ello, hay que remontarse a los orígenes de la industria del mueble pues la vinícola, aunque presente en el municipio<sup>290</sup>, es más característica, como se ha visto, en Jumilla.

Esta industria de madera y corcho se expansionó por toda Murcia desde los años cincuenta, arrastrada en parte por el crecimiento de las fábricas de conserva y las plantas de manipulación de fruta fresca, que demandaban cajas para el transporte y el envase. Así, desde entonces ya se advertía una cierta actividad en la ciudad con cinco fábricas de muebles. Durante los años siguientes, este sector fue decayendo en el conjunto de la región consolidándose aquellas empresas que aceptaban el reto de la transformación industrial creciente en España, del que salió fortalecido un sector importante en Yecla y quedó reducido en el resto de la provincia<sup>291</sup>. Precisamente es el afianzamiento de la industria del mueble la que está detrás de la estructura sectorial de empleo en 1991 y 2001, donde se observa una elevada especialización el sector secundario sin menoscabo de un avance en la ocupación en el sector terciario que en los últimos años ha rebasado al de Jumilla en aproximadamente cuatro puntos como corresponde a una cabecera comarcal.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, además de la obvia inclusión en la R.F.U. de Alicante-Murcia, parece de un lado aumentar la influencia de la capital sobre la comarca<sup>292</sup> al tiempo que se estrechan de las relaciones con Villena, como demuestran los aforos en los ejes de acceso a Yecla<sup>293</sup>, y municipios del entorno, ejerciendo de cabecera de subárea comercial para los municipios alicantinos de Benejama, Cañada y La Romana.

Por último, en cuanto al papel desarrollado por las infraestructuras de transporte en el periodo, hay que señalar que, por una parte, el auge del sector del mueble con su adaptación en

---

<sup>289</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 554, y Chacón, F. op. cit. pág. 214.

<sup>290</sup> G.E. op. cit. pp. 457 y 461.

<sup>291</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 257 y 258.

<sup>292</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup> op. cit. pág. 28.

<sup>293</sup> Así, en sentido Villena, la I.M.D. alcanza los ocho mil vehículos mientras que en sentido Jumilla no llega a los seis mil. Fuente: Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia: “Plano con aforos, año 2004” y Secretaría de Estado de infraestructuras del Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, (2003): *Mapa de Tráfico, 2002*, Centro de Publicaciones, Madrid.

Yecla e infructuosa en otros lugares de la Región poco se puede relacionar con el incremento de accesibilidad en el periodo, es decir, que el pilar sobre el que se ha sustentado la economía local durante este periodo no parece tener un soporte evidente en la dotación de infraestructuras de transportes. Sin embargo, en el reforzamiento de la centralidad de Yecla en su comarca sí parecen haber tenido más que ver las infraestructuras y concretamente la red viaria, pues aunque la base lo fue el desarrollo de la industria del mueble, el acercamiento respecto de Jumilla, con las reducciones de tiempo a la mitad tal cual se vio previamente, ha facilitado que la oferta de bienes y servicios de la comarca<sup>294</sup> se esté concentrando en Yecla.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL AI-3.**

**CUADRO 3.109: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-2 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |              |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960    | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| JUMILLA         | 20.456            | 21.590            | 19.825            | 23.958            | 1,03                            | 0,18         | -0,26       | 1,60        | 0,25        |
| YECLA           | 26.410            | 20.999            | 27.487            | 32.988            | 2,04                            | -0,68        | 1,00        | 1,54        | 1,30        |
| <b>AI-3</b>     | <b>46.866</b>     | <b>42.589</b>     | <b>47.312</b>     | <b>56.946</b>     | <b>1,51</b>                     | <b>-0,30</b> | <b>0,36</b> | <b>1,57</b> | <b>0,77</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b>  | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b>  | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.110: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                        | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|------------------------|-------------------------------------|
| JUMILLA                | BAJO                                |
| YECLA                  | BAJO                                |
| <b>AREA INTERIOR 3</b> | <b>BAJO</b>                         |

<sup>294</sup> Los municipios de Yecla y Jumilla conforman un Área Funcional de acuerdo con el documento elaborado por la Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. pág. 9.

**CUADRO 3.111: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-2 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| JUMILLA         | 31,17                | 16,60             | 25,37             | 23,01                 | 35,02             |
| YECLA           | 37,94                | 6,58              | 52,11             | 7,33                  | 33,99             |
| AI-3            | 35,10                | 10,31             | 42,16             | 13,16                 | 34,37             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.112: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| JUMILLA         | 39,14                | 16,96             | 22,29             | 22,82                 | 37,94             |
| YECLA           | 43,55                | 3,58              | 46,69             | 8,23                  | 41,49             |
| AI-3            | 41,70                | 8,84              | 37,10             | 13,97                 | 40,09             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.113: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-3 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|         | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|---------|-----------------------|-----------------------------|
| JUMILLA | 7                     | BAJO                        |
| YECLA   | 7                     | BAJO                        |
| AI-3    | 7                     | <b>BAJO</b>                 |



**CUADRO 3.114: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-3 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|             | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|-------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| JUMILLA     | 9                            | 6                            | 6                          | 10                     | 6                              | BAJO                   |
| YECLA       | 9                            | 6                            | 6                          | 10                     | 5                              | MEDIO                  |
| <b>AI-3</b> | <b>7</b>                     | <b>4</b>                     | <b>3</b>                   | <b>6</b>               | <b>4</b>                       | <b>MEDIO</b>           |

|             | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| JUMILLA     | 0  | -                        | 2                          | -                       | BAJO                        |
| YECLA       | -  | 1                        | -                          | -                       | MEDIO                       |
| <b>AI-3</b> | <b>0</b>   | <b>1</b>                 | <b>0</b>                   | <b>-</b>                | <b>MEDIO</b>                |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| JUMILLA     | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| YECLA       | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| <b>AI-3</b> | <b>BAJO</b>  | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             |

|            | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |                             |
| JUMILLA    | 0  | -                        | 2                          | -                       | -                                | BAJO                        |
| YECLA      | -  | 2                        | -                          | -                       | -                                | ALTO                        |
| <b>AI3</b> | <b>0</b>   | <b>1</b>                 | <b>1</b>                   | <b>-</b>                | <b>-</b>                         | <b>MEDIO</b>                |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |
| JUMILLA     | ALTO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | BAJO                             |
| YECLA       | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| <b>AI-3</b> | <b>MEDIO</b>   | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             | <b>BAJO</b>                      |

|             | <b>TURISMO CULTURAL</b> |               | <b>TURISMO HOTELERO</b> |               | <b>TURISMO DE 2º RESIDENCIA</b> |               |
|-------------|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
|             | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>                   | <b>ESPEC.</b> |
| JUMILLA     | MEDIO                   | 1             | BAJO                    | -             | MUY BAJO                        | -             |
| YECLA       | BAJO                    | 0             | BAJO                    | -             | MUY BAJO                        | -             |
| <b>AI-3</b> | <b>BAJO</b>             | <b>1</b>      | <b>BAJO</b>             | <b>-</b>      | <b>BAJO</b>                     | <b>-</b>      |

|             | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|-------------|--|--------------------------|
|             | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| JUMILLA     | 1  | 2                        |
| YECLA       | 1  | 1                        |
| <b>AI-3</b> | <b>2</b>   | <b>1</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>            |         |       |
|-------------------------------------|---------|-------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |         |       |
|                                     | JUMILLA | YECLA |
| <b>MADRID</b>                       | 67      | 78    |
| <b>CUENCA</b>                       | 142     | 111   |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 154     | 54    |
| <b>VALENCIA</b>                     | 327     | 15    |
| <b>ALBACETE</b>                     | 185     | 246   |
| <b>ALICANTE</b>                     | 17      | 87    |
| <b>MURCIA</b>                       | 243     | 214   |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |         |       |
|-------------------------------------|---------|-------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |         |       |
|                                     | JUMILLA | YECLA |
| <b>MADRID</b>                       | 12      | 10    |
| <b>CUENCA</b>                       | 166     | 232   |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 178     | 101   |
| <b>VALENCIA</b>                     | 129     | 20    |
| <b>ALBACETE</b>                     | 4       | 20    |
| <b>ALICANTE</b>                     | 41      | 168   |
| <b>MURCIA</b>                       | 40      | 34    |

### **7.7.8. SUBCORREDOR 3**

El Subcorredor 3 se ha visto relativamente favorecido a como lo ha hecho de media el Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad motivada por los avances de la red viaria, que ya incluía el eje de Albacete a Alicante en el Plan REDIA hasta convertirlo en autovía en 1991, y la ferroviaria, donde la mejora en los servicios hacen que éste sea competitivo frente a la carretera respecto de las principales ciudades del Corredor en los servicios de viajeros pues en mercancías, como prácticamente en todo el Corredor, su participación es marginal.

En cuanto a la dinámica de su población, ha experimentado un crecimiento medio anual de casi el tres por ciento, lo que supone más de un punto por encima de la media del Corredor, aunque desde los años noventa se ha ralentizado ese dinamismo. Esta evolución ha sido común a los cuatro municipios constituyentes de la zona aunque en el caso de Almansa, Villena y sobre todo Elda, el crecimiento se ha vinculado al desarrollo de las manufacturas notando una desaceleración en ese ritmo coincidente con la crisis del sector, mientras que en Alicante el crecimiento demográfico ha tenido mucho más que ver con el auge del turismo y con las funciones administrativas propias de la capital de provincia. Precisamente gracias a la ciudad de Alicante, la zona mantiene el histórico Índice Potencial Productivo alto con una elevada especialización en el sector servicios.

Seguidamente se detalla la evolución socioeconómica de los cuatro municipios que integran la zona.

- **ALMANSA:**

Siguiendo la tónica de la zona, el municipio de Almansa se vio medianamente favorecido en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad pues las rutas de Madrid y Albacete hacia Alicante y Valencia, en las que ocupaba históricamente un lugar estratégico, se han visto reforzadas en este periodo, primero con la incorporación del camino hacia Alicante en el Plan REDIA, y después con la conversión de la totalidad de los itinerarios en autovías. Respecto del ferrocarril, pese a su casi desaparición en el transporte de mercancías, en los servicios de viajeros ha mejorado sustancialmente, hasta el punto de ser competitivo en las relaciones con Valencia, Alicante y, sobre todo, Albacete, aunque como en otras localidades manchegas, adolece en el número de servicios: tres, uno y tres respectivamente.

En cuanto a la caracterización demográfica de Almansa, en el conjunto del periodo muestra una dinámica positiva (1,37% de crecimiento medio anual) aunque sin llegar a la media del Corredor (1,80%). Se trata de una localidad que ha mantenido un crecimiento positivo de sus efectivos durante este casi medio siglo, hasta casi alcanzar los veinticinco mil habitantes en 2004, siendo más elevado durante la década de los sesenta y sobre todo los setenta (1,80%).

En cuanto a su Índice Potencial Productivo, según la Cuota de Mercado relativizada de 1963, alcanzaba el valor de medio, mientras que en 1991 y 2001 el Índice ascendía a alto. Este Índice actual es consecuencia de su elevada especialización en el sector secundario, en el que

destaca su actividad manufacturera y fundamentalmente el calzado (330 empresas en 2004)<sup>295</sup>, con gran tradición en su comarca que se conecta, a través de esta ocupación, con otros centros de la región alicantina vecina especializados en el mismo sector<sup>296</sup>. También desde los años ochenta está en auge el sector de la alimentación y más concretamente las conservas, siendo por último de destacar la actividad vitícola, comercializada bajo las denominaciones de origen de Almansa y Jumilla<sup>297</sup>.

En cualquier caso, desde los años noventa se aprecia un notable descenso en la ocupación en el sector secundario, lo que alerta sobre las dificultades por las que atraviesa el sector, cuyas causas se detallarán para otros municipios de la zona, y que puede estar detrás de la ralentización de su dinámica demográfica durante los últimos años, observándose a la par un aumento importante de los ocupados en el terciario de casi catorce puntos hasta superar el cuarenta y tres por ciento, valor similar al de otros núcleos cabecera de comarca analizados para la provincia de Albacete. De hecho, es el lugar central que proporciona los bienes y servicios que demandan los restantes municipios de la comarca, con excepción de Caudete, distanciada del resto de Castilla-La Mancha por la barrera orográfica que constituye la sierra de Oliva, y que se relaciona más frecuentemente con otros municipios de las regiones contiguas, como Villena, Yecla o Jumilla<sup>298</sup>. En este sentido, en la jerarquía del sistema de ciudades queda dentro del área de influencia de Albacete como ponen de manifiesto de nuevo tanto su gravitación como cabecera de Subárea comercial sobre la cabecera del Área comercial Albacete, como las intensidades medias diarias del Mapa de Tráfico de 2002<sup>299</sup>.

Para finalizar resta destacar el papel de las infraestructuras de transporte en la dinámica socioeconómica descrita. En este sentido, de nuevo vuelve a cobrar una vital importancia la configuración histórica de la red de caminos y posteriormente la ferroviaria, que hicieron que Almansa se ubicase en torno al lugar de confluencia de las rutas de Madrid y Albacete hacia Alicante y Valencia, de manera que ello incidió muy favorablemente en el desarrollo de las actividades primarias y secundarias cuyos excedentes podían comercializarse por estas rutas con relativa agilidad. En esta acumulación de capital y en general en el avance del tejido productivo, se forjaron los cimientos de la industrialización de los años sesenta base de la especialización en el sector que hoy refleja su estructura sectorial de empleo. Así, durante estos años, los ejes de transporte no han hecho más que reforzar este esquema manteniendo las ventajas relativas para comercialización de los excedentes en Almansa respecto de otras localidades de su entorno. También han incidido en su consolidación como plaza central para la provisión de bienes y servicios en su comarca por debajo de la capital Albacete. Estas funciones están siendo desarrolladas básicamente por la carretera, que la ha situado en el entorno de una hora respecto de Valencia, Alicante y Albacete –la más cercana esta última a cuarenta y cinco minutos–, mientras

<sup>295</sup> *Anuario Económico Español, 2004*, La Caixa.

<sup>296</sup> Cebrián, F, y Cebrián, A. op. cit. pág. 51.

<sup>297</sup> G.E. op. cit. pp. 234 y 308.

<sup>298</sup> G.E. op. cit. pp. 308 y 309.

<sup>299</sup> De hecho, en la N-430 desde Almansa sentido Albacete se superan los catorce mil quinientos vehículos, mientras que en sentido contrario hacia Valencia, en el tramo que conecta la N-430 y N-330, la I.M.D. es inferior a los diez mil vehículos. Por último, en la N-330 desde Almansa sentido Alicante, no se alcanzan los trece mil vehículos, por lo que ante estos resultados resulta obvia la gravitación de Almansa hacia Albacete

que en los años sesenta en el caso de la ciudad más próxima, Albacete, el trayecto duraba sobre la hora y veinte minutos, con lo que ha conseguido integrarse en el área de influencia de Albacete teniendo acceso mucho más fácilmente a determinados servicios y equipamientos propios de una capital provincial. Por último, respecto de la función del ferrocarril, a pesar de que han mejorado sustancialmente los tiempos respecto de las capitales de Albacete, Valencia y Alicante, su escasa frecuencia hace que en la práctica sea poco competitivo. Si a esto se añade que en el transporte de mercancías la aportación ferroviaria es prácticamente nula para la industria manufacturera<sup>300</sup>, base de la economía local, se concluye que la aportación del ferrocarril en el proceso descrito ha sido muy escasa. En cualquier caso, no se puede olvidar que si bien para fortalecer el sector terciario sí se aprecia una incidencia destacada de la red de comunicaciones, ante la crisis manufacturera las infraestructuras de transporte se muestran prácticamente irrelevantes para evitar el deterioro del sector.

- **VILLENA:**

El municipio de Villena no ha sido de los más beneficiados relativamente desde el punto de vista de la red de comunicaciones en este casi medio siglo, entre otras cosas porque ya se encontraba en uno de los ejes principales de transporte del Corredor, el eje de Alicante a Albacete y Madrid, y Valencia, por lo que las mejoras en este eje no han sido tan sustanciales en términos relativos como las correspondientes a otros municipios que partían de condiciones más desfavorables. Sin embargo, en cuanto a la accesibilidad ferroviaria, a pesar del cierre a finales de los sesenta de la línea hacia Jumilla y Gandía, el ferrocarril se muestra competitivo en términos de tiempos en las relaciones respecto de las capitales de su entorno, Madrid, Valencia, Albacete, y algo menos en el caso de Alicante. No ocurre lo mismo para el transporte ferroviario de mercancías, también marginal para su principal producto de exportación, manufacturas; sirvan como ejemplo las poco más de cuatro mil toneladas exportadas a mediados de los setenta<sup>301</sup>.

En cuanto a su evolución demográfica, en 2004 había superado los treinta y tres mil habitantes, lo que indica un aumento de más de diez mil habitantes respecto de 1960 y una tasa de crecimiento medio anual del 1,24%, algo inferior a la media del Corredor. En ese crecimiento de su población se observa una desaceleración progresiva ya que en la década de 1960 a 1970 superó el uno y medio por ciento, mientras que desde 1991 hasta 2004 no ha alcanzado el 0,7%, es decir, una evolución muy parecida a la de Almansa.

Ese crecimiento de su población en las décadas centrales tuvo que ver con la base artesanal vinculada a la manufactura que ya se venía desarrollando desde la etapa ferroviaria, pero también con el espectacular incremento que tuvo lugar en la vecina Elda que salpicó a los municipios colindantes como Villena<sup>302</sup>.

Esto es lo que justifica su elevada especialización en el sector secundario en 1991 y 2001 aunque sin perder de vista el estancamiento en la ocupación entre estas dos fechas, lo cual parece

---

<sup>300</sup> Abellán, A. op. cit. pp. 112 y 113.

<sup>301</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 113.

<sup>302</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 324.

justificar la ralentización en el crecimiento de su población que progresivamente se está dirigiendo en mayor medida al sector terciario, como indica aumento de diez puntos en el sector durante la última década hasta superar el cuarenta y cinco por ciento en 2001.

En cuanto a su integración en el sistema de ciudades del Corredor, según el Documento de “Estrategias de Vertebración Territorial” en un primer nivel lo incluía en el área de influencia del Área Urbana de Alicante-Elche<sup>303</sup>, mientras que en cuanto a su propia área de influencia ocupa un papel de cabecera subcomarcal sobre los municipios de Benezama, Biar, Campo de Mirra y Cañada<sup>304</sup>.

Resta analizar el papel de las infraestructuras de transporte en la evolución de Villena. En este sentido, durante las últimas décadas no parecen haber desempeñado una función determinante en el devenir de los acontecimientos en Villena pues tanto el auge de la manufactura como su actual estancamiento, parecen ajenos a la dotación de infraestructuras de transporte. No obstante, es en las etapas pasadas donde sí ejercieron un papel destacado, especialmente el ferrocarril, facilitando la comercialización de sus excedentes vinícolas e industriales y contribuyendo al fortalecimiento de Villena como cabecera comarcal, lo que puso los mimbres para que décadas más tarde despertase el sector manufacturero, revulsivo de la actividad socioeconómica durante las últimas décadas. Actualmente el paulatino acercamiento de Villena sobre todo respecto de Alicante a través de la Autovía A-30 y en menor medida el ferrocarril, está favoreciendo el acceso a determinados bienes y servicios presentes en la capital y, por tanto, a una mejor articulación del territorio ejerciendo Villena el papel de intermediario entre la capital y su área de influencia rural.

- **ELDA:**

Muy parecida es la situación de Elda a la Villena en cuanto a las variaciones de accesibilidad tanto viaria como ferroviaria ya que queda inserta en el mismo eje de Alicante hacia el centro peninsular y norte de la Comunidad Valenciana, mostrándose el ferrocarril competitivo en el transporte de viajeros respecto de las ciudades más importantes del Corredor pero deficiente en el transporte de mercancías.

También lo es su evolución socioeconómica sólo que en este caso Elda fue el foco desde donde se irradió la actividad manufacturera. Así, ya desde la etapa ferroviaria pero más intensamente desde los años cincuenta, la inmigración procedente mayoritariamente de la Mancha fue muy importante favorecida por la política nacional de fomento de la exportación<sup>305</sup>. La tasa de crecimiento medio anual en la década de los sesenta fue cercana al cinco por ciento para descender a poco más del dos por ciento en la de los setenta y prácticamente ser nula desde 1991 a 2004, de manera que en esta fecha el municipio ha rebasado los cincuenta y cinco mil habitantes.

---

<sup>303</sup> COPUT, *Estrategias de Vertebración Territorial*, op. cit. pág. 35.

<sup>304</sup> GV, COPUT, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 111 y *Estrategias de Vertebración Territorial*, COPUT, op. cit. pág. 39.

<sup>305</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 324, y *Diccionario Geográfico de España*, pág. 367.

Es precisamente la crisis del sector calzado la que da lugar a este estancamiento demográfico pues a pesar de su muy elevada especialización funcional en este sector, de un sesenta por ciento de ocupados en 1991 se ha pasado a un cuarenta y cinco por ciento en 2001, lo que en términos absolutos supone un descenso de unas cinco mil quinientas personas sobre las poco más de trece mil de 1991. Este descenso en el sector calzado en parte (menos de dos mil personas) ha sido absorbido por el terciario, que ofrece empleo en torno al cuarenta y cinco por ciento, cifra relativamente pequeña para un núcleo de estas dimensiones.

Puesto que es Elda uno de los municipios con mayor vocación histórica en la rama del calzado parece más adecuado señalar en este momento las causas de la crisis del sector que serán extensibles a Villena y Almansa. Así, se trata de sectores intensivos en mano de obra poco cualificada<sup>306</sup>, cuya productividad aparente del trabajo ha disminuido muy considerablemente durante las últimas décadas. Además, se ha agudizado el minifundismo lo que dificulta a sus empresas su adaptación a las crecientes exigencias en materia comercial, de información y de I+D<sup>307</sup>. En cualquier caso, en la baja inversión en I+D, no hay que olvidar que el bajo nivel de formación y las actitudes y creencias del empresariado influyen también significativamente<sup>308</sup>. A todas estas circunstancias se ha añadido la competencia de los nuevos países industrializados<sup>309</sup> con lo que no es de extrañar la crisis por la que atraviesa la manufactura.

En cuanto a su papel en el sistema de ciudades, conforma junto con Petrer una conurbación cuyas funciones superan el ámbito comarcal<sup>310</sup>, quedando a su vez inserto en el área de influencia del Área Urbana de Alicante-Elche, y más concretamente de Alicante, como demuestran tanto su gravitación comercial como cabeceras (Elda y Petrel) de Subárea comercial hacia la capital, como los aforos del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento de 2002<sup>311</sup>. Esto resulta lógico pues a pesar de que el tiempo de trayecto es similar respecto de Alicante y Elche, una media hora, Alicante muestra una vocación terciaria que no posee Elche, además de ser la capital provincial, y este déficit de actividad terciaria es el que precisan suplantar los eldenses por su elevada especialización manufacturera.

Por último, en cuanto al papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en el desarrollo socioeconómico de Elda, de nuevo en esta época no parece que hayan ejercido una función destacada ya que a pesar de una favorable ubicación tanto en la red viaria y ferroviaria, su tejido productivo muestra síntomas de agotamiento en los últimos años relacionados con las

---

<sup>306</sup> J. A. Tomás, op. cit., pág. 22.

<sup>307</sup> J. A. Tomás: op. cit., pág. 35.

<sup>308</sup> J. A. Tomás: op. cit., pág. 42.

<sup>309</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Empleo, Industria y Comercio, IMPIVA, *Política de innovación para las PYMES de la Comunidad Valenciana*, IMPIVA, Valencia, 1997, pág. 6.

<sup>310</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 111.

<sup>311</sup> En la N-330 desde Villena hasta las inmediaciones del Camino de Castilla (sobrepasadas Elda y Petrer) un aumento de la I.M.D. de unos veinticuatro mil vehículos mientras una vez superado el Camino de Castilla siguiendo la N-330 una mínima variación de esa intensidad lo que indica la gravitación de todo esta parte del valle del Vinalopó hacia Alicante.



peculiaridades sus empresas intensivas en mano de obra<sup>312</sup>, su escasa innovación<sup>313</sup>, la competencia de otros países, etc.

- **ALICANTE:**

La ciudad de Alicante no se ha visto relativamente favorecida desde el punto de vista de la accesibilidad viaria en buena medida porque su accesibilidad ya era elevada a comienzos de esta etapa, pues desde ella partían caminos hacia el centro peninsular, litoral tanto valenciano como murciano, con sus prolongaciones hacia Cataluña y Almería, y ejes interiores hacia Murcia y Valencia. No obstante, las mejoras de estas rutas con su conversión en autovías o diseño de autopistas paralelas a éstas sí han aumentado la accesibilidad de Alicante en términos absolutos; cronológicamente y en detalle, estos avances han sido los siguientes:

- En el Plan REDIA de finales de los sesenta quedaron incluidas las carreteras hacia Madrid y La Junquera (por la costa y hasta la frontera con Francia). La primera de ellas, Madrid-Alicante alcanzó una I.M.D. en 1965 de 2.359 vehículos (913 pesados y 85 extranjeros) mientras que la segunda, Alicante-La Junquera, llegó a los 6.222 vehículos/día (1.549 pesados y 1.135 extranjeros)<sup>314</sup>, cifras nada desdeñables en esos años y que ponían de manifiesto el interés turístico de la provincia de Alicante y el trasvase desde el ferrocarril al camión en las exportaciones de productos que mayoritariamente eran agrícolas.
- En el segundo quinquenio de la década de los setenta también se acometieron importantes obras en la N-332, como la circunvalación de San Juan o los nuevos túneles del Mascarat mejorando así la accesibilidad de Alicante por la costa<sup>315</sup>.
- Junto al Plan REDIA se aprobó el Programa de Autopistas (PANE) que autorizaba la puesta en explotación de la Autopista del Mediterráneo bajo el sistema de peaje e inaugurada a mediados de los setenta<sup>316</sup>.
- Corresponden a los ochenta dos actuaciones de gran importancia para la comunicación interregional de Alicante, como fueron el desdoblamiento de la carretera hacia Madrid y la ejecución de la autovía Alicante-Murcia.
- Por lo que respecta a la tercera ruta alternativa, Alicante-Valencia por Alcoy, las difíciles condiciones orográficas la han convertido históricamente en incómoda por la elevada sinuosidad de algunos tramos. Sin embargo, actualmente está mejorando notablemente su trazado gracias a la ejecución de la Autovía Central.

---

<sup>312</sup> Salom, J. en "Ejes y áreas de la actividad económica" en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 158.

<sup>313</sup> Salom, J.; Albertos, J. M.; Pitarch, Mª. D. y Delios, E. op. cit. pág. 172.

<sup>314</sup> De Vera, J. R.: "La formación de la red de carreteras en la provincia de Alicante", pág. 102, Universidad de Alicante, Instituto "Juan Gil Albert", Alicante, 1991, según datos facilitados por el Ministerio de Obras Públicas.

<sup>315</sup> De Vera, J. R. op. cit. pág. 107.

<sup>316</sup> De Vera, J. R. op. cit. pp. 135 y 137, según datos facilitados por AUMAR.

En cuanto a los servicios ferroviarios, respecto del transporte de viajeros sí se aprecian mejoras relativas, pues resulta competitivo en tiempos prácticamente en las relaciones con la totalidad de capitales del Corredor con la única salvedad de Murcia, aunque la oferta asciende a casi treinta servicios diarios con esta última<sup>317</sup>. Concretamente, las inversiones de los últimos años en las líneas hacia Madrid y Valencia (electrificación y desdoblamiento de todo el trayecto salvo el tramo Alicante-La Encina, que continúa con vía única) y la puesta en servicio de los trenes de velocidad alta como el Euromed Alicante-Valencia-Barcelona, y el Altaria Alicante-Albacete-Madrid han reforzado las comunicaciones tanto con el centro peninsular como con la zona norte del Arco Mediterráneo. Así, el servicio de Euromed ha elevado la frecuencia de cinco a diez trenes entre Valencia y Alicante y ha reducido la duración del viaje a una hora y treinta y cinco minutos, casi lo mismo que dura el viaje por la autopista<sup>318</sup>.

Por el contrario, en la línea Alicante-Murcia siguen congeladas las inversiones pese al deficiente estado de la vía, única y sin electrificar. En peor estado todavía se encuentra el ferrocarril de vía estrecha hasta Denia, si bien se están llevando a cabo obras de mejora de la infraestructura<sup>319</sup>. Con todo, en la actualidad 2006 circulan veintisiete trenes en el tramo Alicante-Elche (la mayoría de cercanías y algunos regionales)<sup>320</sup>.

Las mejoras experimentadas en el conjunto de las líneas se han traducido en un incremento en el número de viajeros en el conjunto de estaciones de la provincia de Alicante, pasando de casi seis millones de viajeros en 2000 a cerca de seis millones y medio en 2004 en las estaciones de RENFE<sup>321</sup>.

Por su parte, en el transporte de mercancías, es patente la decadencia del ferrocarril en el conjunto de la provincia de Alicante en que, de las más de cuatrocientas veinte mil toneladas gestionadas en el conjunto de RENFE en la ciudad en el año 2000, se ha pasado a poco más de doscientas mil en 2004<sup>322</sup>. Específicamente, en la estación de Alicante-Término se expidieron en 1970, 66.000t., mientras que en 1981, sólo 43.267t., cifra esta última muy inferior a las más de cien mil toneladas facturadas (96.695) a mediados de los cuarenta, en plena posguerra. No le fue mejor a la estación de Alicante-Benalúa, cuyo escaso tonelaje también era mantenido por los productos agrarios y abonos fosfatados<sup>323</sup>.

Claros exponentes del descenso de actividad mercantil fueron el transporte de sal y de productos manufacturados: El primero de ellos, en 1970 llegaba a las 6000t. transportadas y cuatro años más tarde tan sólo a 3.300. Esta crisis motivó el cierre definitivo del ramal Albatera-

---

<sup>317</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>318</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes: *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852, 2002*. Valencia, 2002.

<sup>319</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana *Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2004 pág. 40.

<sup>320</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>321</sup> Fuente: Instituto Valenciano de Estadística: *Transporte por ferrocarril, transporte de viajeros en ferrocarriles gestionados por RENFE*, según RENFE, 2006.

<sup>322</sup> Fuente: Instituto Valenciano de Estadística: *Transporte por ferrocarril, transporte de mercancías en ferrocarriles gestionados por RENFE*, según RENFE, 2006.

<sup>323</sup> Sanchís Deusa, Carmen op.cit. según datos de RENFE, pág. 191, y Abellán, A. op. cit. pp. 93, 99 y 113.

Torre Vieja. El segundo, era expedido a mediados de los setenta en Alicante-Término y Alicante-Benalúa, en cantidades de 795t. y 300t. respectivamente, cifras realmente bajas<sup>324</sup>.

El tráfico de cereales también se vio afectado con la crisis del ferrocarril y con la competencia del camión. Al igual que en el caso de la industria conservera, las centrales harineras se dispersaron por la región alejadas de las estaciones con lo que la flexibilidad del camión le permitió adueñarse de su comercio.

También conviene mencionar el papel desempeñado por su puerto, tan importante en su historia y que atravesaba dificultades a finales del primer tercio del siglo XX. En la actualidad no ha podido recuperar su importancia histórica pues tan sólo se contabilizan poco más de tres millones de toneladas en 2003, muy por debajo de los puertos de Valencia, Cartagena y Castellón, con más de treinta, veinte y casi diez millones de toneladas en ese mismo año.

Muy significativos son los datos aportados por la Dirección General de Costas para el año 1980, en que el 90% del tráfico que llega al puerto lo hace por carretera, mientras que tan sólo el 1,5% corresponde al ferrocarril, lo que indica la práctica desaparición del binomio puerto-ferrocarril y la sustitución de este último por el camión en el transporte de mercancías<sup>325</sup>. En el año 1998, la participación modal en las mercancías entradas y salidas del puerto arrojan un 78,2% para la carretera y un 21,8% por tubería, siendo nula la participación del ferrocarril<sup>326</sup>.

Por último, en cuanto a su aeropuerto, desde la inauguración oficial en 1967 del nuevo aeropuerto para el tráfico nacional e internacional, el tráfico de viajeros no ha dejado de crecer salvo en determinados periodos de crisis generalizadas, registrando un fuerte crecimiento durante los últimos años: De los ridículos 8.000 pasajeros de 1960 en la antigua terminal de Rabasa, a los más de dos millones en 1980 y más de ocho millones en 2003, explicándose desde sus inicios este crecimiento por el auge del turismo extranjero pues en este último año los viajeros de nacionalidad europea excluida la nacional superaban el ochenta por ciento del total. Sin embargo, en el transporte de mercancías apenas se contabilizó en 2003 un volumen de algo más de cinco mil toneladas<sup>327</sup>.

En cuanto a la caracterización demográfica de Alicante, a lo largo de este casi medio siglo su población ha aumentado notablemente ya que de los poco más de ciento veinte mil habitantes de 1960 se han rebasado en 2004 los trescientos mil, lo que implica una tasa de crecimiento superior al tres y medio por ciento, casi el doble de la registrada por el conjunto del Corredor. Una vez más, esa dinámica ha mostrado una progresiva desaceleración pues en la década de los sesenta llegó a superar el cinco por ciento de media anual, mientras que desde 1991 a 2004 no ha llegado al uno por ciento.

Ese crecimiento en la década de los sesenta y setenta no fue exclusivo de la ciudad de Alicante sino que afectó también a sus municipios colindantes, de modo que el conjunto de su comarca duplicó su población entre 1960 y 1981 hasta superar los trescientos mil habitantes acabando de formar su Área Metropolitana. Esta dinámica se debió a una ingente inmigración de modo que en el Padrón de 1986 casi el cincuenta por ciento de la población había nacido fuera de

---

<sup>324</sup> Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*. Instituto Juan Sebastián Elcano. Madrid, 1979.

<sup>325</sup> Subirá, J. *Evolución histórica del puerto de Alicante*, Caja de Ahorros Provincial de Alicante, Alicante, 1987.

<sup>326</sup> Grindlay, A. op. cit. pág. 10.

<sup>327</sup> González-Betes, A., *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911-1996*, AENA, Madrid, 1996, pp. 26, 27 y 486.

la comarca. En la mayoría de casos se trataba de mano de obra que buscaba trabajo en la industria y en el turismo<sup>328</sup>, actividad en boga desde los setenta como en otras ciudades costeras.

La progresiva terciarización de la ciudad de Alicante se ha mantenido en las décadas siguientes observándose en la actualidad una elevada especialización funcional en el sector – incluyendo el terciario avanzado–, con más de un setenta y cinco por ciento de ocupados, con una relevancia también muy alta en el terciario avanzado y en el turismo tanto hotelero como residencial.

A pesar de esta especialización en el sector terciario, propia de una ciudad capital de provincia, ya en los años ochenta se señalaba que no está nada clara la función de centralidad que, teóricamente, le debería corresponder a la ciudad<sup>329</sup>. Esto puede encontrar su explicación en el sistema policéntrico de ciudades (Elche, Orihuela, Torrevieja, Elda, Petrer, Alcoy, Benidorm, Torrevieja), muchas de ellas descritas, que caracteriza a la provincia en contraposición, por ejemplo, a la provincia de Valencia, claramente centralizada en su capital.

Sin embargo, de un lado la especialización fabril de numerosas ciudades destacadas, o lo que es lo mismo, la carencia de un terciario consolidado en estas localidades unida a la crisis del propio sector secundario en ellas, en contraposición al dinamismo de la capital en el sector terciario y sus distintas ramas como el turismo y el terciario avanzado, pueden favorecer una mayor gravitación de estas ciudades hacia Alicante reforzando su papel central en el sistema de ciudades alicantino.

A un nivel superior se puede hablar del Área Urbana de Alicante-Elche, que comprende nueve municipios más de su entorno<sup>330</sup> y que superan ampliamente los seiscientos mil habitantes<sup>331</sup>. No obstante, aunque físicamente esta Área constituye un espacio homogéneo de límites claros (un territorio comprendido entre la cota doscientos y el mar) no lo es tanto desde el punto de vista de la articulación territorial, ni mucho menos de la económica, social y cultural, por lo que parece más adecuado su identificación como un modelo de “Área Urbana Bipolar”<sup>332</sup>. A una escala todavía mayor se podría hablar incluso de la R.F.U. de Alicante-Murcia que comprende toda la Región de Murcia y la de Alicante a excepción de la zona norte (casi en su totalidad la comarca de La Marina Alta y El Comtat, y parte de L’Alcoià)<sup>333</sup>.

Resta sintetizar el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en este periodo. En este sentido, en primer lugar hay que destacar que son la actividad turística y las funciones administrativas de capital de provincia las que paulatinamente van reforzando el carácter terciario de la ciudad en detrimento del sector secundario y sobre todo el primario. Así, es la carretera la que capitaliza mayoritariamente el transporte de viajeros y mercancías, marcando el ferrocarril un prolongado declive relativo en ambos flujos con carácter general. Prueba de ello es la aparición de polígonos industriales siguiendo los principales ejes viarios de

---

<sup>328</sup> G.E. op. cit. pp. 318 y 322.

<sup>329</sup> G.E. op. cit. pág. 66.

<sup>330</sup> Navarro, J. R.; Martí, P. y Ortuño, A. op. cit. pág. 439.

<sup>331</sup> *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, pág. 48.

<sup>332</sup> Navarro, J. R.; Martí, P. y Ortuño, A. op. cit. pág. 439 según Ferrán, C. y Mangada, E.: *El triángulo Alicante-Elche-Santa Pola*, Generalitat Valenciana, estudio no publicado.

<sup>333</sup> Serrano, A. CONCERCOST op. cit, pág. 13. y Soler, V., *Economía Española y del País Valenciano*, Universidad de Valencia, Valencia, 2004, pág. 129.

acceso a la ciudad<sup>334</sup> olvidando las antiguas ubicaciones en las proximidades de las estaciones de ferrocarril. Otra muestra de la situación es la prácticamente nula conexión ferrocarril-puerto, antaño tan importante para el comercio de la ciudad y su entorno, en favor, una vez más, de la carretera que sustituye al ferrocarril en las relaciones con el puerto.

Es de destacar respecto de la actividad turística la importancia de su aeropuerto, que desde su inauguración ha permitido la llegada directa del turistas extranjeros que anteriormente lo hacían desde Valencia, pero en este caso conviene recordar que el auge de la actividad turística se debe factores relacionados con los recursos naturales como se ha explicado para otros municipios desempeñando las infraestructuras de transporte, en este caso el aeropuerto, y también la red viaria, una función como infraestructura de acompañamiento muy por encima de la función de infraestructuras de impulsión, es decir, las mejoras experimentadas en estas infraestructuras han venido a satisfacer las demandas que se han generado por otros motivos.

Por lo que se refiere a la función administrativa de la ciudad y su función en el sistema de ciudades del Corredor, aunque históricamente el sistema policéntrico de ciudades de la provincia ha propiciado que la centralidad de Alicante fuese menor que la que le podría corresponder como capital de provincia, el incremento de accesibilidad, sobre todo por carretera, y en menor medida por ferrocarril, ha acercado a numerosas ciudades al Área Metropolitana de Alicante, de forma que la crisis del sector secundario en el valle del Vinalopó, cuya dependencia de este sector es muy elevada, unida a la escasa representación del sector terciario en sus ciudades y el dinamismo socioeconómico que muestra en la actualidad Alicante, puede favorecer un aumento de su centralidad en los próximos años, al menos respecto de eje del Vinalopó, en plena crisis productiva industrial, y en este sentido, el incremento de accesibilidad de los últimos años puede favorecer claramente este proceso.

Por último, respecto de las grandes capitales del Corredor, la competitividad del ferrocarril en tiempos, pero en menor medida en costes, parece estar dirigida a personas de rentas media-alta, que bien podrían ser los empleados en el terciario avanzado, lo que obviamente también facilita la consolidación de este sector en la ciudad.

---

<sup>334</sup> Ayuntamiento de Alicante, *P.G.O.U.: Avance Plan de Ordenación Urbanística; Alicante, Plan General de de Ordenación Urbana*, Junio 2001.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-3.**

**CUADRO 3.115: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-3 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| ALMANSA         | 14.630            | 15.391            | 22.488            | 24.689            | 0,77                            | 0,17        | 1,49        | 0,75        | 1,37        |
| VILLENA         | 17.638            | 21.934            | 31.141            | 33.889            | 1,00                            | 0,81        | 1,35        | 0,68        | 1,24        |
| ELDA            | 13.445            | 28.151            | 54.010            | 55.576            | 2,72                            | 3,65        | 2,96        | 0,22        | 2,21        |
| ALICANTE        | 73.071            | 121.527           | 275.111           | 310.330           | 2,10                            | 2,21        | 4,08        | 0,98        | 3,53        |
| <b>SC-3</b>     | <b>118.784</b>    | <b>187.003</b>    | <b>382.750</b>    | <b>424.484</b>    | <b>1,71</b>                     | <b>1,91</b> | <b>3,38</b> | <b>0,84</b> | <b>2,89</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.116: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|----------------------|-------------------------------------|
| ALMANSA              | MEDIO                               |
| VILLENA              | MEDIO                               |
| ELDA                 | BAJO                                |
| ALICANTE             | ALTO                                |
| <b>SUBCORREDOR 3</b> | <b>ALTO</b>                         |

**CUADRO 3.117: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ALMANSA         | 40,00                | 3,06              | 59,20             | 7,00                  | 30,74             |
| VILLENA         | 35,84                | 5,37              | 49,07             | 8,79                  | 36,77             |
| ELDA            | 40,29                | 0,62              | 60,68             | 5,51                  | 33,19             |
| ALICANTE        | 34,60                | 0,93              | 16,20             | 10,19                 | 72,68             |
| <b>SC-3</b>     | <b>35,82</b>         | <b>1,38</b>       | <b>28,76</b>      | <b>9,12</b>           | <b>60,74</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.118: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-3 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | <b>% POB. OCUP. / TOTAL</b> | <b>% 1º / POB. OCUP.</b> | <b>% 2º / POB. OCUP.</b> | <b>% CONST. / POB. OCUP.</b> | <b>% 3º / POB. OCUP.</b> |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| ALMANSA         | 39,85                       | 2,31                     | 45,06                    | 8,97                         | 43,66                    |
| VILLENA         | 42,09                       | 3,43                     | 40,17                    | 10,12                        | 46,28                    |
| ELDA            | 37,15                       | 0,94                     | 45,70                    | 6,90                         | 46,46                    |
| ALICANTE        | 40,69                       | 1,14                     | 14,36                    | 9,15                         | 75,35                    |
| <b>SC-3</b>     | <b>40,28</b>                | <b>1,38</b>              | <b>22,25</b>             | <b>8,95</b>                  | <b>67,42</b>             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>                | <b>5,28</b>              | <b>21,90</b>             | <b>10,23</b>                 | <b>62,60</b>             |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>                | <b>5,75</b>              | <b>20,08</b>             | <b>11,29</b>                 | <b>62,88</b>             |

**CUADRO 3.119: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-3 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|             | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO</b> |
|-------------|------------------------------|------------------------------------|
| ALMANSA     | 8                            | MEDIO                              |
| VILLENA     | 7                            | MEDIO                              |
| ELDA        | 7                            | BAJO                               |
| ALICANTE    | 3                            | ALTO                               |
| <b>SC-3</b> | <b>4</b>                     | <b>MEDIO</b>                       |

**CUADRO 3.120: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-3 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|             | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|-------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| ALMANSA     | 9                            | 6                            | 6                          | 10                     | 6                              | MEDIO                  |
| VILLENA     | 9                            | 6                            | 7                          | 10                     | 6                              | MEDIO                  |
| ELDA        | 8                            | 6                            | 7                          | 4                      | 5                              | MUY BAJO               |
| ALICANTE    | 3                            | 6                            | 6                          | 3                      | 4                              | MEDIO                  |
| <b>SC-3</b> | <b>3</b>                     | <b>4</b>                     | <b>3</b>                   | <b>3</b>               | <b>3</b>                       | <b>MUY ALTO</b>        |

|             | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991 |                   |                     |                  | INDICE POT. PRODUCT. |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|----------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |                      |
| ALMANSA     | -   | 2                 | -                   | -                | ALTO                 |
| VILLENA     | -   | 1                 | -                   | -                | MEDIO                |
| ELDA        | -   | 2                 | -                   | -                | ALTO                 |
| ALICANTE    | -   | -                 | -                   | 1                | ALTO                 |
| <b>SC-3</b> | -   | <b>0</b>          | -                   | <b>0</b>         | <b>ALTO</b>          |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991 |                   |                     |                  |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |
| ALMANSA     | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            |
| VILLENA     | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            |
| ELDA        | BAJO  | ALTO              | MEDIO               | MEDIO            |
| ALICANTE    | MEDIO   | ALTO              | ALTO                | MUY ALTO         |
| <b>SC-3</b> | BAJO  | ALTO              | MEDIO               | ALTO             |

|            | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001 |                   |                     |                  |                           | INDICE POT. PRODUCT. |
|------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|----------------------|
|            | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR TERCIARIO AVANZADO |                      |
| ALMANSA    | -   | 2                 | -                   | -                | -                         | ALTO                 |
| VILLENA    | -   | 1                 | -                   | -                | -                         | MEDIO                |
| ELDA       | -   | 2                 | -                   | -                | -                         | ALTO                 |
| ALICANTE   | -   | -                 | -                   | 1                | 1                         | ALTO                 |
| <b>SC3</b> | -   | -                 | -                   | <b>1</b>         | <b>0</b>                  | <b>ALTO</b>          |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                     |                  |                           |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR TERCIARIO AVANZADO |
| ALMANSA     | MEDIO   | MEDIO             | BAJO                | MEDIO            | MEDIO                     |
| VILLENA     | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| ELDA        | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| ALICANTE    | MEDIO   | ALTO              | ALTO                | MUY ALTO         | EXTR. ALTO                |
| <b>SC-3</b> | <b>MEDIO</b>  | <b>ALTO</b>       | <b>MEDIO</b>        | <b>ALTO</b>      | <b>MEDIO</b>              |



|            | TURISMO CULTURAL |        | TURISMO HOTELERO |        | TURISMO DE 2º RESIDENCIA |        |
|------------|------------------|--------|------------------|--------|--------------------------|--------|
|            | RELEV.           | ESPEC. | RELEV.           | ESPEC. | RELEV.                   | ESPEC. |
| ALMANSA    | BAJO             | -      | BAJO             | -      | MUY BAJO                 | -      |
| VILLENA    | BAJO             | -      | BAJO             | -      | BAJO                     | -      |
| ELDA       | MUY BAJO         | -      | BAJO             | -      | BAJO                     | -      |
| ALICANTE   | ALTO             | -      | MUY ALTO         | 0      | ALTO                     | -      |
| <b>SC3</b> | BAJO             | -      | MUY ALTO         | 0      | MEDIO                    | -      |

|             | VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI |                   |
|-------------|---|-------------------|
|             | TIEMPO VIAJEROS   | TIEMPO MERCANCÍAS |
| ALMANSA     | 5   | 5                 |
| VILLENA     | 6   | 6                 |
| ELDA        | 6   | 6                 |
| ALICANTE    | 6   | 6                 |
| <b>SC-3</b> | <b>4</b>  | <b>3</b>          |

| COSTE DE VIAJEROS            |         |         |      |          |
|------------------------------|---------|---------|------|----------|
| DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000 |         |         |      |          |
|                              | ALMANSA | VILLENA | ELDA | ALICANTE |
| <b>MADRID</b>                | 68      | 61      | 55   | 52       |
| <b>CUENCA</b>                | 96      | 87      | 73   | 80       |
| <b>CASTELLÓN</b>             | 37      | 50      | 42   | 3        |
| <b>VALENCIA</b>              | 146     | 3       | 7    | 20       |
| <b>ALBACETE</b>              | 3       | 163     | 137  | 110      |
| <b>ALICANTE</b>              | 4       | -5      | 13   | -        |
| <b>MURCIA</b>                | 38      | 34      | 41   | 9        |

| TIEMPO DE VIAJEROS           |         |         |      |          |
|------------------------------|---------|---------|------|----------|
| DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000 |         |         |      |          |
|                              | ALMANSA | VILLENA | ELDA | ALICANTE |
| <b>MADRID</b>                | 0       | 1       | 0    | 2        |
| <b>CUENCA</b>                | 149     | 221     | 97   | 33       |
| <b>CASTELLÓN</b>             | 30      | 97      | 17   | 7        |
| <b>VALENCIA</b>              | 10      | 8       | 7    | -3       |
| <b>ALBACETE</b>              | -13     | -7      | -16  | -5       |
| <b>ALICANTE</b>              | 18      | 46      | 11   | -        |
| <b>MURCIA</b>                | 149     | 111     | 123  | 71       |

#### **7.7.9. SUBCORREDOR 4**

El Subcorredor 4 ha sido relativamente beneficiado de forma similar a como lo ha hecho de media el Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria debido, por un lado, a la conversión de la N-340 en autovía desde Játiva hasta Valencia, y por otro, gracias a la reciente ejecución, aunque todavía inconclusa, de la Autovía Central, que permite enlazar Játiva con esta última partiendo desde Alicante, con lo que queda reforzado todo el eje que recorre los cuatro municipios que constituyen la zona: Alcoy, Onteniente, Játiva y Alcira.

Sin embargo, en cuanto a la accesibilidad ferroviaria en primer lugar hay que mencionar el cierre de la línea de Villena al puerto de Gandía por Alcoy, con lo que Alcoy ha perdido ese lugar central desde la óptica de la accesibilidad ferroviaria. Así las cosas, en el transporte de mercancías ha pasado a desempeñar un papel secundario debido a la competencia del camión en el transporte de vinos pero sobre todo en el transporte de cítricos (casos de Játiva y Alcira) desde finales de los setenta<sup>335</sup>. En cuanto a los servicios, cabe diferenciar la línea de Alcoy a Játiva, en absoluto competitiva frente a la carretera, y la línea desde esta última hasta Valencia, que sí supone una verdadera alternativa respecto de la carretera tanto en tiempos —donde además las frecuencias son elevadas—, como en costes.

En cuanto a su caracterización demográfica en líneas generales muestra un dinamismo mucho menor que la media del Corredor, con una tasa media de crecimiento anual inferior a un punto, con lo que apenas supera los ciento cincuenta mil habitantes en 2004. Si esto se contrasta con la actividad económica también se observa un decaimiento en el Índice Potencial Productivo que de ser alto en el primer tercio del siglo XX pasa a ser medio a comienzos del nuevo milenio a consecuencia básicamente del decaimiento de la actividad industrial y la pérdida de relevancia en el contexto regional a favor de Valencia como se tendrá oportunidad de comprobar seguidamente con el análisis pormenorizado de cada uno de los municipios.

- **ALCOY:**

El municipio de Alcoy se ha visto relativamente beneficiado de forma similar a como lo ha hecho de media el conjunto de municipios del Corredor siendo de destacar la ejecución de la todavía incompleta Autovía Central que ha mejorado sustancialmente su accesibilidad respecto de Valencia y Alicante (dos y una hora en 1960 frente a poco más de una y media hora a comienzos del siglo XXI respectivamente).

En cuanto al ferrocarril, cerradas las líneas de Villena a Alcoy y Yecla, Jumilla-Cieza y Alcoy-Puerto de Gandía en 1969, la ciudad tan sólo dispone de servicios ferroviarios en las relaciones con Valencia. El servicio de viajeros, aunque en costes se muestra competitivo frente a la carretera en las relaciones con Valencia, en tiempos se acerca a las dos horas de duración mientras que por carretera se encuentra en torno a una hora. A esta circunstancia hay que añadir el hecho de que los servicios diarios son escasos, tres diarios<sup>336</sup>, dos menos que en 1932<sup>337</sup>.

---

<sup>335</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 111 según Sanchis, C. op. cit. pág. 198.

<sup>336</sup> RENFE, diciembre 2006.

Respecto del tráfico de mercancías aunque nunca llegó a ser importante, el transporte de vinos decayó en sus líneas desde la segunda mitad del siglo XX ante la competencia del camión, siendo hoy prácticamente inexistente<sup>338</sup>.

En cuanto a su evolución demográfica desde 1960 relativamente poco ha visto incrementada su población pues ha aumentado por debajo de los diez mil habitantes superando los sesenta mil efectivos. Sin embargo, se observa un crecimiento medio anual considerable en la década de los sesenta, superior al dos por ciento, aunque a partir de ahí el ritmo decrece hasta llegar a una regresión demográfica que le ha hecho perder casi seis mil habitantes desde 1980, estabilizándose en los años más recientes<sup>339</sup>.

El crecimiento demográfico de la década de los sesenta —en que se deja atrás una cierta crisis durante los cincuenta donde incluso llega a perder población<sup>340</sup>— se relaciona con su especialización en el sector secundario desde la etapa ferroviaria pero también con la reconversión industrial del sector reorientándola hacia el textil del hogar y modernizando su tecnología e instalaciones<sup>341</sup>.

Del mismo modo la regresión demográfica de los últimos años se relaciona con la crisis del mismo sector cuyas causas son parecidas a las descritas en otras ciudades especializadas en la rama de las manufacturas. De hecho, de 1991 hasta 2001 la ocupación en el sector ha descendido unos trece puntos, lo que traducido en valor absoluto significa un descenso de casi dos mil quinientas personas sobre un total en 2001 de poco más de siete mil. Este descenso en la actividad secundaria ha sido capitalizado por el terciario que ya ocupa al sesenta por ciento de los empleados sin que esto enmascare el declive socioeconómico de la ciudad corroborado por la decadencia de la base de la economía local y la pérdida de población.

Ante este devenir, en términos generales parece desprenderse una incidencia poco reseñable de la red de comunicaciones en el desarrollo socioeconómico del municipio, que tiene mucho más que ver con las características propias del sector secundario y la coyuntura internacional que con la accesibilidad terrestre y menos todavía con el ferrocarril, en absoluto competitivo con la carretera. Incluso históricamente cabe destacar la escasa relevancia en el desarrollo del textil, —quizá con la excepción del ferrocarril al puerto de Gandía a comienzos del siglo XX— que fue posible por la mentalidad emprendedora de los alcoyanos y la combinación de materias primas, disponibilidad de recursos de agua y a pesar de los graves problemas de comunicación<sup>342</sup>.

No obstante, en su función e inserción en el sistema de ciudades del Corredor recientemente se aprecia una relevancia mayor de la red de carreteras. En este marco, en primer lugar hay que destacar la pérdida de importancia relativa de Alcoy en el esquema del sistema de

---

<sup>337</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 117.

<sup>338</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 115 y Sanchis, C. op. cit. pág. 190.

<sup>339</sup> El Padrón de Habitantes de 2000 muestra un número de habitantes ligeramente inferior al de 2004 con lo que se puede afirmar que de la regresión se ha pasado a un estancamiento demográfico.

<sup>340</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 314 y G.E. op. cit. pág. 570.

<sup>341</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 157.

<sup>342</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 156.

ciudades del Corredor por las dificultades socioeconómicas que arrastra en las últimas décadas. De este modo su influencia parece reducirse cada vez más al ámbito comarcal, con un Área Urbana que se aproxima a los ochenta mil habitantes gracias a la integración de Cocentaina y Muro de Alcoy<sup>343</sup> — frente al supracomarcal de la etapa ferroviaria disminuyendo cada vez más su primacía en esta zona como ya se advertía desde los años ochenta<sup>344</sup>, lo que se confirma ante la evolución demográfica de Onteniente tal cual se verá a continuación. Así mismo, esa pérdida de relevancia en su entorno ha sido compensada por una mayor dependencia respecto de Valencia reconocida también en los años ochenta e incluso en la década de los noventa<sup>345</sup>. Sin embargo, más recientemente no queda clara esa vinculación relativamente mayor hacia Valencia frente a Alicante como pone de manifiesto su gravitación comercial como cabecera de Área subcomercial hacia Alicante y la I.M.D. reflejada en el Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento de 2002<sup>346</sup>.

La incidencia de la Autovía Central, verdadera artífice del incremento de accesibilidad respecto de Alicante, aunque todavía no concluida, ha sido fundamental a ese respecto pues el correspondiente Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento de 1999 mostraba intensidades en ambos sentidos por debajo de los doce mil quinientos vehículos. Obviamente, para que esto fuese posible además de la crisis económica alcoyana, la ciudad de Alicante, y en general su área metropolitana, muestra un elevado dinamismo socioeconómico en la actualidad con más de seiscientos mil habitantes, tomando el Área Urbana bipolar de Alicante-Elche, de modo que las diferencias de tamaño de población relativo de Alicante y Valencia y sus aglomeraciones son suficientemente grandes respecto de Alcoy como para que no ofrezca Valencia bienes y servicios muy diferentes de los que puede ofrecer Alicante, además de su condición de capital de provincia. Es muy probable que la incidencia de este nuevo viario y el “acercamiento” hacia una metrópoli, posibilitando la aparición de viajes pendulares<sup>347</sup>, con muchas más alternativas de todo tipo para los alcoyanos, esté frenando su decaimiento puesto que existe cercano un lugar de referencia de entidad de modo que Alcoy desempeña las funciones de un lugar central intermedio entre Alicante y su área metropolitana, y su entorno comarcal.

---

<sup>343</sup> *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, pág. 50, y Sorribes, J. en “Dinámicas y procesos recientes en las Áreas Metropolitanas” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 273.

<sup>344</sup> G.E. op. cit. pág. 66.

<sup>345</sup> G.E. op. cit. pág. 66 y Piqueras, J. op. cit. pág. 136.

<sup>346</sup> En la Autovía Central sentido Alicante la intensidad se encuentra por encima de los veinte mil vehículos, mientras que hacia el norte, una vez superada Cocentaina, este número disminuye por debajo de los quince mil.

<sup>347</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Generalitat Valenciana, pág. 48.

- **ONTENIENTE:**

El municipio de Onteniente se ha visto relativamente favorecido de forma similar a como lo ha hecho de media el conjunto de municipios del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria. Concretamente han sido primero la autovía de Játiva a Valencia, en 1994, y recientemente la Autovía Central que ha enlazado la ciudad con ésta, las que han permitido que el tiempo hacia Valencia, ciudad hacia donde gravita como se justificará seguidamente, disminuya desde 1960 en que se tardaba más de dos horas, hasta menos de una hora a comienzos del nuevo siglo.

Respecto de los servicios ferroviarios, ya se ha visto para el caso de Alcoy la irrelevancia en el transporte de mercancías y la escasa incidencia en el transporte de viajeros por su falta de competitividad en tiempos y bajas frecuencias en la relación con Valencia. En el caso de Onteniente es similar a éste con tres servicios diarios<sup>348</sup>.

La evolución demográfica de Onteniente es muy parecida a la de Alcoy hasta la década de los noventa, pues la bonanza del sector textil en las décadas centrales del siglo, en las que paulatinamente se fue especializando en mantas (en la actualidad más del noventa por ciento de las empresas de España de este producto<sup>349</sup>), impulsó la llegada de inmigrantes mayoritariamente procedentes de Andalucía<sup>350</sup> mostrando una desaceleración de ese ritmo cercano al tres por ciento que prácticamente fue nulo en la década de los ochenta. Sin embargo, desde entonces ha mejorado su dinámica pasando de menos de treinta mil habitantes a más de treinta y cinco mil en 2004.

En cuanto a la caracterización de su tejido productivo, ya se ha avanzado la especialización funcional en el sector secundario gracias al desarrollo del sector textil que se mantiene en la actualidad, aunque pierde importancia relativa a gran velocidad ya que desde 1991 hasta 2001 ha descendido el número de ocupados en el sector unos diecisiete puntos, ocupando alrededor del cuarenta por ciento de los empleados, y con un descenso en números absolutos de más de mil doscientas personas sobre algo menos de siete mil ocupados en 1991.

Es evidente que la ralentización de su dinámica demográfica tiene mucho que ver con este declive socioeconómico como ocurrió en Alcoy, y aunque respecto de la evolución del sector secundario la incidencia de la red de comunicaciones se entienda casi despreciable, en el resurgir socioeconómico de la última década la relevancia de la red viaria —la ferroviaria no es en absoluto competitiva— parece haber sido mucho mayor. De hecho, ha sido el incremento de accesibilidad proporcionado por la conversión en autovía de la N-340 desde Játiva a Valencia, ejecutada en 1994 y posteriormente la Autovía Central, las que han situado a Onteniente a menos de una hora frente a las dos horas de los años sesenta respecto de Valencia, ciudad hacia donde gravita<sup>351</sup>, desde las últimas décadas tras haber crecido relativamente frente a Alcoy y ante el declive socioeconómico de ésta, de manera que la red viaria ha posibilitado el acceso en tiempos

---

<sup>348</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>349</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 157.

<sup>350</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 190.

<sup>351</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 136.

razonables a los bienes y servicios propios de capital regional carentes en su ciudad quedando mucho mejor articulado el territorio y ejerciendo ese papel de ciudad intermedia en la provisión de bienes y servicios a nivel comarcal entre Valencia y las localidades de menor entidad de su entorno<sup>352</sup>.

- **JÁTIVA:**

La ciudad de Játiva ha sido relativamente beneficiada desde el punto de vista de la accesibilidad viaria sobre todo gracias a la conversión en autovía del eje N-340 que la comunicaba con Valencia, reduciendo el trayecto de casi hora y media en 1960 a unos cuarenta minutos en la actualidad, además de la conexión que ésta le ha proporcionado por autovía respecto del resto de ciudades destacadas del Corredor.

Por lo que afecta a los servicios ferroviarios, la situación es muy distinta a la reseñada en los casos de Alcoy y Onteniente en las relaciones con Valencia, ya que resulta más competitivo que en costes pero sobre todo en tiempos (media hora en ferrocarril y cuarenta minutos por carretera). Además, la frecuencia es muy elevada superando en la actualidad los sesenta viajes diarios<sup>353</sup> con lo que realmente el ferrocarril es una alternativa a la carretera en este trayecto. En cuanto a las mercancías, a pesar del incremento registrado en el transporte de cítricos hasta los años ochenta, desde entonces la competencia del camión ha relegado casi totalmente al ferrocarril como demuestran las más de sesenta mil toneladas expedidas en 1981 frente a los menos cuatrocientos de 1999 en una estación dominada por este tipo de mercancías<sup>354</sup>.

En cuanto a su evolución demográfica, ha mantenido una dinámica de crecimiento prácticamente estable en todo el periodo en torno al 0,9% de media anual, la mitad que la media del Corredor, lo que ha supuesto un crecimiento relativamente bajo de población que no alcanza los treinta mil habitantes en 2004 si bien se observa una cierta aceleración en ese ritmo durante los últimos años.

Tras haber conocido su máxima expansión en los años cuarenta, el cultivo del arroz empezó a ser sustituido a mediados de los cincuenta por naranjos y huerta en zonas de larga tradición arroceras como la propia Játiva o Alcira debido a las consecuencias de la Guerra Civil: Cese de las exportaciones y la intervención del Estado en la fijación de los precios del arroz con la pérdida de competitividad de este cultivo con respecto a otros más rentables como los cítricos<sup>355</sup>, que tras finalizar el aislamiento español (1936-1950) experimentaron una gran expansión<sup>356</sup>. Precisamente es en el auge de los cítricos donde se encuentra la respuesta a una cierta inmigración registrada en los años cincuenta desde Murcia, Jaén y La Mancha<sup>357</sup>.

---

<sup>352</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 109.

<sup>353</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 117.

<sup>354</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 190 y Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 95.

<sup>355</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 204 y 205.

<sup>356</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 204, 205 y 227.

<sup>357</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 241.

Respecto de su inserción en el sistema de ciudades se incluye en el área de influencia de Valencia<sup>358</sup>, desempeñando una función histórica de lugar central en decadencia a pesar de que en fechas recientes parece recuperar parte de esas funciones gracias a la concentración en ella de gran número de servicios comarcales y supracomarcales<sup>359</sup>, como prueban los alrededores de sesenta por ciento de ocupados en el sector terciario. En realidad, la decadencia de la ciudad como lugar central proviene de la etapa ferroviaria en que desde mediados del siglo XIX debido a la crisis de la seda y en parte a la finisecular de los cereales, que motivaron un estancamiento relativo de la ciudad de forma que ya no volvería a recuperar sus funciones históricas siendo absorbidas éstas por Valencia. En este sentido, la red de comunicaciones, en este caso la carretera pero también el ferrocarril, han favorecido esa inserción en el área de influencia Valencia con una notable reducción de tiempos de forma que Játiva se ha visto reducida a jugar un papel de centralidad en un ámbito ligeramente por encima del comarcal.

Así, una vez constatado el declive de la ciudad, su elevada accesibilidad por carretera en ese marco comarcal así como sus buenas comunicaciones con la capital Valencia, están haciendo que se consoliden esas funciones ahora ya eminentemente comarcales, siendo la ciudad el lugar intermedio entre la gran metrópoli y las localidades rurales de su entorno. En cualquier caso, y teniendo en cuenta esta incidencia reciente de la red de comunicaciones en su desarrollo socioeconómico, cabe recordar que históricamente fueron las crisis mencionadas las que le hicieron perder importancia relativa en el sistema de ciudades del Corredor, circunstancia ante la que la red de comunicaciones se mostró inelástica para invertir esa situación y que ha perdurado hasta años muy próximos.

- **ALCIRA:**

La ciudad de Alcira se ha visto favorecida en términos relativos de forma similar a como lo ha hecho de media el Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria siendo las principales mejoras que le han afectado, en primer lugar, la mencionada conversión en autovía de la N-340 pero también la transformación reciente en autovía de la CV-50, justamente en el tramo de Alcira hasta conectar con la citada nacional, de modo que los tiempos respecto de Valencia, ciudad hacia donde claramente gravita, se han reducido sustancialmente además de quedar conectada por autovía con las principales ciudades del Corredor.

También en el caso de Alcira el ferrocarril resulta competitivo frente a la carretera en el trayecto hacia Valencia en costes y tiempos siendo los servicios diarios de cuarenta y ocho<sup>360</sup>.

Ya se comentó para otros municipios, el decaimiento en el transporte de mercancías por ferrocarril en el caso de los cítricos desde finales de los setenta y primeros de los ochenta. Así, en la estación de Alcira dominada por las expediciones de cítricos, las más de sesenta y cinco mil toneladas expedidas en 1981 han pasado a ser menos de mil en 1999<sup>361</sup>.

---

<sup>358</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 136.

<sup>359</sup> G.E. op. cit. pág. 66.

<sup>360</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>361</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 196 y Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 95.

En cuanto a su caracterización demográfica, en 2004 había superado los cuarenta mil habitantes mientras que en 1960 pasaba ligeramente de los veinticinco mil, lo que implica una tasa de crecimiento medio anual de 1,30%, medio punto por debajo de la media del Corredor. Este ritmo de crecimiento ha ido paulatinamente descendiendo pues en la década de los sesenta superaba los dos puntos mientras desde 1991 hasta 2004 es inferior al medio punto porcentual. En el incremento de la población durante los últimos años, se observa un saldo migratorio positivo en el que el peso relativo de los inmigrantes nacionales respecto de los procedentes de países en vías de desarrollo es más elevado que en la mayoría de municipios del Corredor. Esta cifra es mayor que la observada en Játiva, donde no existen diferencias con otros municipios alejados de las grandes Áreas Metropolitanas, pero inferior al de Sagunto, más próxima a Valencia que Alcira, con lo cual parece advertirse que en Alcira también esté apareciendo el fenómeno de suburbanización por su mayor atractivo residencial debido al diferencial de precio de la vivienda frente a la ciudad de Valencia<sup>362</sup>, pero con menor intensidad que en Sagunto por la distancia. Es decir, que parece detectarse una fricción relacionada con la distancia al núcleo principal respecto de la aparición de fenómenos de suburbanización.

El crecimiento demográfico de los años sesenta parece vincularse a la inmigración motivada por un cierto auge industrial de la industria metalúrgica<sup>363</sup> de manera que en la actualidad, aunque también muestra una cierta actividad primaria, son el sector secundario y el terciario los que mantienen sus funciones de capital comarcal<sup>364</sup>. No obstante, a pesar de que ejerce un cierto liderazgo a nivel comarcal<sup>365</sup> en los últimos años se observa un estancamiento en su actividad terciaria manteniéndose la ocupación alrededor del cincuenta por ciento lo cual puede estar relacionado, y a esto se refiere la incidencia de la red de comunicaciones, con su proximidad respecto Valencia en la que se incluye como parte de la segunda corona de su Área Metropolitana<sup>366</sup>, en torno a media hora de distancia, con lo cual es muy posible que sea Valencia la que esté absorbiendo parte de las funciones terciarias que como cabecera comarcal podría desempeñar Alcira, desvirtuando en parte esas funciones de centralidad comarcal, lo que justifica ese estancamiento en el sector terciario. A su vez, también se observa como muy probable la generación de un fenómeno de suburbanización procedente de Valencia durante los últimos años, que podría en parte, justificar el ligero incremento demográfico de los últimos años.

---

<sup>362</sup> Salom, J.; Albertos, J. M; Pitarch, M. D. y Delios, E. op. cit. pp. 53 y 54, y Universitat de Valencia, AUMAR, Instituto de Economía Internacional, op. cit., pág. 210.

<sup>363</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 303.

<sup>364</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit., pág. 39.

<sup>365</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 106.

<sup>366</sup> Salom, J. en "Ejes y áreas de la actividad económica" en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 154.



**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-4.**

**CUADRO 3.121: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-4 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| ALCOY           | 38.739            | 51.096            | 64.579            | 60.532            | 0,73                            | 1,06        | 0,85        | -0,48       | 0,42        |
| ONTENIENTE      | 12.342            | 18.787            | 29.511            | 35.155            | 0,24                            | 1,74        | 1,84        | 1,47        | 1,98        |
| JÁTIVA          | 15.087            | 19.896            | 24.586            | 27.679            | -0,07                           | 1,06        | 0,76        | 0,97        | 0,89        |
| ALCIRA          | 21.232            | 26.669            | 40.055            | 41.920            | 0,70                            | 0,85        | 1,62        | 0,36        | 1,30        |
| <b>SC-4</b>     | <b>87.400</b>     | <b>116.448</b>    | <b>158.731</b>    | <b>165.286</b>    | <b>0,45</b>                     | <b>1,11</b> | <b>1,17</b> | <b>0,32</b> | <b>0,95</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.122: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|----------------------|-------------------------------------|
| ALCOY                | ALTO                                |
| ONTENIENTE           | MEDIO                               |
| JATIVA               | ALTO                                |
| ALCIRA               | ALTO                                |
| <b>SUBCORREDOR 4</b> | <b>ALTO</b>                         |

**CUADRO 3.123: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ALCOY           | 34,73                | 0,90              | 43,19             | 8,66                  | 47,25             |
| ONTENIENTE      | 40,11                | 2,10              | 57,22             | 8,49                  | 32,19             |
| JATIVA          | 37,35                | 5,60              | 27,87             | 9,99                  | 56,55             |
| ALCIRA          | 40,47                | 8,67              | 30,19             | 11,64                 | 49,49             |
| <b>SC-4</b>     | <b>37,58</b>         | <b>3,97</b>       | <b>40,08</b>      | <b>9,64</b>           | <b>46,30</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.124: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-4 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ALCOY           | 38,92                | 0,90              | 30,81             | 8,34                  | 59,94             |
| ONTENIENTE      | 41,23                | 1,63              | 40,94             | 8,18                  | 49,24             |
| JATIVA          | 40,38                | 4,64              | 21,26             | 13,13                 | 60,97             |
| ALCIRA          | 39,79                | 7,01              | 29,05             | 12,37                 | 51,57             |
| <b>SC-4</b>     | <b>39,85</b>         | <b>3,23</b>       | <b>30,93</b>      | <b>10,13</b>          | <b>55,71</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.125: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-4 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|             | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|-------------|-----------------------|-----------------------------|
| ALCOY       | 5                     | ALTO                        |
| ONTENIENTE  | 8                     | MEDIO                       |
| JATIVA      | 8                     | ALTO                        |
| ALCIRA      | 7                     | ALTO                        |
| <b>SC-4</b> | <b>6</b>              | <b>ALTO</b>                 |

**CUADRO 3.126: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-4 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|             | JERARQ. DEMOG. (2004) | DINAM. DEMOG. PONDER. | MIGRAC. (1991-2003) | DENSIDAD (2004) | ÍNDIC. SINTÉTIC. DEMOG. | ARTICUL. SOCIAL |
|-------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|
| ALCOY       | 8                     | 7                     | 7                   | 7               | 6                       | MEDIO           |
| ONTENIENTE  | 9                     | 6                     | 6                   | 9               | 5                       | MEDIO           |
| JATIVA      | 9                     | 6                     | 6                   | 8               | 5                       | MEDIO           |
| ALCIRA      | 9                     | 6                     | 7                   | 8               | 5                       | MEDIO           |
| <b>SC-4</b> | <b>5</b>              | <b>5</b>              | <b>4</b>            | <b>3</b>        | <b>4</b>                | <b>MEDIO</b>    |

|            | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991 |                   |                     |                  | INDICE POT. PRODUCT. |
|------------|---|-------------------|---------------------|------------------|----------------------|
|            | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |                      |
| ALCOY      | -   | 1                 | -                   | -                | MEDIO                |
| ONTENIENTE | -   | 2                 | -                   | -                | ALTO                 |
| JATIVA     | -   | 0                 | -                   | 0                | ALTO                 |
| ALCIRA     | -   | 0                 | -                   | 0                | ALTO                 |
| <b>SC4</b> | -   | <b>1</b>          | -                   | <b>0</b>         | <b>MEDIO</b>         |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991 |                   |                     |                  |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |
| ALCOY       | BAJO  | ALTO              | MEDIO               | MEDIO            |
| ONTENIENTE  | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            |
| JATIVA      | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            |
| ALCIRA      | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            |
| <b>SC-4</b> | <b>MEDIO</b>  | <b>MEDIO</b>      | <b>MEDIO</b>        | <b>MEDIO</b>     |

|            | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001 |                   |                     |                  |                           | INDICE POT. PRODUCT. |
|------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|----------------------|
|            | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR TERCIARIO AVANZADO |                      |
| ALCOY      | -   | 0                 | -                   | 0                | 0                         | ALTO                 |
| ONTENIENTE | -   | 1                 | -                   | -                | 0                         | MEDIO                |
| JATIVA     | -   | -                 | 0                   | 0                | 0                         | MEDIO                |
| ALCIRA     | -   | 0                 | -                   | -                | 0                         | MEDIO                |
| <b>SC4</b> | -   | <b>0</b>          | -                   | -                | <b>0</b>                  | <b>MEDIO</b>         |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                     |                  |                           |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR TERCIARIO AVANZADO |
| ALCOY       | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| ONTENIENTE  | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| JATIVA      | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| ALCIRA      | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| <b>SC-4</b> | <b>BAJO</b>   | <b>MEDIO</b>      | <b>MEDIO</b>        | <b>BAJO</b>      | <b>MEDIO</b>              |

|            | TURISMO CULTURAL |          | TURISMO HOTELERO |          | TURISMO DE 2º RESIDENCIA |          |
|------------|------------------|----------|------------------|----------|--------------------------|----------|
|            | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.           | ESPEC.   | RELEV.                   | ESPEC.   |
| ALCOY      | BAJO             | -        | BAJO             | -        | BAJO                     | -        |
| ONTENIENTE | BAJO             | -        | BAJO             | -        | MUY BAJO                 | -        |
| JATIVA     | BAJO             | 0        | BAJO             | -        | BAJO                     | -        |
| ALCIRA     | MUY BAJO         | -        | BAJO             | -        | MUY BAJO                 | -        |
| <b>SC4</b> | <b>BAJO</b>      | <b>-</b> | <b>BAJO</b>      | <b>-</b> | <b>BAJO</b>              | <b>-</b> |

|             | VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI |                   |
|-------------|---|-------------------|
|             | TIEMPO VIAJEROS   | TIEMPO MERCANCÍAS |
|             | ALCOY   | 5                 |
| ONTENIENTE  | 5   | 5                 |
| JATIVA      | 4   | 4                 |
| ALCIRA      | 5   | 5                 |
| <b>SC-4</b> | <b>3</b>  | <b>1</b>          |

| COSTE DE VIAJEROS            |       |            |        |        |
|------------------------------|-------|------------|--------|--------|
| DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000 |       |            |        |        |
|                              | ALCOY | ONTENIENTE | JÁTIVA | ALCIRA |
| <b>MADRID</b>                | 66    | 75         | 62     | 86     |
| <b>CUENCA</b>                | 0     | -1         | -4     | -4     |
| <b>CASTELLÓN</b>             | 52    | 58         | 56     | 44     |
| <b>VALENCIA</b>              | 4     | 2          | -8     | -11    |
| <b>ALBACETE</b>              | 143   | 186        | 148    | 136    |
| <b>ALICANTE</b>              | 227   | 132        | 27     | 42     |
| <b>MURCIA</b>                | 98    | 78         | 22     | 48     |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |       |            |        |        |
|-------------------------------------|-------|------------|--------|--------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |       |            |        |        |
|                                     | ALCOY | ONTENIENTE | JÁTIVA | ALCIRA |
| <b>MADRID</b>                       | 62    | 68         | -10    | 31     |
| <b>CUENCA</b>                       | 119   | 118        | 100    | 67     |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 108   | 134        | 32     | 27     |
| <b>VALENCIA</b>                     | 74    | 67         | -21    | -4     |
| <b>ALBACETE</b>                     | 155   | 180        | -8     | 35     |
| <b>ALICANTE</b>                     | 378   | 201        | 31     | 268    |
| <b>MURCIA</b>                       | 236   | 204        | 77     | 284    |

### **7.7.10. SUBCORREDOR 5**

El Subcorredor 5 no ha sido en términos relativos beneficiado desde el punto de vista de la accesibilidad viaria aunque en términos absolutos se encuentra en una posición privilegiada en el marco del Corredor, sobre todo gracias a las mejoras experimentadas en el itinerario costero, ya incluido en el Plan REDIA desde Alicante a la Junquera, y poco después con la ejecución de la autopista A-7, mediante un trazado paralelo a ésta. En cuanto al ferrocarril, cabe diferenciar los municipios de Cullera y Gandía, que han sido beneficiados desde el punto de vista de los servicios de viajeros, frente a Denia y Benidorm, donde ha ocurrido todo lo contrario. Por último, en lo que respecta a las instalaciones portuarias, aunque siguen sin llegar a ser importantes las actividades en los puertos de la zona, parece haberse consolidado su actividad en Gandía y Denia mientras que en Cullera ha desaparecido su actividad comercial.

En cuanto a su evolución demográfica ha experimentado uno de los mayores crecimientos del Corredor acercándose a las doscientas mil personas frente a las poco más de cincuenta mil de 1960 aumentando incluso su Índice Potencial Productivo de la etapa ferroviaria de alto a muy alto. Ha sido el auge del turismo el principal responsable de este dinamismo socioeconómico de la zona aunque sus características y condicionantes no han sido exactamente iguales en sus cuatro municipios constituyentes cuyas especificidades se describen a continuación.

- **CULLERA:**

La ciudad de Cullera se ha visto relativamente beneficiada desde el punto de la accesibilidad viaria de forma similar a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor, mientras que respecto de la ferroviaria las mejoras relativas sí han sido sustanciales. En cuanto a la primera los beneficios provienen básicamente de las mejoras en el eje Mediterráneo, ya incluidas en el Plan REDIA, tanto a nivel de la N-332 como de la A-7, que le han permitido reducir el tiempo de viaje hasta Valencia a media hora.

Por lo que se refiere a los servicios ferroviarios, la línea que comunicaba la ciudad con Valencia por Silla pasó a ser de vía ancha hasta esta última ciudad dejando de servir con el tiempo para el transporte de mercancías y estabilizándose el tráfico de viajeros hasta 1973<sup>367</sup> en que se prolongaría hasta Gandía como se verá al analizar más adelante este último municipio. El servicio en la actualidad resulta claramente competitivo respecto de la carretera pues en tiempos la duración es similar (poco más de media hora) pero en costes es sensiblemente inferior (una tercera parte más barato) y los servicios superan en la actualidad superan los cuarenta<sup>368</sup>. Por último, hay que mencionar la pérdida de actividad comercial de su puerto.

La evolución demográfica de Cullera refleja un aumento de población de algo más de ocho mil habitantes desde 1960 hasta superar los veintidós mil efectivos en 2004, lo que implica una tasa de crecimiento medio anual de 1,36%, algo inferior a la media del Corredor en esta etapa. No obstante, en la década de los sesenta y setenta el dinamismo fue elevado para

---

<sup>367</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 114.

<sup>368</sup> RENFE, diciembre 2006.

estancarse en la década de los ochenta y de nuevo recuperar una dinámica positiva desde los años noventa.

En esas décadas centrales del siglo XX el crecimiento de su población parece relacionado con la llegada inmigrantes de La Mancha para los trabajos de siega y recolección del arroz a lo que hay que sumar la expansión del naranjo de aquella época<sup>369</sup>. Desde entonces, su tejido productivo ha experimentado una gran transformación pues si en los años cincuenta casi el setenta y cinco por ciento de los ocupados lo hacían en el sector primario, en 1991 lo era un veinte por ciento y en 2001 alrededor del diez por ciento. De este modo, se ha consumado el paso de una economía básicamente primaria a otra terciaria con cerca del sesenta por ciento de ocupados en el sector, y más concretamente en la actividad turística desde los años ochenta<sup>370</sup> basada en el modelo de segundas residencias.

Así, se trata de uno de los núcleos que más tempranamente desarrolló esta actividad debido a su privilegiada dotación de recursos naturales (combinación de playas de arena y atractivo paisajístico: calas y acantilados) y relativamente próximo a un centro urbano y de servicios importante como Valencia, lo que le permitía el acceso a una infraestructura básica en esta etapa de difusión inicial<sup>371</sup>.

En cuanto a la regresión de la ocupación agrícola, a pesar del descenso de la superficie cultivada de arroz —33.000 hanegadas en 1920 por 24.180 en 1997— ha experimentado una intensa mecanización desde entonces<sup>372</sup> que justifica en buena medida el descenso en la ocupación agraria.

Por último, en su inserción el sistema de ciudades del Corredor, obviamente gravita hacia la ciudad de Valencia, aunque a un nivel inferior guardaba una cierta dependencia de la vecina Sueca<sup>373</sup>, si bien recientemente no es tan evidente pues en 2001 era un cincuenta y uno por ciento el porcentaje de ocupados en el sector terciario de Sueca, varios puntos inferior al correspondiente en Cullera.

Resta analizar la incidencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo de Cullera. Ya se ha visto que la evolución de Cullera a lo largo de este periodo ha venido marcada fundamentalmente por su dotación de recursos naturales tanto para el desarrollo agrícola, y su expansión durante los años cincuenta y sesenta, como por el auge del turismo posteriormente. Aunque éste es realmente el principal responsable de su evolución socioeconómica, la precocidad en el auge del turismo fue posible por la accesibilidad respecto de un gran núcleo terciario como Valencia y el desarrollo paulatino de la red viaria, N-322 y A-7, sustento de la ingente demanda individual motorizada<sup>374</sup>. En este sentido, ha sido de nuevo la red viaria la que ha permitido la consolidación de la actividad turística mientras que el ferrocarril ha desempeñado un papel menos importante y en todo caso relacionado con un reforzamiento de la vinculación de la ciudad respecto de Valencia para dar satisfacción a determinados bienes y servicios presentes en la

---

<sup>369</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 177 y Piqueras, J. op. cit. pág. 207.

<sup>370</sup> G.E. op. cit. pág. 267.

<sup>371</sup> Salom, J. op. cit. pág. 175.

<sup>372</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 207 y 208.

<sup>373</sup> *Estrategias de Vertebración Territorial*, COPUT, op. cit. pág. 39 y Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 107.

<sup>374</sup> Universitat de Valencia, AUMAR, Instituto de Economía Internacional op. cit., pág. 133.

capital regional, factores éstos que parecen hacer disminuir su vinculación respecto de Sueca, que ha visto reducida su centralidad comarcal en favor del Área Metropolitana de Valencia. Así, es la proximidad respecto de Valencia la que parece limitar un mayor crecimiento demográfico y, en general, socioeconómico de Cullera, al margen de la actividad turística, por el mayor crecimiento relativo de la capital y su Área Metropolitana al concentrar las actividades terciarias de mayor valor añadido para la provincia.

- **GANDÍA:**

Aunque en términos relativos la ciudad de Gandía no ha sido beneficiada desde el punto de vista de la accesibilidad viaria, en términos absolutos se encuentra muy bien conectada gracias a las mejoras en el eje costero, ya mencionado como integrante del Plan REDIA, y la posterior ejecución de la Autopista del Mediterráneo, alternativa a este eje litoral.

En cuanto a los servicios ferroviarios cabe destacar la construcción del ferrocarril de Valencia a Gandía en 1973 aprovechando total o parcialmente dos viejas líneas: la de vía estrecha de Silla-Cullera y Carcagente-Denia. Se trata de una línea competitiva respecto de la carretera en la relación con Valencia sobre todo en costes (en torno a un tercio más barata) mientras que en tiempos, aunque la duración es algo mayor, no llega a una hora. Esa mayor competitividad se produjo desde su puesta en marcha como demuestra el hecho que desde 1974 hasta 1980 el número de billetes casi se triplicó aproximándose a los trescientos mil. Así, los servicios, pasaron de 12 en 1982<sup>375</sup> a casi los cuarenta en la actualidad<sup>376</sup>. En el caso del transporte de mercancías, a pesar de su papel relevante en el transporte de cítricos desde su inauguración<sup>377</sup>, resulta obvio que la competencia del camión ha disminuido esa función. Del mismo modo cabe reseñar el cierre del ferrocarril de Alcoy al Puerto de Gandía en 1969 por problemas financieros.

Por último, en cuanto a la actividad portuaria ha perdido importancia relativa en el marco del Corredor pues el movimiento de mercancías tan sólo alcanza las cuatrocientas mil toneladas siendo la práctica totalidad de ellas productos importados y mayoritariamente papel<sup>378</sup>.

Respecto de su caracterización demográfica, en el conjunto del periodo ha experimentado un crecimiento muy notable pues de los poco más de veinte mil habitantes de 1960 ha superado los sesenta mil en 2004, lo que implica una tasa de crecimiento medio anual cercana al cinco por ciento, muy superior a la media del Corredor. No obstante, en ese dinamismo se puede observar un ritmo de crecimiento inicial espectacular —más del siete por ciento anual— que poco o poco se fue moderando hasta el ritmo actual más cercano a la media del Corredor. En estos últimos años, el crecimiento de la población responde a un saldo migratorio positivo en el que además de los inmigrantes procedentes de países en vías de desarrollo, los nacionales y otros llegados de los países más desarrollados de Europa occidental, representan un contingente también relevante.

---

<sup>375</sup> Aguilar, I. y Vidal, J. op. cit. pág. 114.

<sup>376</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>377</sup> Sanchis, C. op. cit. pág. 192.

<sup>378</sup> Autoridad Portuaria de Valencia, *Memoria Anual, 2003*, pp. 72 y 73.



En cuanto a su tejido productivo, como ocurrió en Játiva y en otros municipios de su entorno, tras el aislamiento de los años cuarenta, los cítricos se convirtieron prácticamente en el único cultivo agrícola<sup>379</sup>, hecho que junto con el auge turístico por los motivos comunes para los municipios costeros analizados, dotación de recursos y elevada accesibilidad –en 1970 el sector terciario era el que concentraba una mayor ocupación con casi el cuarenta por ciento<sup>380</sup>– parecen estar detrás del espectacular crecimiento demográfico de los años sesenta.

Desde entonces, la actividad turística, con un modelo de desarrollo diversificado como muestra su alta y media especialización en el turismo hotelero y residencial (lo que parece justificar el perfil de los inmigrantes), pero también la terciaria en general, no en vano ha ejercido históricamente funciones de centralidad supracomarcal, han convertido a Gandía en un centro eminentemente terciario donde incluso el terciario avanzado alcanza una relevancia media y cuya área de influencia se extiende más allá de su comarca, La Safor, conformando un Área Urbana en la que destaca Oliva<sup>381</sup>, con una población en 2004 de más de veintitrés mil habitantes<sup>382</sup>, y que en conjunto supera los cien mil habitantes<sup>383</sup>.

Resta analizar el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en el desarrollo socioeconómico de Gandía durante este casi medio siglo. Claro está que ha sido la dotación de recursos naturales la que ha permitido el auge de los cítricos inicialmente y algo más tarde del turismo. Ante estos condicionantes, una vez más la red de carreteras se muestra imprescindible para dotar de accesibilidad a la ciudad y con ello favorecer la llegada de turistas. Sin embargo, con respecto a otros municipios costeros altamente especializados en el turismo residencial, conviene señalar la gran importancia que adquiere el ferrocarril ante un modelo de desarrollo más vinculado a la hotelería puesto que, como se verá en la fase siguiente sobre proyección de la alta velocidad, este modelo sí permite un ajuste a la demanda de movilidad vía ferrocarril, y de hecho el ferrocarril de Gandía a Valencia, inaugurado en 1973 ha sido un éxito como se ha señalado.

Por otro lado, en el fortalecimiento de Gandía como lugar central supracomarcal más allá de las estrictas funciones turísticas, hay que recordar, tal cual se analizó en las etapas anteriores, la gran trascendencia que tuvieron la conexión entre el ferrocarril y el puerto, pero especialmente su puerto, que posibilitaron que Gandía se consolidase como lugar central de su entorno, de modo que si a esta función histórica se le suma el auge del turismo como contrapartida al acercamiento actual respecto de Valencia, unos cuarenta y cinco minutos que, como ha ocurrido en el caso de Játiva podría haber frenado el crecimiento de Gandía, se explica la consolidación de Gandía en el contexto regional como centro con funciones extracomarcales.

---

<sup>379</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 215 y 228.

<sup>380</sup> G.E. op. cit. pág. 281.

<sup>381</sup> Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 108 y Piqueras, J. op. cit. pág. 134.

<sup>382</sup> *Padrón de Habitantes* a 1 de enero de 2004, INE.

<sup>383</sup> *Atlas de Áreas Urbanas de España*, pág. 50.

- **DENIA:**

Como ocurría en la ciudad de Gandía, aunque en términos relativos no ha sido Denia de los municipios más beneficiados desde el punto de vista de la accesibilidad viaria, no se puede olvidar la inclusión del itinerario costero de Alicante a La Junquera en el Plan REDIA y la posterior ejecución de la A-7, con trazados muy cercanos a la ciudad, que han aproximado en torno a una hora la ciudad a Alicante y Valencia, frente a más de una hora y media en ambos casos en 1960.

Sin embargo, en cuanto a los servicios ferroviarios, además de la cancelación de la línea de Gandía a Denia, con lo que ha quedado desconectada del itinerario costero por ferrocarril hacia el norte, los tiempos de desplazamiento hacia Alicante y otras capitales no resultan en absoluto competitivos siendo escasos también los servicios diarios –siete–<sup>384</sup>. Por su parte, en el transporte de mercancías, el dominio de los cítricos<sup>385</sup> que vinieron a sustituir a la pasa desde las primeras décadas del siglo XX<sup>386</sup> y su comercialización mayoritaria por carretera desde hace alguna década, provocan que sea marginal.

Por lo que respecta a su puerto, ha crecido en términos relativos desde la etapa ferroviaria en que ocupaba la última posición en el transporte de mercancías superando su movimiento de mercancías las cuatrocientas mil toneladas —especializado en el flujo de automóviles y sus piezas<sup>387</sup>—, cantidad similar a la comercializada por otros como Torreveja, Gandía o Sagunto. En todo caso, en la revitalización del puerto están influyendo el aumento de las relaciones de pasajeros con Ibiza<sup>388</sup>.

En cuanto a su evolución demográfica, durante este periodo ha experimentado un crecimiento muy parecido al de Gandía, aunque mantiene desde 1991 un ritmo más acorde con la media del periodo que se ha aproximado al cinco por ciento, aumentando su población de poco más de doce mil habitantes en 1960 a casi cuarenta mil en la actualidad. También, en el segundo tercio del siglo XX y como continuación del primer tercio, su población quedó estancada e incluso llegó a descender por la crisis de la pasa<sup>389</sup>.

Como en la vecina Gandía, fue la transformación de su agricultura con la expansión del naranjo, pero sobre todo el apogeo del turismo, el responsable de este dinamismo, aunque en este caso, con una mayor especialización en segundas residencias caracterizada por una gran proliferación de casas unifamiliares que se han extendido hacia otros municipios vecinos como Jávea, Teulada o Altea<sup>390</sup>. Estas cifras de especialización en el modelo de desarrollo turístico residencial casa con el perfil de los numerosos inmigrantes llegados al municipio durante los últimos años, en que los extranjeros procedentes de países desarrollados casi superan a los

---

<sup>384</sup> Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), diciembre 2006.

<sup>385</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 215.

<sup>386</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 155.

<sup>387</sup> Centro de Desarrollo Marítimo, Ports, Generalitat Valenciana, op. cit.

<sup>388</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 172.

<sup>389</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 287.

<sup>390</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 347.

venidos de países en vías de desarrollo siendo también muy relevantes los inmigrantes nacionales.

En el auge turístico de la década de los sesenta, al atractivo de sus costas y benignidad climática se unieron: el tamaño considerable de su núcleo urbano con una cierta tradición turística que se remontaba desde el siglo XIX mediante familias británicas y alemanas que comercializaban con las pasas por lo que contaba con cierta infraestructura hotelera para satisfacer la demanda de servicios por parte de la población turística, y su elevada accesibilidad sobre todo por carretera, que se reforzaría a través de la A-7<sup>391</sup>.

Este avance turístico ha propiciado una elevada especialización en los sectores construcción y terciario, alcanzando este último casi un setenta por ciento del total de la ocupación. Su elevada especialización funcional en el sector terciario se justifica en que precisamente en el entorno de Denia se encuentra la interfaz de las áreas de influencia de las R.F.U. de Valencia-Castellón y Alicante-Murcia como indica la I.M.D. del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento de 2002 en que se aprecia cómo la intensidad a ambos lados de Denia en sentido Valencia y Alicante, y en la N-332 y la A-7, es prácticamente la misma. Más concretamente, la práctica totalidad de su comarca se muestra como un espacio con una cierta autonomía respecto de las grandes R.F.U. definidas<sup>392</sup> de modo que su Área Urbana en la que se incluyen otros municipios, entre los que destaca Jávea con casi treinta mil habitantes en 2003, se acerca a los cien mil habitantes<sup>393</sup>.

Por último, sintetizando la influencia de la red de comunicaciones en el desarrollo socioeconómico de Denia, las conclusiones son muy parecidas a las descritas en municipios anteriores, pues no han sido éstas las responsables de la crisis pasera y posterior recuperación a través del naranjo, mientras que respecto del turismo fueron determinados condicionantes previos los que permitieron el impulso del sector que ha precisado de una buena accesibilidad por carretera, y especialmente de la A-7, para posibilitar la afluencia de turistas europeos<sup>394</sup>. En cuanto al ferrocarril su papel se antoja muy escaso sobre todo por el modelo de desarrollo turístico por el que ha apostado Denia y su entorno, sobre el que el ferrocarril apenas ha podido tener incidencia, dejando incluso al margen su escasa competitividad respecto de la carretera.

---

<sup>391</sup> Salom, J. op. cit. pp. 174 y 175, Piqueras, J. op. cit. pág. 347, y G.E. op. cit. pág. 286.

<sup>392</sup> Serrano, A. op. cit., CONCERCOST, pág. 13 y Soler, V.: “Economía Española y del País Valenciano”, pág. 129, Universidad de Valencia, 2004.

<sup>393</sup> *Atlas de Áreas Urbanas de España*, pág. 50, Generalitat Valenciana, Consellería de Territorio y Vivienda, Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial op. cit. pág. 234 y Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 110.

<sup>394</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 347.

- **BENIDORM:**

Muy parecida al resto de municipios de la zona ha sido la evolución en términos relativos de la accesibilidad viaria de Benidorm, puesto que, aunque no haya sido de los más beneficiados comparativamente, en términos absolutos se encuentra en una posición privilegiada gracias a las mejoras en la N-332 y la ejecución de la A-7 en sendos itinerarios costeros. Como en Denia, el ferrocarril no es absoluto competitivo respecto de la carretera en ninguna de las relaciones importantes para Benidorm.

En cuanto a su evolución demográfica, ha experimentado un espectacular crecimiento durante estas décadas puesto que de los poco más de seis mil habitantes de 1960 casi alcanza los sesenta y cinco mil en 2004<sup>395</sup>. Este cambio tan drástico tan sólo se puede explicar por el fenómeno turístico cuyo proceso de expansión data justamente de la década de los cincuenta, basado en los recursos existentes y fruto de la decidida política de promoción de la zona y de la actuación de los tour operadores a partir de los años sesenta<sup>396</sup>. Hasta entonces Benidorm era una playa virgen, habitada por familias de pescadores y a la que sólo bajaban a veranear algunas familias alcoyanas ligadas a la industria textil<sup>397</sup>. Se trata de una concentración singular tanto en su modelo urbano como en su funcionamiento, organizado y comercializado por estos grandes tour operadores internacionales<sup>398</sup>.

Su especialización en esta rama es tal que la actividad terciaria ronda el ochenta por ciento de la ocupación, distinguiéndose de la casi totalidad de municipios costeros por su elevadísima especialización en el turismo hotelero y escasa en el residencial, de manera que ha pasado de un índice potencial productivo bajo en la etapa ferroviaria a muy alto en la actualidad aunque sin atisbos del terciario avanzado ni del turismo cultural.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, a escala regional queda inserto en el área de influencia de la R.F.U. de Alicante-Murcia consolidándose en la actualidad el Área Urbana de Benidorm-Villajoyosa que se extiende hasta otros siete municipios más de su entorno aproximándose a los doscientos mil habitantes<sup>399</sup>. En este marco, parece evidente la pérdida de gravitación histórica de Benidorm hacia Villajoyosa, núcleo que en 2004 no alcanzaba los treinta mil habitantes<sup>400</sup>.

Ante este análisis, parece que la red viaria, fundamentalmente la A-7, pero en mayor grado el aeropuerto de El Altet como se justificará inmediatamente, han sido los que han facilitado el acceso a millones de turistas muy por encima del ferrocarril, que apenas muestra competitividad sin conexión con el aeropuerto ni con la Estación de Madrid en Alicante. Otra

---

<sup>395</sup> aunque se advierte una regresión demográfica desde los años noventa que bien podría deberse a un fenómeno de suburbanización pero que en todo caso no resulta relevante para el análisis socioeconómico de la ciudad en el conjunto del periodo.

<sup>396</sup> Salom, J. en “Ejes y áreas de la actividad económica” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 155.

<sup>397</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 348.

<sup>398</sup> Vera, J. Fernando en “Actividad y Espacios Turísticos” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 378.

<sup>399</sup> “Atlas de Áreas Urbanas de España”, pág. 49, y Piqueras, J. op. cit. pág. 134.

<sup>400</sup> Padrón de Habitantes a 1 de enero de 2004, INE.

cosa sería lo que habría supuesto para Benidorm la existencia de un ferrocarril competitivo y con conexiones en estos dos lugares de gran afluencia de turistas tanto nacionales como internacionales pero hasta la fecha la incidencia de la red de comunicaciones hay que buscarla en el aeropuerto y en la carretera por la entrada de turistas tanto por el norte de la provincia como por el sur donde enlaza a través de la autovía de Alicante a Murcia con el aeropuerto. Así, el origen de los usuarios del peaje de Benidorm es principalmente San Juan, lo cual puede deberse a que los autobuses que trasladan a los turistas extranjeros canalizados por tour operadores vía chárter son transportados desde el aeropuerto al hotel en Benidorm en autobús mediante la A-7<sup>401</sup>. En cualquier caso, el número de pernотaciones que se habrían realizado en Benidorm durante la década de los noventa de no haber existido la A-7 resulta muy elevado lo que puede deberse entre otras a<sup>402</sup>:

- El considerable peso del turismo extranjero en este destino, que utiliza menos el vehículo en sus desplazamientos, ya que la modalidad de llegada habitual es el avión.
- La variada oferta de ocio en el propio municipio, que determina que buena proporción de los turistas permanezcan gran parte de su amplia estancia en la localidad y realicen pocos viajes con entradas y salidas por la autopista de peaje.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-5.**

**CUADRO 3.127: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-5 Y MUNICIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| CULLERA         | 13.335            | 14.103            | 19.984            | 22.544            | 0,49                            | 0,19        | 1,35        | 0,99        | 1,36        |
| GANDÍA          | 14.009            | 20.340            | 52.000            | 62.344            | 0,79                            | 1,51        | 5,02        | 1,53        | 4,69        |
| DENIA           | 13.063            | 12.185            | 25.157            | 38.584            | 1,33                            | -0,22       | 3,43        | 4,11        | 4,92        |
| BENIDORM        | 3.113             | 6.259             | 75.322            | 64.956            | -0,22                           | 3,37        | 35,59       | -1,06       | 21,31       |
| <b>SC-5</b>     | <b>43.520</b>     | <b>52.887</b>     | <b>172.463</b>    | <b>188.428</b>    | <b>0,68</b>                     | <b>0,72</b> | <b>7,29</b> | <b>0,71</b> | <b>5,82</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

<sup>401</sup> Universitat de Valencia, AUMAR, Instituto de Economía Internacional. op. cit., pág. 117.

<sup>402</sup> Universitat de Valencia, AUMAR, Instituto de Economía Internacional. op. cit. pág. 112.

**CUADRO 3.128: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963  
(CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | CUOTA DE MERCADO / 1.000<br>HABITANTES |
|----------------------|--|
| CULLERA              | MEDIO                                  |
| GANDIA               | MUY ALTO                               |
| DENIA                | ALTO                                   |
| BENIDORM             | ALTO                                   |
| <b>SUBCORREDOR 5</b> | <b>MUY ALTO</b>                        |

**CUADRO 3.129: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-5  
Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB.<br>OCUP. /<br>TOTAL | % 1º / POB.<br>OCUP. | % 2º / POB.<br>OCUP. | % CONST.<br>/ POB.<br>OCUP. | % 3º / POB.<br>OCUP. |
|-----------------|----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|
| CULLERA         | 37,28                      | 20,24                | 11,19                | 16,94                       | 51,62                |
| GANDIA          | 38,85                      | 5,43                 | 18,06                | 14,27                       | 62,24                |
| DENIA           | 39,56                      | 4,95                 | 15,23                | 19,47                       | 60,34                |
| BENIDORM        | 23,62                      | 0,84                 | 6,81                 | 9,46                        | 82,90                |
| <b>SC-5</b>     | <b>32,12</b>               | <b>5,86</b>          | <b>13,01</b>         | <b>14,02</b>                | <b>67,10</b>         |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>               | <b>5,60</b>          | <b>26,64</b>         | <b>10,09</b>                | <b>57,66</b>         |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>               | <b>10,59</b>         | <b>25,21</b>         | <b>11,59</b>                | <b>52,61</b>         |

**CUADRO 3.130: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-5  
Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB.<br>OCUP. /<br>TOTAL | % 1º / POB.<br>OCUP. | % 2º / POB.<br>OCUP. | % CONST.<br>/ POB.<br>OCUP. | % 3º / POB.<br>OCUP. |
|-----------------|----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|
| CULLERA         | 37,24                      | 10,37                | 15,22                | 16,74                       | 57,67                |
| GANDIA          | 41,67                      | 4,16                 | 20,30                | 12,93                       | 62,60                |
| DENIA           | 42,77                      | 2,92                 | 12,13                | 17,45                       | 67,51                |
| BENIDORM        | 40,28                      | 1,13                 | 10,17                | 10,00                       | 78,71                |
| <b>SC-5</b>     | <b>40,86</b>               | <b>3,61</b>          | <b>14,77</b>         | <b>13,29</b>                | <b>68,33</b>         |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>               | <b>5,28</b>          | <b>21,90</b>         | <b>10,23</b>                | <b>62,60</b>         |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>               | <b>5,75</b>          | <b>20,08</b>         | <b>11,29</b>                | <b>62,88</b>         |

**CUADRO 3.131: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-5 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|          | <b>JERARQUÍA DEMOGRÁFICA</b> | <b>ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO</b> |
|----------|------------------------------|------------------------------------|
| CULLERA  | 8                            | MEDIO                              |
| GANDIA   | 7                            | MUY ALTO                           |
| DENIA    | 8                            | ALTO                               |
| BENIDORM | 8                            | ALTO                               |
| SC-5     | 7                            | MUY ALTO                           |

**CUADRO 3.132: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-5 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|          | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTÉTIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|----------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| CULLERA  | 9                            | 6                            | 6                          | 8                      | 5                              | MEDIO                  |
| GANDIA   | 8                            | 6                            | 6                          | 5                      | 5                              | ALTO                   |
| DENIA    | 9                            | 5                            | 5                          | 6                      | 4                              | ALTO                   |
| BENIDORM | 8                            | 2                            | 2                          | 2                      | 3                              | ALTO                   |
| SC-5     | 5                            | 3                            | 3                          | 1                      | 2                              | ALTO                   |

|          | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>ÍNDICE POT. PRODUCT.</b> |
|----------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|          | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| CULLERA  | 0  | -                        | 1                          | 0                       | MEDIO                       |
| GANDIA   | -  | -                        | 0                          | 1                       | ALTO                        |
| DENIA    | -  | -                        | 1                          | 0                       | ALTO                        |
| BENIDORM | -  | -                        | -                          | 2                       | MUY ALTO                    |
| SC5      | -  | -                        | 1                          | 1                       | MUY ALTO                    |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| CULLERA     | MEDIO  | BAJO                     | MEDIO                      | MEDIO                   |
| GANDIA      | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| DENIA       | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| BENIDORM    | BAJO   | BAJO                     | MEDIO                      | MEDIO                   |
| <b>SC-5</b> | <b>MEDIO</b>   | <b>BAJO</b>              | <b>MEDIO</b>               | <b>MEDIO</b>            |

|            | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
|            | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |                             |
| CULLERA    | 0  | -                        | 1                          | 0                       | 0                                | MEDIO                       |
| GANDIA     | -  | -                        | 0                          | 0                       | 0                                | MEDIO                       |
| DENIA      | -  | -                        | 1                          | 1                       | 0                                | ALTO                        |
| BENIDORM   | -  | -                        | -                          | 2                       | -                                | MUY ALTO                    |
| <b>SC5</b> | -  | -                        | 0                          | 1                       | -                                | MUY ALTO                    |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |
| CULLERA     | BAJO   | BAJO                     | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| GANDIA      | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | ALTO                             |
| DENIA       | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| BENIDORM    | BAJO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| <b>SC-5</b> | <b>BAJO</b>  | <b>BAJO</b>              | <b>MEDIO</b>               | <b>MEDIO</b>            | <b>MEDIO</b>                     |

|            | <b>TURISMO CULTURAL</b> |               | <b>TURISMO HOTELERO</b> |               | <b>TURISMO DE 2º RESIDENCIA</b> |               |
|------------|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
|            | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>                   | <b>ESPEC.</b> |
| CULLERA    | BAJO                    | -             | BAJO                    | 0             | MEDIO                           | 2             |
| GANDIA     | BAJO                    | -             | ALTO                    | 1             | MEDIO                           | 0             |
| DENIA      | BAJO                    | -             | MEDIO                   | 1             | MEDIO                           | 1             |
| BENIDORM   | MUY BAJO                | -             | EXTR. ALTO              | 3             | MEDIO                           | 0             |
| <b>SC5</b> | <b>MUY BAJO</b>         | <b>-</b>      | <b>ALTO</b>             | <b>2</b>      | <b>MUY ALTO</b>                 | <b>1</b>      |



|             | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|-------------|--|--------------------------|
|             | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| CULLERA     | 5  | 5                        |
| GANDIA      | 6  | 6                        |
| DENIA       | 6  | 6                        |
| BENIDORM    | 5  | 5                        |
| <b>SC-5</b> | <b>4</b>   | <b>3</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>            |         |        |       |          |
|-------------------------------------|---------|--------|-------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |         |        |       |          |
|                                     | CULLERA | GANDÍA | DENIA | BENIDORM |
| <b>MADRID</b>                       | 86      | 79     | 54    | 76       |
| <b>CUENCA</b>                       | -4      | -6     | -17   | 6        |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 32      | 18     | 9     | 7        |
| <b>VALENCIA</b>                     | -34     | -41    | -33   | -23      |
| <b>ALBACETE</b>                     | 95      | 103    | 109   | 72       |
| <b>ALICANTE</b>                     | -41     | 25     | -22   | -23      |
| <b>MURCIA</b>                       | -34     | 12     | -10   | -4       |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |         |        |       |          |
|-------------------------------------|---------|--------|-------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |         |        |       |          |
|                                     | CULLERA | GANDÍA | DENIA | BENIDORM |
| <b>MADRID</b>                       | 27      | 29     | 30    | 32       |
| <b>CUENCA</b>                       | 75      | 73     | 70    | 63       |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 39      | 41     | 41    | 35       |
| <b>VALENCIA</b>                     | 9       | 19     | 26    | 21       |
| <b>ALBACETE</b>                     | 51      | 72     | 100   | 60       |
| <b>ALICANTE</b>                     | 137     | 229    | 169   | 170      |
| <b>MURCIA</b>                       | 126     | 179    | 157   | 150      |

### **7.7.11. SUBCORREDOR 6**

El Subcorredor 6 se ha visto favorecido de igual forma a como lo ha hecho de media el conjunto del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad tanto por carretera como por ferrocarril. Respecto de la primera los avances han venido dados principalmente por la ejecución de la autovía A-70 de Alicante a Murcia en 1990 y su prolongación hacia Almería y Granada en 1995 y 1996 respectivamente, además de la construcción de la autovía desde esta Lorca hacia Águilas en 2002, municipio también integrante de la zona, y que le ha permitido enlazar mediante autovía con las principales ciudades del Corredor. En cuanto al ferrocarril muestra una cierta competitividad respecto de la carretera aunque más en costes que en tiempos siendo las frecuencias más altas desde Alicante a Murcia, afectando a Elche y Orihuela, que desde ésta hacia Lorca y Águilas como se verá seguidamente. En cuanto al transporte de mercancías una vez más su volumen resulta despreciable en consonancia con la casi totalidad del Corredor.

Respecto de la caracterización demográfica, en 2004 había superado los cuatrocientos mil habitantes mientras que en 1960 apenas superaba los doscientos mil lo que supone una tasa de crecimiento medio anual claramente superior al dos por ciento y, por tanto, netamente superior a la media del Corredor, aunque mostrando diferencias sustanciales entre sus municipios como también lo hacen en el tejido productivo, relativamente bajo para el conjunto de la zona llegando a disminuir con respecto al primer tercio del siglo XX.

Seguidamente se describirá la evolución de cada uno de sus municipios para justificar las distintas dinámicas señaladas.

- **ELCHE:**

No ha sido Elche de los municipios más beneficiados en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad tanto viaria como ferroviaria. Esto no quiere decir que en términos absolutos no se encuentre en un lugar privilegiado puesto que dispone de conexión mediante autovía con las principales ciudades del entorno a través de: la A-70 con Murcia y Alicante, la Autopista del Mediterráneo hacia Valencia y la A-30 en dirección a Albacete y Madrid con su enlace con la N-430, lo que implica un itinerario alternativo hacia Valencia. En cuanto a los servicios ferroviarios la situación no muestra suficiente competitividad frente a la carretera en términos de tiempos y a pesar del número de servicios diarios, que respecto de las ciudades más destacadas de Murcia a Alicante se encuentra alrededor de los treinta<sup>403</sup>; tan sólo en la relación con Alicante se aproximan los tiempos entre ambos modos pero siempre a favor de la carretera. Tampoco es relevante el ferrocarril en el transporte de mercancías donde ya en los años setenta la exportación de manufacturas en Elche apenas pasaba de las mil toneladas, cifra que raya en lo ridículo<sup>404</sup>.

---

<sup>403</sup> RENFE, diciembre, 2006.

<sup>404</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 113.

En cuanto a su caracterización demográfica, desde 1960 ha experimentado un crecimiento muy importante de su población pasando de menos de setenta y cinco mil habitantes en aquella fecha a más de doscientos mil en la actualidad, lo que implica una tasa de crecimiento medio anual superior al cuatro por ciento, más del doble de la media del Corredor. En esa evolución se observa que el ritmo de crecimiento va decreciendo pues de casi el siete por ciento entre 1960 y 1970 se pasa al 0,9% entre 1991 y 2004.

La respuesta a esta tendencia viene dada por la coyuntura de su tejido productivo: Así, desde los años cincuenta se advierte una notable inmigración procedente mayoritariamente de las provincias de Albacete, Murcia, Almería y Jaén<sup>405</sup>, indudablemente relacionada con la expansión del sector del calzado en la ciudad que venía desarrollándose desde la era preferroviaria, pero que desde la Primera Guerra Mundial se fue consolidando a través múltiples innovaciones que la hicieron competitiva a diferencia de lo ocurrido en otras localidades como Lorca o Caravaca<sup>406</sup>.

Desde los años ochenta se producen nuevos cambios en el sector destacando la tendencia hacia la descentralización productiva a fin de diversificar el producto y reducir costes<sup>407</sup> manteniendo su carácter competitivo en base a mano de obra barata y abundante<sup>408</sup>.

En la actualidad la especialización funcional en el sector secundario es evidente con más de un cuarenta por ciento de los ocupados en el sector, siendo su relevancia en el marco del Corredor también alta, aunque se observan dificultades en el sector puesto que en 1991 estos ocupados representaban al cincuenta por ciento de la población empleada, es decir, diez puntos más que en la actualidad. Esta disminución del secundario está siendo absorbida casi íntegramente por el sector terciario, cuyos ocupados se acercan al cincuenta por ciento en la actualidad, todavía muy por debajo de los valores de las grandes aglomeraciones urbanas del Corredor, si bien se observa una cierta especialización en el terciario avanzado. La causas del retroceso en la actividad secundaria son muy parecidas a las mencionadas para el caso de Elda, o sea, se trata de un sector con mano de obra intensiva y poco cualificada, cuya productividad aparente del trabajo ha disminuido últimamente, con escasa inversión en I+D, y a lo que hay que sumar la competencia de los nuevos países industrializados.

También conviene destacar una relevancia media en el turismo residencial pero sobre todo una relevancia alta en el cultural, gracias fundamentalmente a sus dos Patrimonios de la Humanidad, el Misterio de Elche y el Palmeral de Elche<sup>409</sup>.

En cuanto a su papel en el sistema de ciudades del Corredor, ya se ha reseñado que se incluye en la Región Funcional Urbana de Alicante-Murcia, y dentro de ésta se puede distinguir el Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche, de modo que la ciudad de Alicante está claramente especializada en el sector terciario mientras que Elche en el secundario si bien como se ha visto, recientemente el terciario está ganando enteros. La crisis del secundario unida al dinamismo y

---

<sup>405</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 363.

<sup>406</sup> Piqueras, J. op. cit. pp. 323.

<sup>407</sup> Salom, J. en "Ejes y áreas de la actividad económica" en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 158.

<sup>408</sup> Salom, J. op. cit. pág. 166, y Salom, J. en "Ejes y áreas de la actividad económica" en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 158.

<sup>409</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), <http://whc.unesco.org/>, 2006.

especialización de Alicante en el terciario puede favorecer una cierta gravitación ilicitana hacia Alicante. Esta circunstancia dependerá de la capacidad que tenga Elche a medio plazo bien para recuperar su actividad secundaria, lo cual parece poco probable, al menos para alcanzar la relevancia de décadas pasadas, bien para potenciar otros sectores, y en especial el terciario, lo que parece que está iniciando como demuestra el impulso a su patrimonio cultural o la creación de una Universidad.

Por último, en cuanto a la función del sistema de comunicaciones en el desarrollo socioeconómico de Elche en este periodo, es cierto que parece haberse visto favorecida por unas economías externas de transporte y comunicaciones representadas por una densa red de carreteras, ferrocarril, puerto en la vecina ciudad de Alicante y aeropuerto internacional de El Altet de 1967<sup>410</sup>. Pero, con todo, esta influencia parece menor puesto que ya las crisis y despegue de la actividad zapatera en la etapa ferroviaria no coincidieron con hechos históricos vinculados a incrementos de accesibilidad. Del mismo modo, la desaceleración y dificultades por las que atraviesa el sector poco o nada tiene que ver con las variaciones de accesibilidad en el Corredor, puesto que en valores absolutos la ciudad queda bien emplazada en el marco del Corredor, y mucho más con la falta de competitividad internacional debido a factores intrínsecos de la industria local en clara desventaja respecto de otros países productores.

#### • **ORIHUELA:**

El municipio de Orihuela se ha visto favorecido en términos relativos de forma similar a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor habiendo sido las mejoras más destacadas las correspondientes a la red viaria por la ejecución de la A-70 entre Alicante y Murcia que le han permitido reducir considerablemente el tiempo con estas dos ciudades y Elche como grandes aglomeraciones de su entorno (Alicante y Elche a unos cuarenta minutos y Murcia algo menos de media hora frente a una hora en el caso de Alicante y unos cuarenta y cinco minutos respecto de Murcia y Elche a comienzos de los sesenta). En cuanto al ferrocarril, respecto de los servicios de viajeros en la actualidad se muestra competitivo en las relaciones con Murcia, Elche y Alicante en términos de costes, pero tan sólo respecto de las dos primeras en términos de tiempos y de nuevo a pesar de la oferta de servicios diarios que como en Elche rondan los treinta<sup>411</sup>. Por último, en el transporte ferroviario de mercancías ya se ha comentado en repetidas ocasiones el declive sufrido por éste para el transporte de cítricos desde los años sesenta a favor del camión; sirvan como referencia las menos de diez mil toneladas transportadas en 1974 cuando sólo un año antes superaban las treinta y cinco mil<sup>412</sup>.

En cuanto a su caracterización demográfica, el crecimiento experimentado a lo largo de este periodo ha sido inferior al del conjunto del Corredor -1,21% frente a 1,80% de media anual—aproximándose a los setenta mil habitantes en 2004 frente a los menos de cuarenta y cinco mil de 1960. Sin embargo, en esta evolución caben destacar dos fases claramente diferenciadas: la

---

<sup>410</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 321.

<sup>411</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>412</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 129.

primera desde 1960 hasta 1991, en que la población se mantuvo estancada por debajo de los cincuenta mil habitantes y desde entonces hasta 2004, en que ha crecido notablemente con una tasa de crecimiento medio anual de casi el tres por ciento.

En cuanto a la actividad económica, a comienzos de los noventa se observa una cierta especialización funcional en el sector primario herencia de etapas previas (aproximadamente un veinte por ciento de ocupados) y elevada en el sector construcción (también del orden del veinte por ciento de ocupación), mientras que en 2001 aunque se mantiene la especialización en el sector primario, los ocupados han disminuido unos diez puntos alcanzando una muy elevada especialización el sector construcción y acercándose el sector terciario al cincuenta por ciento de los ocupados, un porcentaje relativamente bajo para el tamaño de su población.

El estancamiento de su población reseñado hasta la década los noventa parece justificarse por su escasa industrialización y a pesar de su intensa actividad agrícola, mientras que en el crecimiento de los últimos años se solapan una crisis del sector agrícola pues de más de tres mil seiscientos ocupados en 1991, en 2001 apenas superan los dos mil doscientos<sup>413</sup>, y una intensa actividad del sector de la construcción para ofertar nuevas viviendas básicamente destinadas a inmigrantes procedentes de los países más desarrollados europeos como pone de manifiesto su elevado número durante el periodo 1996-2001, que claramente superan a los procedentes de países en vías de desarrollo y a los nacionales a lo que habría que sumar el mercado de segundas residencias como justifica su relativa especialización en el turismo de este segmento.

El relativo bajo nivel de ocupación en el sector terciario parece relacionarse con la proximidad de grandes aglomeraciones como Murcia, Elche y Alicante, lo que le ha hecho perder parte de sus funciones como capital de servicios de una extensa área<sup>414</sup>. Así, en cuanto a su integración en el sistema de ciudades, en las últimas décadas se ha considerado inserto en el área de influencia del Área Metropolitana de Murcia<sup>415</sup> pero, de un lado, el paulatino acercamiento de Alicante, distante por carretera en torno a los cuarenta minutos, a lo que hay que sumar que es la capital de su provincia, y el espectacular crecimiento de Torrevieja, inserto en su propia comarca y distante una media hora, hacen que en la actualidad no quede tan clara la vinculación oriolana hacia Murcia, pudiendo incluso esperarse que se constituya una conurbación —conjunto de núcleos urbanos de similar importancia e intensa interrelación<sup>416</sup>— entre ambas en la comarca de la Vega Baja como contrapunto a las aglomeraciones de Murcia y Alicante-Elche. Sin embargo, la actualidad se continúan distinguiendo el Área Urbana de Orihuela, que engloba a cinco

---

<sup>413</sup> El descenso de la renta agraria y las mayores expectativas en otros sectores parecen estar detrás de esta crisis pues si en 1997 se superaban los quince mil euros por ocupado en la agricultura, en 2005 apenas se llegó a los trece mil cuando el volumen de toneladas exportadas no llegaban a cinco mil en la campaña 1990-91 mientras que en la 2004 casi alcanzaban las seis mil, cifras que indican un claro problema de comercialización del producto. Fuente: *Cuentas económicas de la Agricultura en 2004*, pág. 5, y *Estadísticas básicas*, pág. 55. Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación.

<sup>414</sup> G.E. op. cit. pág. 69.

<sup>415</sup> Piqueras, J. op. cit. pág. 136, y *Estrategias de Vertebración Territorial*, COPUT, pág. 34.

<sup>416</sup> Sorribes, J. en “Dinámicas y procesos recientes en las Áreas Metropolitanas” en *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001, pág. 266.

municipios más de la comarca, y la de Torrevieja, en compañía de Guardamar, con cerca de noventa mil habitantes cada una<sup>417</sup>.

El papel desempeñado por las infraestructuras de transporte ha sido muy bajo en relación con el devenir del sector agrario donde son factores exógenos los responsables básicamente de su crisis, mientras que en la llegada de inmigrantes de países desarrollados europeos son los recursos naturales y las condiciones climáticas básicamente las responsables de ese dinamismo, al igual que en el auge del turismo que desde luego, por lo que a la especialización en el modelo residencial afecta, la red viaria sí desempeña una función muy importante para dar respuesta a la gran demanda de desplazamientos motorizados individuales que este modelo genera. Por otro lado, la red de comunicaciones está facilitando un acercamiento progresivo de Orihuela hacia Alicante, que pone en duda la tradicional inserción de Orihuela en el área de influencia murciana, aunque precisamente esta cercanía respecto de varias aglomeraciones urbanas parecen justificar el escaso nivel de ocupación terciario relativo pudiendo esperarse, no obstante, la formación de una conurbación conjuntamente con Torrevieja, por la ubicación de ambas en la interfaz de las grandes áreas metropolitanas de la región y su crecimiento económico y demográfico durante los últimos años.

- **TOTANA:**

El municipio de Totana se ha visto relativamente favorecido en esta etapa desde el punto de vista de la accesibilidad, sobre todo la viaria, gracias a la conversión en autovía de la N-340 que le ha permitido acceder mucho más rápidamente a los servicios y equipamientos ubicados en Lorca (menos de veinte minutos), cabecera de su comarca, y Murcia (menos de media hora), capital regional. En cuanto al ferrocarril, si bien en mercancías su papel es minúsculo, en los servicios de viajeros muestra una cierta competitividad respecto de la carretera pues aun siendo algo más extenso el viaje por ferrocarril, los servicios diarios respecto de Murcia y Lorca ascienden casi a veinte<sup>418</sup> y el coste de desplazamiento es algo más barato.

En cuanto a su evolución demográfica, en el conjunto del periodo ha experimentado un crecimiento poblacional muy significativo superando los veintiséis mil habitantes en 2004 frente a los menos de quince mil en 1960, lo que supone una tasa de crecimiento medio anual de casi el dos por ciento, ligeramente superior a la media del Corredor. En esa dinámica, durante la década los cincuenta se aprecian fenómenos de emigración hacia Francia y Barcelona aunque ya en las siguientes el saldo migratorio es positivo llegando a superar la dinámica en los últimos años ese dos por ciento de media anual. A buen seguro, en las emigraciones incidió la crisis del secano<sup>419</sup>, ya advertida anteriormente a la Guerra Civil y sobre la que se asentaba mayoritariamente su economía.

En cuanto a su tejido productivo, en primer lugar cabe destacar que mantiene su Índice Potencial Productivo muy bajo al igual que a comienzos de los años treinta. Esto se justifica por

---

<sup>417</sup> *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, pág. 50.

<sup>418</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>419</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 171.

su muy elevada especialización funcional en el sector primario que ocupa a más de un tercio de la población empleada, porcentaje in crescendo e incluso superior al del sector terciario en 2001 que llega a perder importancia relativa. En ese auge de la agricultura fue decisivo el Plan de Mejora del Regadío de Lorca, en el que se sustituyen los cereales por cítricos, parrales y hortalizas como el pimiento para pimentón. En este último caso, como efectos de arrastre en Totana se implantaron diversos secaderos cuya máximo auge correspondió a los años comprendidos entre 1968 y 1976<sup>420</sup>. También dentro de este sector primario hay que añadir el desarrollo del ganado ovino y sobre todo la presencia granjas avícolas, especializadas en gallinas ponedoras<sup>421</sup>. El crecimiento demográfico reseñado durante los últimos años se ha debido al espectacular saldo migratorio de población procedente de países en vías de desarrollo, lo cual se relaciona muy directamente con la intensa actividad en el sector primario del municipio.

Por lo que respecta a su integración en el sistema de ciudades, la dependencia funcional de Lorca<sup>422</sup> se puede comprobar, como en otros casos, mediante su gravitación directa hacia la cabecera del Área comercial, Lorca, y también a través del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento de 2002, en que se observa que la autovía N-340 desde Totana sentido Murcia alcanza una I.M.D. de veinticuatro mil seiscientos vehículos mientras que en sentido Lorca la I.M.D. se aproxima a los veintisiete mil.

Sin embargo, la escasa relevancia del sector terciario en Lorca, como se verá a continuación, puede provocar que Totana paulatinamente vaya perdiendo como referencia al municipio de Lorca y progresivamente se vaya incorporando al área de influencia del Área Metropolitana de Murcia ya que al acercamiento progresivo de Totana a Murcia, pues las distancias desde ella hacia ambas ciudades son muy parecidas, se añade el mayor crecimiento socioeconómico relativo de Murcia respecto de Lorca, con lo que la capital regional puede ofrecer cada vez más un mayor número de servicios en ese sector terciario que precisan los habitantes de Totana. Éste es precisamente el papel de las infraestructuras de transporte en la actualidad, —pues no se advierte una estrecha relación entre la crisis del secano y posterior avance agrario y el incremento de accesibilidad— sobre todo de la carretera y en menor medida del ferrocarril, es decir, el acercamiento a las dos ciudades históricas con funciones de capital o subcapital regional y el estancamiento relativo de una de ellas respecto de la otra, Lorca respecto de Murcia, puede favorecer la “huida” de Totana del área de influencia de Lorca en beneficio de la murciana.

---

<sup>420</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 264 y G.E. op. cit. pág. 448.

<sup>421</sup> G.E. op. cit. pp. 454 y 492.

<sup>422</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. pág. 9.

- **LORCA:**

El municipio de Lorca se ha visto favorecido desde el punto de vista de la accesibilidad viaria de igual forma a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor. En ese sentido, la prolongación de la A-7 sentido Almería desde Murcia, ha permitido que quedase enlazada por autovía con el resto de capitales del Corredor de forma que la distancia respecto de Murcia —ciudad hacia donde gravita como se verá más adelante— por este modo se ha reducido de una hora y veinte minutos en 1960 a unos cuarenta en la actualidad. Respecto del ferrocarril, los avances no han sido tantos pues en la actualidad en términos de tiempos de viajeros —el transporte de mercancías es marginal desde la crisis espartera de mediados del siglo XX<sup>423</sup>—, no resulta competitivo en ninguna de las relaciones con respecto a las principales capitales, si bien es cierto que en el caso de Murcia el tiempo por ferrocarril se aproxima más al de la carretera con intervalos de paso de una hora<sup>424</sup> y siendo también algo más barato.

En cuanto a su caracterización demográfica, la dinámica de crecimiento ha sido inferior en el conjunto del periodo a la media del Corredor, 0,99% de media anual frente a 1,80%, lo que le ha hecho descender en la jerarquía del sistema de ciudades del Corredor. De nuevo, se observa un intenso fenómeno de emigración desde los años cincuenta hasta los ochenta<sup>425</sup> que, teniendo presente su notable actividad manufacturera vista en etapas anteriores, no es de extrañar ante la crisis del sector de los cincuenta. No obstante, desde 1991 su dinámica hasta 2004 se ha intensificado hasta casi un dos por ciento, acercándose a los ochenta y cinco mil habitantes.

Entre 1960 y 1975 se implantaron grandes mataderos y fábricas de embutidos en Lorca y su comarca, de modo que su expansión absorbió la antigua artesanía añadiendo valor a la antigua agricultura regional<sup>426</sup>. La especialización lorquina en la ganadería es patente desde entonces hasta la fecha, tanto en ganadería porcina, como ovina, bovina y cabrío<sup>427</sup>, como demuestran los porcentajes de ocupados en el sector primario en 1991 y 2001 cercanos al cuarenta por ciento en un marco de progresivo abandono del seco<sup>428</sup>, lo que le confiere una elevada especialización funcional y relevancia en el sector. También adquiere una cierta especialización en el sector secundario obviamente a consecuencia de la industria derivada de la chacinería, pero también en parte de los curtidos, textil y cemento<sup>429</sup>. Como en Totana, el ingente saldo migratorio de población venida desde países en vías de desarrollo, encuentra su explicación en la actividad primaria y su efecto de arrastre en el secundario. Por otro lado, y para completar su caracterización productiva, también se aprecia su elevada relevancia en el turismo cultural.

---

<sup>423</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 133.

<sup>424</sup> RENFE, diciembre 2006.

<sup>425</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214, y *Diccionario Geográfico de España*, pág. 582.

<sup>426</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 265, 266 y 267.

<sup>427</sup> G.E. op. cit. pág. 454.

<sup>428</sup> G.E. op. cit. pág. 489.

<sup>429</sup> G.E. op. cit. pág. 461.



En cuanto a su papel en el sistema de ciudades, es la cabecera de un espacio muy amplio, que abarca los municipios de Puerto-Lumbreras, Águilas, Aledo, Librilla, Alhama y Totana<sup>430</sup> (con las reservas vistas anteriormente)<sup>431</sup>.

Es en la remodelación del sistema de ciudades, valga como ejemplo el posible "escape" de Totana respecto de Lorca, donde se advierte una incidencia notable de la red de comunicaciones, especialmente la viaria y en menor medida la ferroviaria debido a su escasa competitividad. Así, la crisis que le ha afectado hasta principios de los ochenta, su especialización actual en el sector primario, la progresiva especialización en el sector terciario de la capital regional, y en general, su mayor dinamismo socioeconómico, unido a una creciente accesibilidad (unos cuarenta minutos separan ambas) han posibilitado que un buen número de servicios y equipamientos pueden ser satisfechos para los lorquinos en la capital, con lo que ha perdido su función histórica de centralidad a nivel subregional<sup>432</sup>, para pasar a convertirse en lugar central pero a escala comarcal, ejerciendo de lugar intermedio en la dotación de servicios básicos, pero no de los más especializados, entre los municipios de su entorno y la capital regional.

- **ÁGUILAS:**

El municipio de Águilas ha sido mediadamente beneficiado en términos relativos respecto de la red de viaria del Corredor, siendo la mejora más relevante para el incremento de accesibilidad la ejecución de la autovía de Lorca a Águilas en 2002, que le ha conectado con el resto de ciudades destacadas del Corredor. Por lo que se refiere al ferrocarril, en el transporte de mercancías su función es mínima y en el transporte de viajeros los servicios no son nada competitivos frente a la carretera como se detallará más adelante. Por último, su puerto ha perdido el papel comercial desempeñado a lo largo de la historia.

Respecto de su caracterización demográfica, ha experimentado un crecimiento muy importante de su población, superando los treinta mil habitantes en 2001 y casi duplicándola con respecto a 1960, lo que supone una dinámica de crecimiento medio anual superior al dos por ciento, claramente por encima de la media del Corredor. No obstante, como la casi totalidad de municipios murcianos, hasta los años setenta experimentó una notable emigración hacia Cataluña<sup>433</sup>, en esta ocasión motivada por la crisis minera advertida ya desde inicios del siglo XX<sup>434</sup>.

En cuanto a su tejido productivo, vuelve a destacar sobremanera el porcentaje de ocupación en el sector primario que supera el treinta por ciento en la actualidad, del mismo orden que el sector terciario. En este caso, se debe al intenso cultivo del tomate tras una transformación

---

<sup>430</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. pág. 9.

<sup>431</sup> G.E. op. cit. pág. 477.

<sup>432</sup> Pérez, M<sup>a</sup> Teresa op. cit. pág. 331, y G.E. op. cit. pág. 477.

<sup>433</sup> *Diccionario Geográfica de España* pág. 221 y Chacón, F. op. cit. pág. 214.

<sup>434</sup> G.E. op. cit. pág. 461.

en los cultivos que comenzaron a utilizar recursos subterráneos y posteriormente aguas del trasvase Tajo-Segura. Por último, también se aprecia un creciente aumento de la actividad turística<sup>435</sup>.

En cuanto a su integración en el sistema de ciudades, ya se ha visto su dependencia funcional de Lorca y de nuevo en este sentido conviene matizar el papel ejercido por la red viaria, puesto que actualmente dista de Lorca unos veinte minutos frente a casi una hora en 1960, pero lo que es más importante, respecto de Murcia el trayecto se puede realizar en aproximadamente una hora frente a las dos horas de 1960. Es decir, que ante una cabecera comarcal que apenas tira de la economía de la zona con una escasa relevancia en el sector terciario, de nuevo surge la aglomeración de la capital regional como respuesta para satisfacer la demanda de este tipo de servicios para los aguileños. En cualquier caso, la distancia respecto de Murcia todavía es algo elevada lo que dificulta el proceso de integración de Águilas en el área de influencia de Murcia “sin pasar por Lorca” pero, el estancamiento relativo de Lorca frente a Murcia y el avance del sector turístico en Águilas –en lo que sin duda está influyendo positivamente el incremento de accesibilidad por carretera para absorber el modelo turístico que se advierte con cierta especialización en las segundas residencias– pueden facilitar la integración de Águilas en el área de influencia de la capital en un proceso similar al descrito para Totana aunque en este caso resulta mucho más difícil por la larga distancia que todavía la separa de Murcia. De hecho, ante este cúmulo de circunstancias, parece advertirse la conformación un Área Funcional costera en compañía de Mazarrón, aunque con matices como se justificará al estudiar este otro municipio<sup>436</sup>. En cuanto al papel del ferrocarril, el movimiento de mercancías es muy pequeño debido al descenso desde los años treinta de la actividad minera, objeto primordial de este tendido. Es más, desde finales de los setenta el puerto está al margen del tráfico ferroviario, pues resulta más rentable y cómodo encaminar las mercancías por carretera o llevarlas a otro de mayor envergadura como el de Cartagena para su exportación. De hecho las vías ya han sido levantadas; por lo que la actividad es nula<sup>437</sup>. Tampoco es competitivo el ferrocarril en el transporte de viajeros respecto de la carretera, pues el trayecto hasta Lorca, ciudad más de importante de referencia en la actualidad, es de casi una hora mientras que por carretera se encuentra en algo más de veinte minutos y tan sólo cuenta con tres servicios diarios<sup>438</sup>. En definitiva, la función desarrollada por el ferrocarril a lo largo de estos años ha sido mínima.

---

<sup>435</sup> G.E. op. cit. pp. 489 y 490 y Chacón, F. op. cit. pág. 264.

<sup>436</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. Capítulo: *Análisis del Sistema Territorial soporte de la actividad*, pág. 9.

<sup>437</sup> Abellán, A. op. cit. pp. 109, 110, 120 y 121.

<sup>438</sup> RENFE, diciembre 2006.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-6.**

**CUADRO 3.133: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-6 Y MUNIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| ELCHE           | 38.013            | 73.320            | 187.596           | 209.439           | 1,30                            | 3,10        | 5,03        | 0,90        | 4,22        |
| ORIHUELA        | 38.570            | 44.830            | 49.642            | 68.778            | 0,65                            | 0,54        | 0,35        | 2,97        | 1,21        |
| TOTANA          | 13.608            | 14.281            | 20.288            | 26.435            | 0,76                            | 0,16        | 1,36        | 2,33        | 1,93        |
| LORCA           | 60.300            | 58.641            | 67.024            | 84.245            | 0,35                            | -0,09       | 0,46        | 1,98        | 0,99        |
| ÁGUILAS         | 15.745            | 15.250            | 24.610            | 30.263            | 1,18                            | -0,10       | 1,98        | 1,77        | 2,24        |
| <b>SC-6</b>     | <b>166.236</b>    | <b>206.322</b>    | <b>349.160</b>    | <b>419.160</b>    | <b>0,69</b>                     | <b>0,80</b> | <b>2,23</b> | <b>1,54</b> | <b>2,34</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.134: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|----------------------|-------------------------------------|
| ELCHE                | MEDIO                               |
| ORIHUELA             | BAJO                                |
| TOTANA               | BAJO                                |
| LORCA                | BAJO                                |
| AGUILAS              | BAJO                                |
| <b>SUBCORREDOR 6</b> | <b>BAJO</b>                         |

**CUADRO 3.135: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ELCHE           | 35,44                | 3,74              | 50,29             | 9,01                  | 36,96             |
| ORIHUELA        | 36,06                | 20,51             | 17,25             | 19,29                 | 42,96             |
| TOTANA          | 35,42                | 32,41             | 16,98             | 14,14                 | 36,48             |
| LORCA           | 33,92                | 27,55             | 19,84             | 10,97                 | 41,64             |
| AGUILAS         | 39,81                | 37,04             | 4,42              | 11,09                 | 47,45             |
| <b>SC-6</b>     | <b>35,54</b>         | <b>14,81</b>      | <b>34,39</b>      | <b>11,31</b>          | <b>39,48</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.136: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-6 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| ELCHE           | 40,53                | 2,88              | 40,71             | 8,55                  | 47,86             |
| ORIHUELA        | 37,62                | 10,49             | 18,90             | 20,83                 | 49,78             |
| TOTANA          | 48,90                | 34,00             | 21,56             | 12,16                 | 32,29             |
| LORCA           | 44,09                | 28,84             | 20,74             | 9,76                  | 40,66             |
| AGUILAS         | 43,41                | 32,81             | 18,79             | 10,11                 | 38,29             |
| <b>SC-6</b>     | <b>41,55</b>         | <b>14,00</b>      | <b>30,48</b>      | <b>10,82</b>          | <b>44,71</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.137: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-6 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|             | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|-------------|-----------------------|-----------------------------|
| ELCHE       | 4                     | MEDIO                       |
| ORIHUELA    | 6                     | BAJO                        |
| TOTANA      | 8                     | BAJO                        |
| LORCA       | 5                     | BAJO                        |
| AGUILAS     | 8                     | BAJO                        |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>              | <b>BAJO</b>                 |

**CUADRO 3.138: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-6 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|             | <b>JERARQ. DEMOG. (2004)</b> | <b>DINAM. DEMOG. PONDER.</b> | <b>MIGRAC. (1991-2003)</b> | <b>DENSIDAD (2004)</b> | <b>ÍNDIC. SINTÉTIC. DEMOG.</b> | <b>ARTICUL. SOCIAL</b> |
|-------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| ELCHE       | 4                            | 6                            | 7                          | 6                      | 4                              | MEDIO                  |
| ORIHUELA    | 8                            | 6                            | 5                          | 10                     | 5                              | MEDIO                  |
| TOTANA      | 9                            | 6                            | 6                          | 10                     | 5                              | MEDIO                  |
| LORCA       | 7                            | 6                            | 6                          | 10                     | 5                              | MEDIO                  |
| AGUILAS     | 9                            | 6                            | 6                          | 10                     | 5                              | MEDIO                  |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>                     | <b>4</b>                     | <b>3</b>                   | <b>5</b>               | <b>3</b>                       | <b>ALTO</b>            |

|             | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991</b> |                          |                            |                         | <b>ÍNDICE POT. PRODUCT.</b> |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |                             |
| ELCHE       | -  | 1                        | -                          | -                       | MEDIO                       |
| ORIHUELA    | 0  | -                        | 1                          | -                       | BAJO                        |
| TOTANA      | 2  | -                        | 0                          | -                       | MUY BAJO                    |
| LORCA       | 1  | -                        | -                          | -                       | MUY BAJO                    |
| AGUILAS     | 2  | -                        | -                          | -                       | MUY BAJO                    |
| <b>SC-6</b> | <b>1</b>   | <b>0</b>                 | <b>-</b>                   | <b>-</b>                | <b>MUY BAJO</b>             |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| ELCHE       | ALTO   | MUY ALTO                 | ALTO                       | ALTO                    |
| ORIHUELA    | ALTO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| TOTANA      | ALTO   | BAJO                     | MEDIO                      | MEDIO                   |
| LORCA       | MUY ALTO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| AGUILAS     | ALTO   | BAJO                     | MEDIO                      | MEDIO                   |
| <b>SC-6</b> | <b>MUY ALTO</b>  | <b>ALTO</b>              | <b>ALTO</b>                | <b>MEDIO</b>            |

|             | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON<br>EN 2001 |                      |                        |                     |                                 | INDICE<br>POT.<br>PRODUCT. |
|-------------|--|----------------------|------------------------|---------------------|---------------------------------|----------------------------|
|             | SECTOR<br>PRIMARIO   | SECTOR<br>SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS | SECTOR<br>TERCIARIO<br>AVANZADO |                            |
| ELCHE       | -  | 1                    | -                      | -                   | -                               | MEDIO                      |
| ORIHUELA    | 0  | -                    | 2                      | -                   | -                               | BAJO                       |
| TOTANA      | 2  | -                    | -                      | -                   | -                               | MUY BAJO                   |
| LORCA       | 2  | -                    | -                      | -                   | -                               | MUY BAJO                   |
| AGUILAS     | 2  | -                    | -                      | -                   | -                               | MUY BAJO                   |
| <b>SC-6</b> | <b>1</b>   | <b>0</b>             | <b>-</b>               | <b>-</b>            | <b>-</b>                        | <b>BAJO</b>                |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                        |                     |                                 |
|-------------|---|-------------------|------------------------|---------------------|---------------------------------|
|             | SECTOR<br>PRIMARIO                                      | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR<br>CONSTRUCCIÓN | SECTOR<br>SERVICIOS | SECTOR<br>TERCIARIO<br>AVANZADO |
| ELCHE       | MEDIO   | MUY ALTO          | ALTO                   | ALTO                | ALTO                            |
| ORIHUELA    | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| TOTANA      | ALTO  | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | BAJO                            |
| LORCA       | MUY ALTO  | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| AGUILAS     | ALTO  | MEDIO             | MEDIO                  | MEDIO               | MEDIO                           |
| <b>SC-6</b> | <b>MUY ALTO</b>   | <b>ALTO</b>       | <b>ALTO</b>            | <b>MEDIO</b>        | <b>MEDIO</b>                    |

|             | TURISMO CULTURAL |                  | TURISMO HOTELERO |        | TURISMO DE 2º<br>RESIDENCIA |        |
|-------------|------------------|------------------|------------------|--------|-----------------------------|--------|
|             | RELEV.           | ESPEC.           | RELEV.           | ESPEC. | RELEV.                      | ESPEC. |
| ELCHE       | ALTO             | -                | BAJO             | -      | MEDIO                       | -      |
| ORIHUELA    | BAJO             | 0 <sup>439</sup> | BAJO             | 0      | BAJO                        | 0      |
| TOTANA      | BAJO             | -                | BAJO             | -      | MUY BAJO                    | -      |
| LORCA       | ALTO             | 0                | BAJO             | -      | BAJO                        | -      |
| AGUILAS     | BAJO             | 0                | BAJO             | -      | BAJO                        | 0      |
| <b>SC-6</b> | <b>ALTO</b>      |                  | <b>MEDIO</b>     |        | <b>MEDIO</b>                |        |

<sup>439</sup> Tras haber relativizado por la población de Orihuela-Casco, donde se encuentra mayoritariamente el patrimonio cultural y religioso, que asciende a unos treinta mil habitantes según el Padrón de 2004 puesto que el resto de habitantes (unos cuarenta mil) se ubican en Orihuela-Costa y Pedanías.

|             | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|-------------|--|--------------------------|
|             | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| ELCHE       | 6  | 6                        |
| ORIHUELA    | 5  | 5                        |
| TOTANA      | 4  | 4                        |
| LORCA       | 5  | 5                        |
| AGUILAS     | 5  | 5                        |
| <b>SC-6</b> | <b>3</b>   | <b>2</b>                 |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>            |       |          |        |       |         |
|-------------------------------------|-------|----------|--------|-------|---------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |       |          |        |       |         |
|                                     | ELCHE | ORIHUELA | TOTANA | LORCA | ÁGUILAS |
| <b>MADRID</b>                       | 63    | 58       | 57     | 56    | 48      |
| <b>CUENCA</b>                       | 75    | 101      | 273    | 94    | 81      |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 47    | 42       | 39     | 38    | 33      |
| <b>VALENCIA</b>                     | 121   | 107      | 87     | 81    | 10      |
| <b>ALBACETE</b>                     | 142   | 134      | 126    | 116   | 90      |
| <b>ALICANTE</b>                     | -3    | -17      | -12    | -8    | -16     |
| <b>MURCIA</b>                       | -30   | -43      | -19    | -9    | -21     |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |       |          |        |       |         |
|-------------------------------------|-------|----------|--------|-------|---------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |       |          |        |       |         |
|                                     | ELCHE | ORIHUELA | TOTANA | LORCA | ÁGUILAS |
| <b>MADRID</b>                       | 31    | 39       | 29     | 34    | 44      |
| <b>CUENCA</b>                       | 125   | 170      | 352    | 150   | 154     |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 59    | 58       | 59     | 59    | 160     |
| <b>VALENCIA</b>                     | 93    | 98       | 70     | 62    | 97      |
| <b>ALBACETE</b>                     | 55    | 71       | 66     | 72    | 88      |
| <b>ALICANTE</b>                     | 27    | 75       | 112    | 95    | 126     |
| <b>MURCIA</b>                       | 72    | -8       | 32     | 25    | 94      |

#### **7.7.12. ÁREA INTERIOR 4**

El Área Interior 4 fue beneficiada en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad viaria ya que desde la ferroviaria, el único ferrocarril que permitía un enlace directo, el ramal Albaterra-Torrevieja fue cerrado desde 1984. Así, en cuanto a la red viaria las mejoras han venido dadas por la ejecución de la Autopista del Sureste, de Crevillente a Cartagena, el enlace de San Javier en autovía (C-3319) con la correspondiente Murcia-Cartagena, la carretera nacional desde Mazarrón hasta Alhama, y por supuesto, las mejoras en el itinerario costero, la N-332.

Respecto de su evolución demográfica, ha sido espectacular crecimiento de su población, que de poco más de cincuenta mil habitantes en 1960 ha superado los ciento cincuenta mil habitantes en 2004, con una tasa de crecimiento medio anual superior al siete por ciento, lo que ha hecho que deje de considerarse en el marco del Corredor como un Área muy Pequeña y pase a ser un Área Pequeña.

Sin embargo, a pesar de ese crecimiento demográfico, su Índice Potencial Productivo no pasó de bajo en 2001, apareciendo en este caso diferencias reseñables entre sus tres municipios que seguidamente a través de su análisis pormenorizado se detallan y justifican.

- **TORREVIEJA:**

El municipio de Torrevieja ha sido beneficiado de forma similar a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria, siendo las principales mejoras detectadas las correspondientes a la Autopista del Sureste entre Crevillente y Cartagena, que bordea la ciudad, y la N-332 siguiendo el itinerario litoral. En cuanto al ferrocarril, desde los años sesenta dejó de funcionar el ramal de Albaterra a Torrevieja para viajeros y desde 1984 para mercancías. Este cierre se debió a la irrisoria cifra de toneladas de sal (mercancía para la que fue concebida la línea) transportadas, que en el año 1974 llegó a suponer menos de diez trenes anuales, en lo que tuvo mucho que ver una vez más la competencia del camión<sup>440</sup>. Por lo que a su puerto se refiere, continúa ocupando uno de los últimos lugares en el movimiento de mercancías, casi exclusivamente sal, no habiendo aumentado significativamente el volumen comercializado desde los años sesenta y cifrado en la actualidad en unas cuatrocientas mil toneladas<sup>441</sup>.

En cuanto a su caracterización demográfica, de una cierta emigración en la década de los cincuenta<sup>442</sup>, se ha pasado desde los años ochenta a un crecimiento espectacular de su población con una tasa de crecimiento medio anual superior al quince por ciento en los últimos años, de modo que de menos de diez mil habitantes de 1960 se pasó a más de veinticinco mil en 1991 y a más de setenta y cinco mil en 2004.

---

<sup>440</sup> Abellán, A. op. cit. pág. 110.

<sup>441</sup> Centro de Desarrollo Marítimo, Ports, Generalitat Valenciana, op.cit.

<sup>442</sup> *Diccionario Geográfico de España*, pág. 310.



Esta variación demográfica tan sobresaliente se justifica por la llegada masiva de inmigrantes tanto nacionales como de países desarrollados y en vías de desarrollo vinculada a las benignas condiciones climáticas y al auge de la actividad turística<sup>443</sup>, como demuestran su elevada especialización y relevancia del turismo residencial, factores todos estos que llevan aparejados una intensa actividad en los sectores terciario y construcción, siendo escasamente relevantes el sector primario, y con éste el subsector pesquero, y el secundario. Por otro lado, y como puntos más débiles de este crecimiento se muestra una relevancia en el sector terciario avanzado baja y un grado de articulación muy bajo lo que apunta un desfase entre las variables de crecimiento y desarrollo.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, ya se ha visto que en el Documento “Estrategias de Vertebración Territorial” se incluye a esta ciudad como dependiente de Orihuela, pero su avance demográfico y sobre todo su especialización en el sector servicios hacen pensar que la función de capital comarcal puede en la actualidad quedar compartida por ambas localidades como ya definen algunos documentos<sup>444</sup>, al reconocer dos Áreas Urbanas distintas y con un peso demográfico similar, de tal forma que sería posible la generación de una conurbación urbana entre ambas localidades como ya se comentara para el análisis de Orihuela.

En cuanto al papel de las infraestructuras de transporte en el desarrollo socioeconómico de Torrevieja, parece evidente que la transformación experimentada desde los años ochenta se debe más a factores exógenos, relacionados con el auge del turismo y la dotación de recursos naturales, que con otros endógenos. En cualquier caso, el desarrollo turístico residencial precisa de una potente red viaria que pueda soportar la ingente demanda viajes en automóvil generada, y en este sentido, el incremento de la accesibilidad proporcionado por los dos ejes señalados contribuyen a la consolidación del modelo. La función del ferrocarril, con el tráfico para viajeros cerrado desde los años sesenta y con escasa actividad para el transporte de mercancías hasta los ochenta, se considera irrelevante, es más, de acuerdo con el sistema de asentamientos por el que ha apostado la ciudad salinera, difícilmente el ferrocarril habría desempeñado un papel destacado de haberse mantenido los servicios. Por último, el auge del turismo también ha disminuido relativamente en gran medida la actividad de su puerto salinero, tan importante para el desarrollo urbano y comercial fundamentalmente hasta la Guerra Civil.

- **SAN JAVIER:**

El municipio de San Javier se ha visto relativamente favorecido en esta fase desde el punto de vista de la accesibilidad exclusivamente la viaria (pues sigue sin contar con servicios directos de ferrocarril), gracias sobre todo a las ejecuciones de las autopistas del Sureste, Crevillente-Cartagena, y la autovía hacia Murcia (C-3319) que enlaza con la Murcia-Cartagena. De esta forma, respecto de las dos ciudades más importantes de Murcia, San Javier queda

---

<sup>443</sup> Salom, J. op. cit. pág. 171.

<sup>444</sup> *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, pág. 50. Generalitat Valenciana, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial op. cit. pág. 112.

conectada en menos de media hora, mientras que respecto de Murcia, en los años sesenta rondaba la hora, y algo menos frente a Cartagena.

En cuanto a su caracterización demográfica, experimentó una cierta emigración básicamente hacia Elche aunque en este caso sólo desde los finales de los años cincuenta y hasta los setenta, probablemente contrarrestado por un cierto avance agrícola detectado en el primer tercio del siglo XX, lo que podría justificar en parte su incremento de población entre 1930 y 1960<sup>445</sup>. Desde entonces ha experimentado un crecimiento demográfico que prácticamente duplica a la media del Corredor, superando desde 1991 hasta 2004 el cuatro por ciento de media anual acercándose a los veinticinco mil habitantes.

Son varias las claves que justifican este crecimiento demográfico. En primer lugar, lo fue la transformación de secanos a regadíos gracias a la penetración de agua en sus tierras, no en vano es continuación del Campo de Cartagena, lo que ha convertido sus tierras, antes casi improductivas, en huertas donde se cultivan frutas y hortalizas de todas clases<sup>446</sup>. Así, se consiguió invertir la tendencia emigratoria pasando a ser un lugar de atracción de gentes del interior de la región, de las provincias de Granada, Albacete y Almería y de una importante población norteafricana<sup>447</sup>. A su vez desde finales de los setenta, el establecimiento de la base aérea ha intensificado la vida comercial a lo que hay que añadir el incipiente sector turístico que se ha venido desarrollando desde entonces<sup>448</sup>.

Estas actividades que justifican:

- Su elevada especialización en el sector primario, con cerca del veinte por ciento de ocupados en el sector, aunque hay que reconocer el descenso de unos diez puntos desde 1991 a 2001,
- Una especialización aunque más moderada en el sector terciario, con más de un cincuenta y cinco por ciento de ocupados, es decir, cerca de los valores de las ciudades más importantes del Corredor.
- Una muy alta especialización en el turismo residencial, aunque con tintes en el hotelero.

En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, históricamente no se advertía una dependencia clara respecto de Murcia o Cartagena si bien en los años ochenta se reconoce en cierta medida ligada a Cartagena<sup>449</sup> reflejada en su gravitación comercial directa sobre la cabecera del Área comercial, Cartagena. No obstante, en los últimos años el incremento de accesibilidad viaria ha acercado de forma casi similar a ambas ciudades a San Javier por debajo de la media hora, pero también respecto del sur de Alicante donde incluso parece tener una mayor vinculación de acuerdo con la I.M.D. de 2002 reflejada en el correspondiente Mapa de Tráfico. Así que, teniendo en cuenta que la capital administrativa de la Región se encuentra en Murcia y el actual estrechamiento de las relaciones respecto del sur de Alicante, no parece claro que tienda a fortalecerse su integración en Cartagena en detrimento de Murcia sino, más bien, junto con la Vega Baja de Alicante, a disminuir esta situación de cierto influjo cartagenero.

---

<sup>445</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214, y “Diccionario Geográfico de España”, pág. 190.

<sup>446</sup> Chacón, F. op. cit. pp. 156, 157, 264 y 265.

<sup>447</sup> G.E. op. cit. pág. 481.

<sup>448</sup> González-Betes, A. op. cit. pág. 281, y Chacón, F. op. cit. pp. 156 y 157.

<sup>449</sup> G.E. op. cit. pág. 477.

Naturalmente en esta posible reordenación en el sistema de ciudades se encuentra una de las principales funciones desarrolladas por las infraestructuras de transporte en la actualidad, no detectándose en términos generales una gran incidencia de éstas a lo largo del periodo, ya que el desarrollo de la agricultura vino a raíz de otras causas y el turismo motivado en buena medida por la dotación de recursos naturales y bondad climática como se ha descrito para tantos municipios costeros valencianos. En todo caso, tanto el aeropuerto pero sobre todo el incremento de accesibilidad viaria, están posibilitando el desarrollo del modelo residencial, claramente dependiente del vehículo privado. En este sentido, el papel del ferrocarril o mejor dicho, su ausencia, se antoja irrelevante según el devenir socioeconómico descrito y, sobre todo, ante las actuales características del sector turístico.

- **MAZARRÓN:**

También el municipio de Mazarrón se ha visto favorecido en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad, en este caso, por las mejoras tanto en los viarios costeros que enlazan con Cartagena al norte, y Almería al sur, como en el perpendicular a éste hacia Alhama (MU-603) históricamente casi de tercer orden. Como el resto de municipios de esta zona, en la actualidad no dispone de servicios ferroviarios.

Por su parte, el puerto de Mazarrón desde los años ochenta apenas tiene importancia más allá de una modesta actividad pesquera y un cierto papel como puerto de recreo<sup>450</sup>.

En cuanto a su caracterización demográfica, ha experimentado un crecimiento muy parecido al de San Javier, sobrepasando los veinticinco mil habitantes en 2004 y con una tasa media anual mayor del cinco por ciento. El descenso demográfico entre 1930 y 1960 que diferencia ambos municipios, se debió a la crisis minera que le afectaba desde comienzos de siglo mientras que el crecimiento siguiente, al igual que en el caso de San Javier, se relaciona con el desarrollo del sector hortofrutícola y concretamente con el cultivo de tomates, rápidamente extendido a partir de los años sesenta al iniciarse la explotación de sus recursos hídricos subterráneos, adquiriendo una importancia enorme entre las actividades agrarias en esta población costera<sup>451</sup>, como demuestra su actual elevada especialización funcional en el sector primario, con aproximadamente un tercio de sus ocupados en el sector.

También se observa una cierta actividad turística, concentrada mayoritariamente en su área urbana costera, el llamado Puerto de Mazarrón<sup>452</sup>, con predominio del turismo residencial pero en términos generales no tan desarrollado como en San Javier como demuestra, además de su menor grado de especialización en el turismo residencial, la escasa relevancia del terciario, cuyo porcentaje de ocupados es similar al del sector primario y cuyo descenso relativo se debe al

---

<sup>450</sup> G.E. op. cit. pág. 474.

<sup>451</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 264, y G.E. op. cit. pág. 453.

<sup>452</sup> G.E. op. cit. pág. 477.

incremento de ocupados en el sector secundario relacionados con la industria de manipulación del tomate<sup>453</sup>.

En cuanto a su integración en la jerarquía del sistema de ciudades, a pesar de que se considera como integrante de un Área Funcional conjuntamente con Águilas<sup>454</sup>, esta vinculación no parece clara pues respecto de Cartagena dista algo menos de media hora<sup>455</sup>, y en relación a Murcia unos tres cuartos de hora, a lo que hay que sumar que el sector terciario se halla escasamente representado, con lo que la demanda de servicios y equipamientos de cierto nivel debe ser satisfecha en una ciudad de un cierto tamaño como éstas, derivándose de los aforos de los ejes de salida de Mazarrón hacia Murcia y Cartagena<sup>456</sup> que su vinculación se produce mayoritariamente respecto de Murcia, de ahí que se dude acerca de su autonomía respecto de esta capital subregional.

Por último, por lo que se refiere al papel de las infraestructuras de transporte en el desarrollo socioeconómico de Mazarrón, no se observa una gran incidencia de éstas, puesto que ha sido la transformación de sus tierras la que ha devuelto un cierto dinamismo a su tejido productivo, acompañado en los últimos años de un cierto desarrollo del sector turístico, lo que está permitiendo diversificar su economía. En todo caso, la red viaria actúa como sostén de este modelo de desarrollo turístico por el que ha apostado la ciudad gracias a sus condiciones climáticas y dotación de recursos naturales.

### **SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL AI-4.**

**CUADRO 3.139: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL AI-4 Y MUNIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |             |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991   | 1991-2004   | 1960-2004   |
| TORREVIEJA      | 8.754             | 9.234             | 25.891            | 75.530            | 0,36                            | 0,18        | 5,82        | 14,75       | 16,32       |
| SAN JAVIER      | 5.641             | 10.284            | 15.277            | 24.686            | 1,04                            | 2,74        | 1,57        | 4,74        | 3,18        |
| MAZARRÓN        | 13.604            | 9.865             | 15.250            | 26.122            | 0,93                            | -0,92       | 1,76        | 5,48        | 3,75        |
| <b>AI-4</b>     | <b>27.999</b>     | <b>29.383</b>     | <b>56.418</b>     | <b>126.338</b>    | <b>0,73</b>                     | <b>0,16</b> | <b>2,97</b> | <b>9,53</b> | <b>7,50</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b> | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b> | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

<sup>453</sup> Ayuntamiento de Mazarrón: *Revisión del Plan General Municipal de Ordenación: Avance, Memoria Justificativa*, pág. 66, julio, 2006.

<sup>454</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. Capítulo: *Análisis del Sistema Territorial soporte de la actividad*, pág. 9.

<sup>455</sup> Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones: *España. Mapa de carreteras. 2003*, Madrid, 2003.

<sup>456</sup> Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia: *Plano con aforos, año 2004*.

**CUADRO 3.140: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963  
(CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                        | CUOTA DE MERCADO / 1.000<br>HABITANTES |
|------------------------|--|
| TORREVIEJA             | BAJO                                   |
| SAN JAVIER             | BAJO                                   |
| MAZARRÓN               | BAJO                                   |
| <b>AREA INTERIOR 4</b> | <b>BAJO</b>                            |

**CUADRO 3.141: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-4  
Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB.<br>OCUP. /<br>TOTAL | % 1º / POB.<br>OCUP. | % 2º / POB.<br>OCUP. | % CONST.<br>/ POB.<br>OCUP. | % 3º / POB.<br>OCUP. |
|-----------------|----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|
| TORREVIEJA      | 30,72                      | 4,89                 | 13,60                | 17,38                       | 64,13                |
| SAN JAVIER      | 35,37                      | 18,21                | 10,35                | 12,09                       | 59,36                |
| MAZARRÓN        | 37,34                      | 29,10                | 6,51                 | 13,13                       | 51,26                |
| <b>AI-4</b>     | <b>33,77</b>               | <b>15,90</b>         | <b>10,56</b>         | <b>14,61</b>                | <b>58,93</b>         |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>               | <b>5,60</b>          | <b>26,64</b>         | <b>10,09</b>                | <b>57,66</b>         |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>               | <b>10,59</b>         | <b>25,21</b>         | <b>11,59</b>                | <b>52,61</b>         |

**CUADRO 3.142: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL AI-1  
Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB.<br>OCUP. /<br>TOTAL | % 1º / POB.<br>OCUP. | % 2º / POB.<br>OCUP. | % CONST.<br>/ POB.<br>OCUP. | % 3º / POB.<br>OCUP. |
|-----------------|----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|
| TORREVIEJA      | 29,26                      | 2,79                 | 12,55                | 18,85                       | 65,81                |
| SAN JAVIER      | 41,98                      | 18,74                | 13,77                | 10,50                       | 56,99                |
| MAZARRÓN        | 45,14                      | 32,86                | 23,49                | 10,87                       | 32,77                |
| <b>AI-4</b>     | <b>35,20</b>               | <b>14,80</b>         | <b>15,81</b>         | <b>14,66</b>                | <b>54,72</b>         |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>               | <b>5,28</b>          | <b>21,90</b>         | <b>10,23</b>                | <b>62,60</b>         |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>               | <b>5,75</b>          | <b>20,08</b>         | <b>11,29</b>                | <b>62,88</b>         |

**CUADRO 3.143: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-4 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|             | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|-------------|-----------------------|-----------------------------|
| TORREVIEJA  | 8                     | BAJO                        |
| SAN JAVIER  | 8                     | BAJO                        |
| MAZARRÓN    | 8                     | BAJO                        |
| <b>AI-4</b> | <b>7</b>              | <b>BAJO</b>                 |

**CUADRO 3.144: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL AI-4 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|             | JERARQ. DEMOG. (2004) | DINAM. DEMOG. PONDER. | MIGRAC. (1991-2003) | DENSIDAD (2004) | ÍNDIC. SINTETIC. DEMOG. | ARTICUL. SOCIAL |
|-------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|
| TORREVIEJA  | 7                     | 1                     | 1                   | 5               | 2                       | MUY BAJO        |
| SAN JAVIER  | 9                     | 5                     | 5                   | 9               | 5                       | ALTO            |
| MAZARRÓN    | 9                     | 5                     | 4                   | 10              | 5                       | ALTO            |
| <b>AI-4</b> | <b>6</b>              | <b>1</b>              | <b>1</b>            | <b>4</b>        | <b>1</b>                | <b>BAJO</b>     |

|             | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991 |                   |                     |                  | ÍNDICE POT. PRODUCT. |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|----------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |                      |
| TORREVIEJA  | -   | -                 | 1                   | 1                | ALTO                 |
| SAN JAVIER  | 0   | -                 | -                   | 0                | MEDIO                |
| MAZARRÓN    | 1   | -                 | 0                   | 0                | BAJO                 |
| <b>AI-4</b> | <b>1</b>  | <b>-</b>          | <b>1</b>            | <b>0</b>         | <b>MEDIO</b>         |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991 |                   |                     |                  |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |
| TORREVIEJA  | BAJO  | BAJO              | MEDIO               | MEDIO            |
| SAN JAVIER  | MEDIO   | BAJO              | MEDIO               | MEDIO            |
| MAZARRÓN    | MEDIO   | BAJO              | MEDIO               | MEDIO            |
| <b>AI-4</b> | <b>MEDIO</b>  | <b>BAJO</b>       | <b>BAJO</b>         | <b>BAJO</b>      |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991           |                   |                     |                  |                           | INDICE POT. PRODUCT. |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|----------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR Terciario Avanzado |                      |
|             | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001 |                   |                     |                  |                           |                      |
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR Terciario Avanzado | INDICE POT. PRODUCT. |
| TORREVIEJA  | -   | -                 | 1                   | 1                | -                         | ALTO                 |
| SAN JAVIER  | 0   | -                 | -                   | 0                | 0                         | BAJO                 |
| MAZARRÓN    | 2   | -                 | -                   | -                | -                         | MUY BAJO             |
| <b>AI-4</b> | <b>1</b>  | <b>-</b>          | <b>1</b>            | <b>-</b>         | <b>-</b>                  | <b>BAJO</b>          |

|             | RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001 |                   |                     |                  |                           |
|-------------|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------|
|             | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS | SECTOR Terciario Avanzado |
| TORREVIEJA  | BAJO  | MEDIO             | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| SAN JAVIER  | MEDIO   | BAJO              | MEDIO               | MEDIO            | MEDIO                     |
| MAZARRÓN    | MEDIO   | MEDIO             | MEDIO               | BAJO             | BAJO                      |
| <b>AI-4</b> | <b>MEDIO</b>  | <b>BAJO</b>       | <b>MEDIO</b>        | <b>BAJO</b>      | <b>BAJO</b>               |

|             | TURISMO CULTURAL |        | TURISMO HOTELERO |        | TURISMO DE 2º RESIDENCIA |        |
|-------------|------------------|--------|------------------|--------|--------------------------|--------|
|             | RELEV.           | ESPEC. | RELEV.           | ESPEC. | RELEV.                   | ESPEC. |
| TORREVIEJA  | MUY BAJO         | -      | BAJO             | -      | MUY ALTO                 | 3      |
| SAN JAVIER  | MUY BAJO         | -      | BAJO             | 1      | MEDIO                    | 3      |
| MAZARRÓN    | BAJO             | 0      | BAJO             | 0      | BAJO                     | 1      |
| <b>AI-4</b> | <b>MUY BAJO</b>  |        | <b>MEDIO</b>     | 0      | <b>MUY ALTO</b>          | 3      |

|             | VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI |                   |
|-------------|---|-------------------|
|             | TIEMPO VIAJEROS   | TIEMPO MERCANCÍAS |
| TORREVIEJA  | 5   | 5                 |
| SAN JAVIER  | 4   | 4                 |
| MAZARRÓN    | 4   | 4                 |
| <b>AI-4</b> | <b>2</b>  | <b>1</b>          |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>            |            |            |          |
|-------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |            |            |          |
|                                     | TORREVIEJA | SAN JAVIER | MAZARRÓN |
| <b>MADRID</b>                       | 73         | 59         | 62       |
| <b>CUENCA</b>                       | 119        | 173        | 335      |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 47         | 41         | 35       |
| <b>VALENCIA</b>                     | 111        | 87         | 98       |
| <b>ALBACETE</b>                     | 110        | 132        | 140      |
| <b>ALICANTE</b>                     | 54         | 137        | 100      |
| <b>MURCIA</b>                       | -19        | 46         | 45       |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |            |            |          |
|-------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |            |            |          |
|                                     | TORREVIEJA | SAN JAVIER | MAZARRÓN |
| <b>MADRID</b>                       | 39         | 57         | 36       |
| <b>CUENCA</b>                       | 214        | 295        | 303      |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 66         | 91         | 80       |
| <b>VALENCIA</b>                     | 108        | 110        | 88       |
| <b>ALBACETE</b>                     | 63         | 82         | 66       |
| <b>ALICANTE</b>                     | 118        | 192        | 123      |
| <b>MURCIA</b>                       | 0          | 112        | 103      |



### 7.7.13. SUBCORREDOR 7

El Subcorredor 7 se ha visto beneficiado en términos similares a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor, siendo de destacar la ejecución de la autovía C-315, que enlaza ambos municipios con Murcia, pero también las mejoras en la antigua ruta de Granada a Valencia, C-3314 y N-344, y la construcción de la A-30 de Murcia a Albacete como enlace hacia otras capitales del Corredor. Respecto del ferrocarril, la conexión con Murcia, fue desmantelada en 1971, quedando desconectada por este modo de forma directa.

En cuanto a su evolución demográfica, su dinámica ha sido muy baja no alcanzando los cuarenta mil habitantes puesto que ninguno de sus dos municipios, Mula y Caravaca, ha experimentado crecimientos demográficos significativos. Tampoco su Índice Potencial Productivo ha evolucionado al alza desde la etapa ferroviaria manteniéndose bajo. No obstante, la evolución socioeconómica de sus dos municipios no ha sido exactamente igual por lo que conviene un análisis pormenorizado a fin de extraer conclusiones relevantes para este trabajo.

- **MULA:**

El municipio Mula se ha visto favorecido de forma similar a como lo han hecho de media el conjunto de municipios del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria puesto que respecto del ferrocarril, la línea que la unía con Murcia y con Caravaca fue cancelada en 1971. De este modo, es la autovía C-315, que enlaza precisamente con estas dos localidades, la que ha acercado notablemente Mula a la capital regional, y desde ésta a otras localidades destacadas del sureste español, aunque también a raíz de la construcción de la A-30 Murcia-Albacete ha incrementado notablemente su accesibilidad respecto de otras capitales del Corredor.

En cuanto a su caracterización demográfica, apenas ha experimentado crecimiento su población durante estos más de cuarenta años, sobrepasando los quince mil habitantes en 2004, perdiendo efectivos debido a fenómenos migratorios desde los años cincuenta hasta los noventa<sup>457</sup>, en que ha invertido esa tendencia gracias a la llegada de inmigrantes en su inmensa mayoría procedentes de países en vías de desarrollo. Como uno de los principales factores justificantes de esta emigración durante las décadas centrales de siglo prevalece la actividad en el textil en su comarca, como en Albudeite y Campos del Río, y su decadencia absoluta a finales de los cincuenta<sup>458</sup> añadidas a las posibilidades abiertas en otros focos de industrialización levantinos.

En relación al Índice Potencial Productivo, se mantiene bajo desde el primer tercio de siglo hasta la actualidad al igual que en la aproximación a través de la Cuota de Mercado en 1963 y los resultados de 1991. Ello encuentra su principal razón en su elevada especialización en el sector primario, con un porcentaje de ocupación en torno al veinte por ciento, siendo el secano cultivo mayoritario en toda la comarca con predominio de los cereales alternados con sectores dedicados al almendro y al olivo. En los escasos regadíos aparecen, cítricos, albaricoqueros y

---

<sup>457</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214 y *Diccionario Geográfico de España*, pág. 677.

<sup>458</sup> Pérez, M<sup>a</sup> Teresa, op. cit. pp. 331 y 332.

melocotoneros<sup>459</sup>. Esa actividad primaria parece justificar el perfil de los inmigrantes llegados pero también la correspondiente en el sector de la construcción posiblemente por la proximidad de Mula al prelitoral y litoral murciano donde se ha constatado una notable especialización en el turismo residencial. La misma circunstancia que se observaba en Yecla respecto de Jumilla se aprecia en Caravaca respecto de Mula, pues en Jumilla y Mula el sector de la construcción aparece significativamente representado, mientras que en Yecla y Caravaca, más alejado del prelitoral y litoral murciano, la ocupación relativa de éste es mucho más baja.

En cuanto al papel de Mula en el sistema de ciudades del Corredor, como lo ha hecho a lo largo de la historia, ejerce un cierto grado de centralidad con respecto a los municipios de Pliego, Albudeite y Campos del Río<sup>460</sup> conformando junto éstos y los municipios de Bullas, Calasparra, Caravaca, Cehegín y Moratalla un Área Funcional —Noroeste—<sup>461</sup> aunque su dependencia de la capital Murcia parece cada vez mayor como se desprende de su escaso porcentaje de ocupados en el sector terciario, inferior al cuarenta por ciento, y su vecindad respecto de la capital, en lo que entra de lleno la función de las infraestructuras de transporte en la actualidad. Así, a comienzos de siglo Mula dista veinte minutos por carretera de Murcia mientras que en 1960 lo hacía en cerca de una hora. Es decir, que aunque Mula pueda mantener una cierta influencia sobre los municipios vecinos señalados, la proximidad de la capital favorece que cada vez la demanda de bienes y servicios de todo tipo sean satisfechos en ésta frente a la histórica cabecera Mula aumentando la dependencia de Mula respecto de la capital.

- **CARAVACA:**

Caravaca también se ha visto beneficiada en términos similares a como lo ha hecho de media el Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria gracias a la autovía de Murcia a Caracava, pero también a las mejoras en ruta de Granada a Valencia, carretera C-3314, que le ha permitido conectar aceptablemente con el resto de ejes principales de transporte en el marco del Corredor. Por lo que respecta a los servicios ferroviarios, ya se ha comentado su supresión desde comienzos de los setenta.

En cuanto a la caracterización demográfica, si bien desde los años cincuenta adoleció de fenómenos de emigración hasta los setenta<sup>462</sup>, desde entonces experimenta un cierto crecimiento que se ha acelerado en la década de los noventa hasta aproximarse a los veinticinco mil habitantes.

Esa emigración de las décadas centrales del siglo XX se justifica por la especialización histórica de Caravaca y su comarca en la elaboración de alpargatas, actividad que junto con el

---

<sup>459</sup> G.E. op. cit. pág. 495.

<sup>460</sup> G.E. op. cit. pp. 478 y 494.

<sup>461</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, op. cit. Capítulo: *Análisis del Sistema Territorial soporte de la actividad*, pág. 9.

<sup>462</sup> Chacón, F. op. cit. pág. 214.

tratamiento del esparto y, en general el textil, como se ha mencionado para otros municipios, cayó en picado a finales de los cincuenta<sup>463</sup>.

Sin embargo, parece ser el auge de la industria conservera en su comarca, en la que destaca Cehegín<sup>464</sup>, la base sobre la que ha asentado la recuperación socioeconómica de la comarca durante las últimas décadas, actividad que podría justificar el incremento de población durante los últimos años debido la llegada de inmigrantes procedentes en su mayoría de países en vías de desarrollo.

Si a este factor se le añade el actual reforzamiento de Caravaca como cruce de caminos, posición ésta que le vuelve a conferir una ventaja comparativa en relación al resto de municipios de la citada Área Funcional Noroeste, no es de extrañar que en los últimos años haya aumentado su centralidad en ella, con las reservas expuestas para Mula, de modo que aun sin llegar estar especializada en el sector terciario, el porcentaje de ocupados se acerca al cincuenta por ciento. En esta línea de consolidación de la centralidad de Caravaca, también es de resaltar que tanto Mula como Cehegín, las otras ciudades destacadas de su Área Funcional, prácticamente han quedado estancadas desde 1960 en unos quince mil habitantes<sup>465</sup>, mientras que en Caravaca el aumento de población ha sido algo mayor.

En definitiva, parece muy relevante el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte, y más concretamente por la carretera durante estos cuarenta años puesto que: De un lado, ha acercado sustancialmente Caravaca a Murcia (de casi dos horas en 1960 a unos cuarenta y cinco minutos en 2004), centro regional para la provisión de servicios especializados, y de otro, ha quedado reforzada su ubicación en un cruce de caminos, ventaja comparativa en su comarca que le ha permitido afianzarse como lugar central. En ese sentido, el declive generalizado del ferrocarril en el conjunto del Corredor en favor de la carretera, le ha beneficiado sustancialmente pues su llegada en el siglo XIX en el itinerario de Alicante a Andalucía por Murcia hizo que la ruta de Granada a Valencia por Caravaca perdiera importancia en las relaciones comerciales interregionales.

---

<sup>463</sup> Pérez, M<sup>a</sup> Teresa, op. cit. pág. 332, y Chacón, F. op. cit. pág. 255.

<sup>464</sup> G.E. op. cit. pág. 256.

<sup>465</sup> Censo de Población de 1960 a 2001, INE.

**SÍNTESIS DE VARIABLES DESDE COMIENZOS DE LOS AÑOS SESENTA HASTA INICIOS DEL SIGLO XXI EN EL SC-7.**

**CUADRO 3.145: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL SC-7 Y MUNIPIOS 1960-2005.**

|                 | POBLACIÓN         |                   |                   |                   | TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL |             |              |             |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
|                 | 1930              | 1960              | 1991              | 2004              | 1857-1930                       | 1930-1960   | 1960-1991    | 1991-2004   | 1960-2004   |
| MULA            | 13.034            | 14.721            | 12.930            | 15.592            | 0,48                            | 0,43        | -0,39        | 1,58        | 0,13        |
| CARAVACA        | 21.306            | 20.735            | 21.238            | 24.179            | 0,67                            | -0,09       | 0,08         | 1,07        | 0,38        |
| <b>SC-7</b>     | <b>34.340</b>     | <b>35.456</b>     | <b>34.168</b>     | <b>39.771</b>     | <b>0,59</b>                     | <b>0,11</b> | <b>-0,12</b> | <b>1,26</b> | <b>0,28</b> |
| <b>CORREDOR</b> | <b>1.405.697</b>  | <b>1.977.957</b>  | <b>3.126.371</b>  | <b>3.541.994</b>  | <b>1,11</b>                     | <b>1,36</b> | <b>1,87</b>  | <b>1,02</b> | <b>1,80</b> |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>23.677.095</b> | <b>30.582.936</b> | <b>39.433.942</b> | <b>43.197.684</b> | <b>0,73</b>                     | <b>0,97</b> | <b>0,93</b>  | <b>0,73</b> | <b>0,94</b> |

**CUADRO 3.146: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO EN 1963 (CUOTA DE MERCADO / POBLACIÓN)**

|                      | CUOTA DE MERCADO / 1.000 HABITANTES |
|----------------------|-------------------------------------|
| MULA                 | 5                                   |
| CARAVACA             | 5                                   |
| <b>SUBCORREDOR 7</b> | <b>4</b>                            |

**CUADRO 3.147: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-7 Y MUNICIPIOS EN 1991.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| MULA            | 36,04                | 21,63             | 29,42             | 15,58                 | 33,37             |
| CARAVACA        | 33,28                | 16,87             | 29,63             | 8,77                  | 44,73             |
| <b>SC-7</b>     | <b>34,32</b>         | <b>18,76</b>      | <b>29,55</b>      | <b>11,48</b>          | <b>40,21</b>      |
| <b>CORREDOR</b> | <b>35,72</b>         | <b>5,60</b>       | <b>26,64</b>      | <b>10,09</b>          | <b>57,66</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>36,81</b>         | <b>10,59</b>      | <b>25,21</b>      | <b>11,59</b>          | <b>52,61</b>      |

**CUADRO 3.148: ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO DEL SC-1 Y MUNICIPIOS EN 2001.**

|                 | % POB. OCUP. / TOTAL | % 1º / POB. OCUP. | % 2º / POB. OCUP. | % CONST. / POB. OCUP. | % 3º / POB. OCUP. |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| MULA            | 38,98                | 18,47             | 23,25             | 19,78                 | 38,50             |
| CARAVACA        | 36,74                | 9,92              | 31,60             | 10,27                 | 48,21             |
| SC-7            | 37,60                | 13,36             | 28,24             | 14,09                 | 44,31             |
| <b>CORREDOR</b> | <b>40,18</b>         | <b>5,28</b>       | <b>21,90</b>      | <b>10,23</b>          | <b>62,60</b>      |
| <b>ESPAÑA</b>   | <b>40,32</b>         | <b>5,75</b>       | <b>20,08</b>      | <b>11,29</b>          | <b>62,88</b>      |

**CUADRO 3.149: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-7 Y MUNICIPIOS A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

|          | JERARQUÍA DEMOGRÁFICA | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO |
|----------|-----------------------|-----------------------------|
| MULA     | 8                     | 5                           |
| CARAVACA | 7                     | 5                           |
| SC-7     | 7                     | 4                           |

**CUADRO 3.150: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN NIVELES EN EL SC-7 Y MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI Y VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD SEGÚN NIVELES (MEDIADOS SIGLO XX-COMIENZOS SIGLO XXI).**

|          | JERARQ. DEMOG. (2004) | DINAM. DEMOG. PONDER. | MIGRAC. (1991-2003) | DENSIDAD (2004) | ÍNDIC. SINTÉTIC. DEMOG. | ARTICUL. SOCIAL |
|----------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|
| MULA     | 10                    | 6                     | 6                   | 10              | 6                       | BAJO            |
| CARAVACA | 9                     | 6                     | 6                   | 10              | 6                       | MUY BAJO        |
| SC-7     | 7                     | 5                     | 3                   | 6               | 4                       | MEDIO           |

|          | ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 1991 |                   |                     |                  | ÍNDICE POT. PRODUCT. |
|----------|---|-------------------|---------------------|------------------|----------------------|
|          | SECTOR PRIMARIO   | SECTOR SECUNDARIO | SECTOR CONSTRUCCIÓN | SECTOR SERVICIOS |                      |
| MULA     | 1   | 0                 | 0                   | -                | BAJO                 |
| CARAVACA | 0   | 0                 | -                   | -                | BAJO                 |
| SC-7     | 1   | 0                 | 0                   | -                | BAJO                 |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 1991</b> |                          |                            |                         |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> |
| MULA        | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | BAJO                    |
| CARAVACA    | MEDIO  | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   |
| <b>SC-7</b> | <b>BAJO</b>  | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             |

|             | <b>ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA SEGÚN EL COEFICIENTE DE NELSON EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  | <b>INDICE POT. PRODUCT.</b> |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |                             |
| MULA        | 0  | -                        | 1                          | -                       | -                                | BAJO                        |
| CARAVACA    | 0  | 0                        | -                          | -                       | -                                | BAJO                        |
| <b>SC-7</b> | <b>1</b>   | <b>0</b>                 | <b>1</b>                   | <b>-</b>                | <b>-</b>                         | <b>BAJO</b>                 |

|             | <b>RELEVANCIA SEGÚN ESTRUCTURA SECTORIAL DE EMPLEO EN 2001</b> |                          |                            |                         |                                  |
|-------------|--|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
|             | <b>SECTOR PRIMARIO</b>   | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>SECTOR CONSTRUCCIÓN</b> | <b>SECTOR SERVICIOS</b> | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> |
| MULA        | MEDIO  | BAJO                     | MEDIO                      | BAJO                    | BAJO                             |
| CARAVACA    | ALTO   | MEDIO                    | MEDIO                      | MEDIO                   | MEDIO                            |
| <b>SC-7</b> | <b>MEDIO</b>   | <b>BAJO</b>              | <b>BAJO</b>                | <b>BAJO</b>             | <b>BAJO</b>                      |

|             | <b>TURISMO CULTURAL</b> |               | <b>TURISMO HOTELERO</b> |               | <b>TURISMO DE 2ª RESIDENCIA</b> |               |
|-------------|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
|             | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>           | <b>ESPEC.</b> | <b>RELEV.</b>                   | <b>ESPEC.</b> |
| MULA        | BAJO                    | 1             | MUY BAJO                | -             | MUY BAJO                        | -             |
| CARAVACA    | MEDIO                   | 1             | BAJO                    | -             | MUY BAJO                        | -             |
| <b>SC-7</b> | <b>MUY BAJO</b>         | <b>2</b>      | <b>BAJO</b>             | <b>-</b>      | <b>BAJO</b>                     | <b>-</b>      |

|          | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD POR CARRETERA SEGÚN NIVELES DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI</b> |                          |
|----------|--|--------------------------|
|          | <b>TIEMPO VIAJEROS</b>   | <b>TIEMPO MERCANCÍAS</b> |
| MULA     | 5  | 5                        |
| CARAVACA | 5  | 4                        |
| SC-7     | 2  | 1                        |

| <b>COSTE DE VIAJEROS</b>            |      |          |
|-------------------------------------|------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |      |          |
|                                     | MULA | CARAVACA |
| <b>MADRID</b>                       | 68   | 87       |
| <b>CUENCA</b>                       | 116  | 143      |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 44   | 67       |
| <b>VALENCIA</b>                     | 22   | 56       |
| <b>ALBACETE</b>                     | 169  | 232      |
| <b>ALICANTE</b>                     | 17   | 17       |
| <b>MURCIA</b>                       | 0    | 0        |

| <b>TIEMPO DE VIAJEROS</b>           |      |          |
|-------------------------------------|------|----------|
| <b>DIFERENCIA FC.2000-CARR.2000</b> |      |          |
|                                     | MULA | CARAVACA |
| <b>MADRID</b>                       | 24   | 42       |
| <b>CUENCA</b>                       | 154  | 182      |
| <b>CASTELLÓN</b>                    | 69   | 80       |
| <b>VALENCIA</b>                     | 72   | 86       |
| <b>ALBACETE</b>                     | 58   | 106      |
| <b>ALICANTE</b>                     | 75   | 57       |
| <b>MURCIA</b>                       | 0    | 0        |

## **7.8. CONCLUSIONES EN LA FASE COMPRENDIDA DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XX HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI.**

Del análisis del conjunto del Corredor, sus zonas y municipios a lo largo de esta segunda mitad del siglo XX se pueden extraer las siguientes conclusiones de carácter general:

- La población del conjunto del Corredor ha aumentado a lo largo de este periodo cerca de dos millones de personas llegando a superar a inicios del nuevo milenio los tres millones y medio de habitantes. Esto ha supuesto una tasa de crecimiento medio anual próxima al dos por ciento, es decir, muy superior a la media nacional durante esta etapa y también muy superior a la propia durante la era ferroviaria. De nuevo han sido las zonas del litoral y prelitoral las que han acumulado un mayor número de efectivos en detrimento de las zonas del interior manchego a excepción de Madrid. También se ha observado la configuración de procesos metropolitanos en los entornos de Madrid, Valencia, Castellón, Alicante-Elche y Murcia, advirtiendo en general una ralentización en el crecimiento demográfico de estas ciudades en favor de los núcleos del entorno de las capitales en un fenómeno de suburbanización mucho más que de descentralización de la riqueza.
- En cuanto a la actividad productiva, también se constata que los mayores valores del Índice Potencial Productivo se concentran en el entorno litoral y prelitoral, aunque con matices pues zonas y municipios de estos entornos no alcanzan esos elevados potenciales. Ejemplos de esto lo son el AI-4, mediante San Javier y Mazarrón, además de otros municipios como Alcalá de Chivert, Torre-Pacheco u Orihuela.
- Comparando la evolución demográfica y el Índice Potencial Productivo de zonas y municipios se aprecia que de una forma general sí existe una correlación entre ambas variables aunque con algunas salvedades referidas sobre todo a zonas y municipios del prelitoral cuyos potenciales productivos no se corresponden con su evolución demográfica. Por ejemplo, Mazarrón, Totana, San Javier y Torre-Pacheco muestran una elevada dinámica demográfica pero un relativamente bajo Índice Potencial Productivo.
- En cuanto al sistema de transportes, en primer lugar hay que referir el mantenimiento a lo largo de esta segunda mitad de la centuria de los principales ejes de comunicación: Desde Madrid hacia Valencia por Motilla y Albacete, con sus bifurcaciones hacia Alicante, y Murcia y Cartagena, a los que hay que sumar la potenciación del eje litoral, a través de la ejecución de la Autopista del Mediterráneo con sus prolongaciones hasta Andalucía y Cataluña. En segundo lugar, la escasa competitividad del ferrocarril respecto de la carretera tanto para viajeros como mercancías debiendo en todo caso mencionar el desarrollo de las grandes líneas, que sí muestran competitividad respecto de la carretera en tiempos, y las cercanías, sobre



todo, en el entorno de Valencia. De este modo, si se vinculan el incremento de accesibilidad ferroviaria con la evolución socioeconómica descrita se observa que no existe correlación alguna pues en aquellos tramos en que en términos de tiempos el ferrocarril es competitivo, por ejemplo, el eje de Madrid a Albacete, sus municipios muestran un estancamiento relativo. Así mismo, respecto de la red viaria, el incremento de accesibilidad ha sido similar para casi el conjunto de zonas y municipios no advirtiéndose, por tanto, correlación entre estas variables de accesibilidad y su devenir socioeconómico.

A continuación, y como se ha realizado en las etapas anteriores, se recogen las características más relevantes de las zonas y municipios (CUADROS 3.150 y 3.151) desde el punto de vista socioeconómico como síntesis de su evolución a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, y coyuntura a comienzos del nuevo milenio. Así, se incluyen las siguientes variables con estas consideraciones:

- La caracterización del **Indicador Sintético Demográfico**<sup>466</sup>, **articulación social e Índice Potencial Productivo**, se ha realizado directamente en base a los niveles establecidos en los epígrafes previos.
- La caracterización de las variables **especialización del terciario avanzado, especialización en el turismo cultural, especialización en el turismo hotelero y especialización en el turismo residencial** se ha realizado de acuerdo con sus valores de especialización<sup>467</sup>.
- La caracterización de la **red de ferrocarriles** se ha estimado cualitativamente según la oferta de servicios en la actualidad y su competitividad respecto de la carretera en términos de tiempos para viajeros fundamentalmente.
- La caracterización de la **red de carreteras** se ha realizado de acuerdo con los niveles derivados de la variación de la accesibilidad por carretera para viajeros en términos de tiempos<sup>468</sup> como variable más representativa de la red viaria en relación a su posible vinculación con el desarrollo socioeconómico.
- La caracterización de la variable **dotación recursos naturales**, también se ha efectuado de manera cualitativa distinguiendo si el municipio se ve favorecido por su benignidad climática (factor clave para el turismo), productividad agrícola, presencia de minas, etc.

---

<sup>466</sup> El nivel 1 se ha asignado a muy alto; los niveles 2 y 3 a alto; el nivel 4 a medio; el nivel 5 a bajo y el nivel 6 a muy bajo.

<sup>467</sup> Si no existe especialización se le ha asignado directamente la calificación de “Nula”; al nivel de especialización cero se le ha asignado “Baja”; al nivel 1, “Media”; al nivel 2, “Alta”; al nivel 3, “Muy Alta” y al nivel superior a 3 de “Súper Alta”.

<sup>468</sup> Los niveles 1 y 2 se ha asociado a muy favorecido; el nivel 3 ha favorecido; el nivel 4 a indiferente; el nivel 5 a desfavorecido y los niveles 6 y 7 a muy desfavorecido.

**CUADRO 3.151: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN ZONAS A COMIENZOS DEL SIGLO XXI**

| ZONA                   | INDIC. SINTÉT. DEMOG. | ARTIC. SOCIAL | ÍNDICE POT. PROD. | ESPEC. TERC. AVANZ. | ESPEC. TUR. CULTUR. | ESPEC. TUR. HOTEL. | ESPEC. TUR. RESID. | RED FFCC      | RED CARRE.    | RECURSOS NATURAL. |
|------------------------|-----------------------|---------------|-------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------|---------------|-------------------|
| <b>CORREDOR 1</b>      | ALTO                  | MUY ALTO      | ALTO              | MUY ALTO            | NULO                | BAJO               | NULO               | FAVOR.        | FAVORE C.     | FAVOREC.          |
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b> | MEDIO                 | MUY BAJO      | BAJO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | INDIFER.      | FAVOER C.     | INDIFER.          |
| <b>SUBCORREDOR 1</b>   | ALTO                  | ALTO          | ALTO              | BAJO                | NULO                | BAJO               | NULO               | FAVOR.        | INDIFER.      | MUY FAVOR.        |
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b> | MEDIO                 | MEDIO         | MEDIO             | BAJO                | BAJO                | NULO               | NULO               | INDIFER.      | MUY FAVORE C. | INDIFER.          |
| <b>CORREDOR 2</b>      | MEDIO                 | ALTO          | MEDIO             | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | FAVOR.        | DESFAV.       | FAVOREC.          |
| <b>SUBCORREDOR 2</b>   | ALTO                  | ALTO          | MEDIO             | ALTO                | NULO                | BAJO               | NULO               | DESFAV.       | FAVORE C.     | FAVOREC.          |
| <b>ÁREA INTERIOR 3</b> | MEDIO                 | MEDIO         | MEDIO             | BAJO                | MEDIO               | NULO               | NULO               | DESFAV.       | MUY FAVORE C. | INDIFER.          |
| <b>SUBCORREDOR 3</b>   | ALTO                  | MUY ALTO      | ALTO              | MEDIO               | NULO                | BAJO               | NULO               | MUY FAVORE C. | INDIFER.      | FAVOREC.          |
| <b>SUBCORREDOR 4</b>   | ALTO                  | MEDIO         | MEDIO             | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | INDIFER.      | FAVORE C.     | INDIFER.          |
| <b>SUBCORREDOR 5</b>   | ALTO                  | ALTO          | MUY ALTO          | BAJO                | NULO                | ALTO               | MEDIO              | INDIFER.      | INDIFER.      | MUY FAVOREC.      |
| <b>SUBCORREDOR 6</b>   | ALTO                  | ALTO          | BAJO              | -                   | NULO                | NULO               | NULO               | INDIFER.      | FAVORE C.     | FAVOREC.          |
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b> | MUY ALTO              | BAJO          | BAJO              | BAJO                | NULO                | BAJO               | MUY ALTO           | MUY DESFAV.   | MUY FAVORE C. | MUY FAVOREC.      |
| <b>SUBCORREDOR 7</b>   | MEDIO                 | MEDIO         | BAJO              | BAJO                | ALTO                | NULO               | NULO               | MUY DESFAV.   | MUY FAVORE C. | FAVOREC.          |

Fuente: Elaboración propia

**CUADRO 3.152: SÍNTESIS DE VARIABLES SEGÚN MUNICIPIOS A COMIENZOS DEL SIGLO XX**

| ZONA | MUNICIPIO            | INDIC. SINTÉT. DEMOG. | ARTIC. SOCIAL | ÍNDIC E POT. PROD. | RELEV. TERC. AVANZ. | ESPEC. TUR. CULTUR. | ESPEC. TUR. HOTEL. | ESPEC. TUR. RESID. | RED FFCC   | RED CARRE.   | RECURSOS NATURAL. |
|------|----------------------|-----------------------|---------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|------------|--------------|-------------------|
| C-1  | TARANCÓN             | BAJO                  | MEDIO         | MEDIO              | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.     | DESFAV.      | FAVOREC.          |
|      | CUENCA               | MUY BAJO              | ALTO          | ALTO               | MEDIO               | MEDIO               | BAJO               | NULO               | INDIF.     | FAVOREC.     | FAVOREC.          |
|      | CARBONERAS           | MUY BAJO              | MUY BAJO      | BAJO               | MUY BAJO            | SÚPER               | NULO               | BAJO               | FAVOR.     | MUY FAVOREC. | INDIFER.          |
|      | REQUENA              | MUY BAJO              | BAJO          | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.     | DESFAV.      | FAVOREC.          |
|      | CHESTE               | MUY BAJO              | MEDIO         | BAJO               | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | BAJO               | FAVOR.     | FAVOREC.     | INDIFER.          |
|      | VALENCIA             | MUY ALTO              | MEDIO         | ALTO               | EXTR. ALTO          | NULO                | BAJO               | NULO               | MUY FAVOR. | DESFAV.      | FAVOREC.          |
| AI-1 | LA ALMARCHA          | MUY BAJO              | BAJO          | MUY BAJO           | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | BAJO               | INDIF.     | INDIF.       | INDIFER.          |
|      | MOTILLA DEL PALANCAR | MUY BAJO              | MEDIO         | MEDIO              | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.     | DESFAV.      | INDIFER.          |
|      | CASAS IBÁÑEZ         | MUY BAJO              | MEDIO         | MEDIO              | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.     | INDIF.       | INDIFER.          |
| SC-1 | SAGUNTO              | BAJO                  | MEDIO         | ALTO               | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | FAVOR.     | DESFAV.      | INDIFER.          |
|      | CASTELLÓN            | MEDIO                 | MUY ALTO      | ALTO               | MUY ALTO            | NULO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR. | DESFAV.      | MUY FAVOR.        |
|      | ALCALÁ DE CHIVERT    | BAJO                  | ALTO          | MEDIO              | MUY BAJO            | BAJO                | SÚPER              | MEDIO              | FAVOR.     | DESFAV.      | MUY FAVOR.        |
|      | VINAROZ              | BAJO                  | MEDIO         | ALTO               | BAJO                | NULO                | BAJO               | BAJO               | INDIF.     | DESFAV.      | MUY FAVOR.        |
| AI-2 | SEGORBE              | MUY BAJO              | MEDIO         | ALTO               | MUY BAJO            | BAJO                | NULO               | NULO               | DESFAV.    | MUY FAVOREC. | INDIF.            |
|      | ONDA                 | BAJO                  | MUY ALTO      | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.     | INDIF.       | FAVOREC.          |
| C-2  | ARANJUEZ             | BAJO                  | MEDIO         | ALTO               | BAJO                | BAJO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR. | MUY DESFAV.  | FAVOREC.          |
|      | ALCÁZAR              | MUY BAJO              | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | FAVOR.     | MUY DESFAV.  | FAVOREC.          |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

| ZONA | MUNICIPIO      | INDIC. SINTÉT. DEMOG | ARTIC. SOCIAL | ÍNDIC E POT. PROD. | RELEV. TERC. AVANZ. | ESPEC. TUR. CULTUR. | ESPEC. TUR. HOTEL. | ESPEC. TUR. RESID. | RED FFCC    | RED CARRE.   | RECURSOS NATURAL. |
|------|----------------|----------------------|---------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-------------|--------------|-------------------|
|      | VILLARROBLED O | MUY BAJO             | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | FAVOR.      | INDIF.       | FAVOREC.          |
|      | LA RODA        | MUY BAJO             | BAJO          | MEDIO              | MUY BAJO            | BAJO                | NULO               | NULO               | FAVOR.      | INDIF.       | FAVOREC.          |
|      | ALBACETE       | BAJO                 | MEDIO         | ALTO               | MUY ALTO            | NULO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR.  | MUY DESFAV.  | INDIFER.          |
| SC-2 | HELLÍN         | BAJO                 | MUY BAJO      | BAJO               | BAJO                | BAJO                | NULO               | NULO               | INDIF.      | DESFAV.      | FAVOREC.          |
|      | CIEZA          | MUY BAJO             | MUY BAJO      | BAJO               | BAJO                | MEDIO               | NULO               | NULO               | DESFAV.     | DESFAV.      | FAVOREC.          |
|      | MURCIA         | MEDIO                | ALTO          | ALTO               | EXTR: ALTO          | NULO                | NULO               | NULO               | DESFAV.     | DESFAV.      | FAVOREC.          |
|      | TORRE-PACHECO  | BAJO                 | MUY ALTO      | MUY BAJO           | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | NULO               | DESFAV.     | INDIF.       | MUY FAVOR.        |
|      | CARTAGENA      | BAJO                 | MEDIO         | MEDIO              | MUY ALTO            | NULO                | BAJO               | BAJO               | DESFAV.     | DESFAV.      | MUY FAVOR.        |
| AI-3 | JUMILLA        | MUY BAJO             | BAJO          | BAJO               | MUY BAJO            | BAJO                | NULO               | NULO               | DESFAV.     | MUY FAVOREC. | FAVOREC.          |
|      | YECLA          | BAJO                 | MEDIO         | ALTO               | BAJO                | BAJO                | NULO               | NULO               | DESFAV.     | MUY FAVOREC. | INDIFER.          |
| SC-3 | ALMANSA        | MUY BAJO             | MEDIO         | ALTO               | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR.  | DESFAV.      | FAVOREC.          |
|      | VILLENA        | MUY BAJO             | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR.  | MUY DESFAV.  | INDIFER.          |
|      | ELDA           | BAJO                 | MUY BAJO      | ALTO               | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR.  | MUY DESFAV.  | INDIFER.          |
|      | ALICANTE       | MEDIO                | MEDIO         | ALTO               | EXTR. ALTO          | NULO                | BAJO               | NULO               | MUY FAVOR.  | MUY DESFAV.  | MUY FAVOR.        |
| SC-4 | ALCOY          | MUY BAJO             | MEDIO         | ALTO               | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | MUY DESFAV. | DESFAV.      | DESFAV.           |
|      | ONTENIENTE     | BAJO                 | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | MUY DESFAV. | DESFAV.      | DESFAV.           |
|      | JÁTIVA         | BAJO                 | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | BAJO                | NULO               | NULO               | MUY FAVOR.  | INDIFER.     | FAVOREC.          |
|      | ALCIRA         | BAJO                 | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | NULO                | NULO               | NULO               | FAVOR.      | DESFAV.      | FAVOREC.          |
| SC-5 | CULLERA        | BAJO                 | MEDIO         | MEDIO              | BAJO                | NULO                | BAJO               | ALTO               | FAVOR.      | DESFAV.      | MUY FAVOR.        |

*“La evolución socioeconómica del Corredor Madrid-Levante durante la segunda mitad del siglo XX”.*

| ZONA        | MUNICIPIO         | INDIC. SINTÉT. DEMOG | ARTIC. SOCIAL | ÍNDIC E POT. PROD. | RELEV. TERC. AVANZ. | ESPEC. TUR. CULTUR. | ESPEC. TUR. HOTEL. | ESPEC. TUR. RESID. | RED FFCC    | RED CARRE.  | RECURSOS NATURAL. |
|-------------|-------------------|----------------------|---------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-------------|-------------|-------------------|
|             | <b>GANDÍA</b>     | BAJO                 | ALTO          | MEDIO              | MEDIO               | NULO                | MEDIO              | BAJO               | FAVOR.      | MUY DESFAV. | MUY FAVOR.        |
|             | <b>DENIA</b>      | MEDIO                | ALTO          | ALTO               | BAJO                | NULO                | MEDIO              | MEDIO              | MUY DESFAV. | MUY DESFAV. | MUY FAVOR.        |
|             | <b>BENIDORM</b>   | ALTO                 | ALTO          | MUY ALTO           | BAJO                | NULO                | EXTR. ALTO         | BAJO               | MUY DESFAV. | DESFAV.     | MUY FAVOR.        |
| <b>SC-6</b> | <b>ELCHE</b>      | MEDIO                | MEDIO         | MEDIO              | ALTO                | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.      | MUY DESFAV. | FAVOREC.          |
|             | <b>ORIHUELA</b>   | BAJO                 | MEDIO         | BAJO               | BAJO                | NULO                | BAJO               | BAJO               | INDIF.      | DESFAV.     | MUY FAVOR.        |
|             | <b>TOTANA</b>     | BAJO                 | MEDIO         | MUY BAJO           | MUY BAJO            | NULO                | NULO               | NULO               | INDIF.      | INDIF.      | FAVOREC.          |
|             | <b>LORCA</b>      | BAJO                 | MEDIO         | MUY BAJO           | BAJO                | BAJO                | NULO               | NULO               | INDIF.      | DESFAV.     | FAVOREC.          |
|             | <b>ÁGUILAS</b>    | BAJO                 | MEDIO         | MUY BAJO           | BAJO                | BAJO                | NULO               | BAJO               | DESFAV.     | DESFAV.     | MUY FAVOR.        |
| <b>AI-4</b> | <b>TORREVIEJA</b> | ALTO                 | MUY BAJO      | ALTO               | BAJO                | NULO                | NULO               | MUY ALTO           | MUY DESFAV. | DESFAV.     | MUY FAVOR.        |
|             | <b>SAN JAVIER</b> | BAJO                 | ALTO          | BAJO               | BAJO                | NULO                | MEDIO              | MUY ALTO           | MUY DESFAV. | INDIF.      | MUY FAVOR.        |
|             | <b>MAZARRÓN</b>   | BAJO                 | ALTO          | MUY BAJO           | MUY BAJO            | BAJO                | BAJO               | MEDIO              | MUY DESFAV. | INDIF.      | MUY FAVOR.        |
| <b>SC-7</b> | <b>MULA</b>       | MUY BAJO             | BAJO          | BAJO               | MUY BAJO            | MEDIO               | NULO               | NULO               | MUY DESFAV. | DESFAV.     | FAVOREC.          |
|             | <b>CARAVACA</b>   | MUY BAJO             | MUY BAJO      | BAJO               | BAJO                | MEDIO               | NULO               | NULO               | MUY DESFAV. | DESFAV.     | FAVOREC.          |

Fuente: Elaboración propia

En estos cuadros queda patente cómo la relación entre incremento de accesibilidad y evolución socioeconómica se va difuminando conforme se desciende en la escala territorial, o sea, a medida que el análisis pasa del estudio de las zonas al de los municipios, de ahí que seguidamente se justifique de manera sintética la evolución de estas variables en sendos ámbitos espaciales.

- **CORREDOR 1:**

El Corredor 1 no ha experimentado en su conjunto mejoras sustanciales de accesibilidad en términos relativos a lo largo de este periodo. No obstante, en algunos tramos, y afectando de forma importante a alguno de sus municipios, sí se han producido avances significativos. Éstos se han referido básicamente a la red de carreteras, pues la red ferroviaria, a excepción del desarrollo de la red de cercanías en el Área Metropolitana de Valencia, apenas ha mostrado avances, y ello pese a la conexión del tramo entre Cuenca y Utiel, que permite un enlace directo entre Valencia y Madrid, pero que en la práctica ofrece un servicio en absoluto competitivo frente a la carretera tanto en las relaciones a corta como a larga distancia.

Como conclusiones más importantes que afectan a esta zona caben destacar respecto de los municipios pertenecientes a la provincia de Cuenca, la insuficiencia de ésta para articular su provincia debido fundamentalmente a la ausencia de una base sólida en su tejido productivo que permita a sus municipios cercanos tener un punto de referencia para la dotación de servicios, equipamientos y, en definitiva, un motor económico provincial. En este sentido, Tarancón y Carboneras de Guadazaón son dos ejemplos de núcleos que miran hacia otros polos más alejados forzando a sus habitantes a la emigración, en el caso Carboneras hacia Valencia, y aumentando su integración en el Área Metropolitana de Madrid en el caso de Tarancón. El papel de la red de comunicaciones se muestra, en el primer caso, poco relevante pues la cercanía de Carboneras respecto de Cuenca es manifiesta, mientras que en el caso de Tarancón la autovía respecto de Madrid ha permitido que se incremente la accesibilidad respecto de ella con la consiguiente descentralización de actividad industrial en Tarancón y su escape del declive socioeconómico que afecta a su provincia.

En segundo lugar, cabe mencionar la dinámica de Valencia, su Área Metropolitana, así como lo ocurrido en los municipios de Requena y Chestre. Comenzando por Valencia, a partir de 1960 se fue configurando su Área Metropolitana con la ingente inmigración de las zonas rurales en crisis por las grandes expectativas de empleo básicamente industrial en el entorno capitalino. Esto se produjo a consecuencia de unas condiciones macroeconómicas a nivel nacional e internacional muy favorables pero también por un potencial endógeno y una industria con características muy apropiadas para los mercados que se demandaban en aquel momento. En este marco, el ferrocarril y el puerto, aunque también la red histórica de caminos, jugaron un papel determinante para la concentración histórica de numerosas industrias pequeñas y la configuración de una red comercial que sería el germen del Área Metropolitana. Desde entonces, se ha producido un crecimiento continuo de este Área Metropolitana hasta el millón y medio de habitantes en la actualidad, en la que red de comunicaciones ha retroalimentado este proceso, es decir, ésta se ha dispuesto con el objetivo de dar respuesta a las demandas que se han ido generando, por tanto, con una función de infraestructuras claramente de acompañamiento. En este sentido, ha sido muy importante la red viaria que ha venido a sustituir al ferrocarril como “socia” del puerto, la red de cercanías que, junto a la red viaria, han permitido la suburbanización en el

Área Metropolitana, y la red de ferrocarril de largo recorrido que, por su competitividad respecto de la carretera en tiempos pero no en costes, parece más concebida para viajeros con rentas medias-altas, es decir, mayoritariamente los empleados en el sector terciario y sobre todo en el tercio avanzado. En la actualidad, la expansión del Área del Metropolitana y de los vínculos funcionales en relación con el A.M. de Castellón ha dado lugar a la R.F.U. de Valencia-Castellón cuya área de influencia se extiende a lo largo de sendas provincias y la zona más occidental de las provincias de Albacete y Cuenca.

En cuanto a Requena y Cheste, en el primero de los casos se aprecia un papel muy destacado de la red viaria, concretamente la autovía A-3 a Valencia que ha permitido acercar la ciudad a Valencia (unos cuarenta minutos por carretera), con la consiguiente descentralización de actividades industriales hacia Requena y en menor medida Utiel, volviendo desde entonces a articular su comarca, pues desde hacía décadas se mostraba insuficiente en estas funciones.

Respecto de Cheste, la situación es parecida a la de Requena pero en este caso la mayor accesibilidad de Chiva por carretera está haciendo que el desarrollo socioeconómico se esté polarizando más en Chiva que en Cheste, volviendo a la situación preferroviaria en que Chiva también gozaba de mayor accesibilidad por carretera que Cheste, y frente a la etapa ferroviaria, en que la mayor accesibilidad ferroviaria de Cheste frente a Chiva hizo que este dinamismo se concentrase en Cheste en detrimento de Chiva.

#### • **ÁREA INTERIOR 1:**

El Área Interior 1 ha sido favorecida desde el punto de vista de la accesibilidad como lo ha hecho de media el conjunto del Corredor, siendo el eje de Madrid a Valencia, convertido en autovía, y los itinerarios transversales desde sus municipios de La Almarcha, Motilla del Palancar y Casas Ibáñez hacia las capitales Cuenca y sobre todo Albacete, los que mayores repercusiones han tenido sobre su dinámica socioeconómica.

Su potencial demográfico en términos absolutos es muy bajo en el Corredor ya que en 2004 apenas superaba los diez mil habitantes, aunque se pueden establecer diferencias muy interesantes entre sus municipios a lo largo de este casi medio siglo. Así, en La Almarcha, se advierte un declive prácticamente ininterrumpido en todo el periodo, mientras que en Motilla y Casas Ibáñez ese declive se detiene en torno a la década de los ochenta no perdiéndolo hasta la fecha.

Si se revisan las causas de este fenómeno, en primer lugar, respecto del incremento de accesibilidad, en los tres casos se producen mejoras de una índole parecida en tanto en cuanto aumenta la accesibilidad respecto de los grandes polos económicos, Madrid y Valencia, pero también respecto de las capitales manchegas de referencia, Cuenca y Albacete. Sin embargo, La Almarcha, cuya referencia es Cuenca, prosigue su declive, mientras Motilla para la que “a priori” ambas capitales sirven de referencia, y Casas Ibáñez, mucho más cercana a Albacete, mejoran su coyuntura. En este sentido, la respuesta parece estar en la dinámica socioeconómica seguida por cada una de estas capitales de modo que en Cuenca ésta es relativamente negativa tal cual se advirtió anteriormente, mientras que en Albacete es positiva, de forma que Albacete se ha convertido en el núcleo de referencia de Motilla, que obviamente gravita sobre Albacete en detrimento de Cuenca, y también en el de Casas Ibáñez, quedando de esta forma bien articulado el espacio de transición entre la Serranía Media conquense y La

Manchuela, mientras que La Alarcha no dispone de ese núcleo de referencia con lo que la emigración hacia los polos de concentración económica es la consecuencia lógica.

Naturalmente, la red de comunicaciones ha posibilitado que Albacete pudiese convertirse mucho más fácilmente en el núcleo articulador de todo su entorno, pero se pone de manifiesto que son los potenciales endógenos de la ciudad los que ayudados por la red viaria consiguen desencadenar este proceso de articulación territorial, es decir, de nuevo se constata el axioma de la red de comunicaciones como necesaria para el desarrollo pero no suficiente.

Por último, cabe mencionar la casi nula incidencia del ferrocarril en estos fenómenos que, en todo caso, cabrá relacionarla de forma indirecta con la coyuntura favorable de la capital albaceteña.

- **SUBCORREDOR 1:**

El Subcorredor 1 fue relativamente beneficiado en términos de accesibilidad de forma similar a como lo hicieron de media la totalidad de municipios del Corredor, especialmente desde el punto de vista de la red de carreteras, dominante en este periodo. Fueron el Plan REDIA y la Autopista del Mediterráneo en los años sesenta y setenta respectivamente las que mejoraron la red en sentido norte-sur, mientras que los tramos Sagunto-Segorbe y la N-232 de Vinaroz a Morella lo hicieron transversalmente. El ferrocarril es escasamente competitivo para el transporte tanto de viajeros como de mercancías; tan sólo cobraría cierta relevancia para el transporte de azulejos en la comarca de la Plana y para los servicios de largo recorrido referidos a la ciudad de Castellón.

En términos socioeconómicos, pese a pertenecer a un eje costero con accesibilidad parecida, su dinámica ha sido relativamente diferente en cada uno de ellos.

En cuanto a Sagunto, su evolución histórica ha estado marcada por la instalación de los Altos Hornos en la década de los veinte del siglo XX, de modo que hasta el cierre de la planta a inicios de los ochenta, el municipio mantuvo una elevada especialización en el sector secundario. No obstante, y a pesar del cierre de la planta de la que se salvó el tratamiento de laminado en frío, otras empresas especializadas vinculadas a esta rama industrial se han instalado en la ciudad, probablemente gracias al conocimiento adquirido a lo largo de la historia por sus habitantes en esta industria, y gracias a la decisión política de dotar de un polígono industrial donde se pudiesen albergar estas actividades. Por otra parte, en los últimos años se ha registrado una notable inmigración, que obviamente tiene que ver con las posibilidades de empleo de estas empresas, pero también parece estar muy relacionada con un fenómeno de descentralización y suburbanización desde la ciudad de Valencia, entre otros lugares, hacia Sagunto, como pone de manifiesto el importante contingente de nacionales inmigrantes registrados en Sagunto en el periodo 1996-2001, inexistentes en otros municipios algo más alejados de Valencia, lo que se justifica por el mayor atractivo residencial de Sagunto frente a Valencia. En este proceso, está desempeñando un papel decisivo la red de carreteras, pues la distancia entre Sagunto y Valencia es algo menor a la media hora con lo que son factibles los viajes pendulares de modo que Sagunto y su comarca progresivamente pueden acentuar su dependencia de Valencia.

En Castellón de la Plana, el proceso industrializador de los años sesenta se produjo a raíz de la presencia de un cierto tejido empresarial y actividad comercial que se había ido conformando desde la etapa ferroviaria, en que el binomio ferrocarril-



puerto, unido a la condición de capital de provincia que databa de 1833, hicieron que en su entorno se fuese configurando un área industrial y comercial de la cual Castellón era su lugar central y en el que la red de comunicaciones había tenido un papel estelar para la articulación de ese espacio. Es decir, que las infraestructuras de transporte habían desempeñado históricamente un papel muy importante en ese sistema territorial por lo que Castellón disponía de ventajas comparativas para que se convirtiese en uno de los polos de industrialización, combinando cada vez más las funciones terciarias como corresponde a una ciudad capital de provincia. Desde los años sesenta las infraestructuras más bien han fortalecido ese proceso, pasando a ocupar la carretera el papel histórico del ferrocarril, reducido éste al transporte de azulejos y ofreciendo tan sólo un servicio competitivo en trenes de largo recorrido para viajeros cuyo elevado coste respecto de la carretera hace que esté destinado principalmente a personas de rentas media-alta, es decir, básicamente los empleados del sector terciario y especialmente en el terciario avanzado, reforzando de esta forma la polarización de la actividad terciaria en la capital. En la actualidad es la capital de un Área Urbana que alcanza los trescientos mil habitantes en la que se integran además Villarreal, Almazora y Borriol, comenzándose a hablar como se ha referido anteriormente de la R.F.U. de Valencia-Castellón.

Por lo que Vinaroz afecta, de nuevo fueron las condiciones primigenias de cierta concentración espacial de la industria las que incitaron el crecimiento en su entorno de los sectores de la madera y mueble. En este caso, hay que mencionar también la evolución de la localidad vecina de Benicarló, que también ha experimentado durante estos últimos cuarenta años una evolución parecida y donde se ha concentrado en mayor medida la industria, mientras que en Vinaroz lo ha hecho más el terciario. Desde los años ochenta, a la actividad secundaria hay que añadir la turística con el desarrollo de zonas residenciales en el litoral. En la actualidad, se comienza a configurar lo que se conoce como el Área Urbana de Vinaroz-Benicarló con cerca de cincuenta mil habitantes y articuladora de este norte de la provincia de Castellón. En cuanto al papel de la red de comunicaciones, sin que históricamente haya sido tan importante como en los otros dos casos reseñados, para el auge del turismo, además de los condicionantes del medio físico, resulta primordial una buena accesibilidad por carretera con la que fue dotada la ciudad a partir desde los años setenta. De este proceso de diversificación económica, se desprende que el ferrocarril ha tenido un papel prácticamente marginal.

Por último, el caso antagónico de éstos es el de Alcalá de Chivert, núcleo que llegó a perder efectivos en los años sesenta por emigración hacia los focos industrializadores comentados. Esto se justifica históricamente cuando se advierte que en la localidad no se había producido ninguna acumulación artesanal, por lo que ante la crisis agrícola, la localidad estaba en clara desventaja respecto de los lugares donde existía previamente esa cultura industrial. La red de comunicaciones fue muy importante para que esto fuera así porque ni estaba habilitado su puerto para el comercio marítimo ni las relaciones transversales eran dignas de mención, por lo que el desarrollo se concentró en estas otras localidades vistas previamente. Por tanto, en los años sesenta y setenta la consecuencia lógica fue la emigración, mientras que a partir de los años ochenta es el turismo, por las mismas causas que en el mencionado caso de Vinaroz, el que comienza a “tirar” de la economía detectándose, por consiguiente, una casi irrelevante incidencia de la red de comunicaciones en los años sesenta y setenta, y muy significativa motivo turismo desde entonces hasta la fecha.

- **ÁREA INTERIOR 2:**

El Área Interior 2 experimentó a lo largo de estos más de cuarenta años un incremento sustancial de accesibilidad resultando claramente favorecido en el ámbito del Corredor. Éste vino dado por la confluencia de las mejoras en el eje del Mediterráneo y de los ramales hacia las zonas interiores.

En cuanto a su actividad socioeconómica, las diferencias entre sus dos municipios constituyentes, Segorbe y Onda, son tan acusadas que es preferible describir la evolución de cada municipio por separado:

- En Segorbe se observa un estancamiento demográfico y económico desde la década de los sesenta hasta los años noventa, siendo incapaz de absorber en su núcleo la emigración de su entorno rural, como podría corresponder por su condición de cabecera comarcal, y llegando incluso a perder efectivos ante el proceso de industrialización en las zonas litorales. Sin embargo, desde finales de siglo se observa un incremento de población que parece justificado por una cierta actividad industrial y por supuesto terciaria, y en lo que parece haber tenido mucho que ver la puesta en marcha del tramo de autovía de Sagunto a Segorbe, que la ha conectado en poco más de media hora con Valencia aunque sin observarse fenómenos de suburbanización, de forma que sus habitantes en un corto espacio de tiempo pueden tener acceso a determinados equipamientos ubicados en la capital, con lo cual ha mejorado la articulación de este espacio, colocándose la ciudad en una posición privilegiada como punto de intercambio y de dotación de servicios básicos entre el polo central, Valencia, y la zona eminentemente rural de su entorno. El ferrocarril, por su parte, apenas ha participado en este proceso, tanto por su casi inexistencia en el transporte de mercancías, como por la falta de competitividad respecto de la carretera en las relaciones con Valencia.
- En cuanto a Onda, la notable dinámica socioeconómica de estas décadas responde al intenso proceso de industrialización experimentado en la Plana, en donde históricamente se desarrollaron la fabricación de la loza y posteriormente de azulejos, y que en el caso particular de Onda no experimentó su primer impulso hasta la aparición del ferrocarril Onda-Grao de Castellón, que superó el obsoleto camino que comunicaba ambas y que posibilitó también la exportación de naranjas. Estos antecedentes marcaron la ventaja comparativa respecto de otras zonas interiores para el profundo proceso industrializador de los años sesenta del siglo XX gracias a la apertura de los mercados nacionales al exterior. En la actualidad, destaca por su especialización en el sector secundario mayoritariamente conformado por esta rama azulejera, siendo su punto de referencia desde el punto de vista terciario, la cercanía a Castellón de la Plana. En estas últimas décadas, el papel de la red de comunicaciones ha sido, como en otros municipios cercanos al litoral, el de acompañar y reforzar la dinámica de la actividad económica existente, habiendo sustituido la carretera el mencionado papel histórico del ferrocarril. En este sentido, debe quedar claro que fue durante la etapa ferroviaria cuando mayor importancia tuvo la red de comunicaciones, y concretamente el ferrocarril, para configurar el futuro de la Onda que hoy se conoce.

- **CORREDOR 2:**

El Corredor 2 se vio favorecido en términos relativos de igual forma a como lo hizo de media el Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad, y concretamente según la red viaria, dominante en el periodo. Respecto del ferrocarril, los servicios de viajeros, pues en el transporte de mercancías son mínimos, son competitivos en las relaciones de los municipios más pequeños respecto de las capitales hacia donde gravitan, a lo que hay que añadir el caso de Albacete en el que también es competitivo con respecto a otras capitales regionales del Corredor y, por último, el caso de Alcázar de San Juan, en que más que por una pérdida de servicios ferroviarios en su evolución socioeconómica, tendrá una gran incidencia la pérdida de competitividad del ferrocarril en el marco nacional.

En cuanto a la evolución de sus variables demográficas y económicas, a grandes rasgos también ha seguido las pautas del Corredor, sin embargo, las diferencias son notables entre los cinco municipios constituyentes de la zona por lo que a continuación se describe la evolución de cada uno de ellos.

- Aranjuez ha mostrado, en términos generales, un devenir en sus variables sociales y económicas ascendente, motivado por la descentralización de las actividades fabriles procedentes de la aglomeración urbana de Madrid que le hizo incorporarse desde los años setenta al proceso industrializador y posteriormente avanzar en las funciones terciarias que desempeñaba históricamente propias de una cabecera comarcal. En este sentido, la accesibilidad proporcionada por la N-IV resulta clave como también lo fue para el caso de Tarancón la N-III. El ferrocarril, por su parte, ha contribuido a jerarquizar adecuadamente este espacio, mostrando una mayor competitividad en los servicios de viajeros, tanto en tiempos como en costes, respecto de la capital madrileña, convirtiendo a Aranjuez en la ciudad transición para la provisión de bienes y servicios entre la capital del Estado y el espacio eminentemente rural del sur de madrileño.
- En cuanto a Alcázar de San Juan, resulta muy interesante para este trabajo observar su escaso dinamismo en este periodo, en que llegó a sufrir un fenómeno de emigración hacia las zonas en pleno proceso de industrialización, si bien durante los últimos años parece recuperar una cierta actividad socioeconómica sobre todo por un avance en la agricultura. En este sentido, la correlación existente entre dotación de infraestructuras y accesibilidad, y el desarrollo socioeconómico es muy alta. Así, sus décadas de mayor esplendor coincidieron con una muy elevada accesibilidad ferroviaria y privilegiada ubicación a escala nacional, mientras que en la actualidad su estancamiento parece muy vinculado a un proceso en el que la red viaria es la dominante como factor de localización empresarial, y justamente respecto de ésta Alcázar no se encuentra circunscrita en ningún eje relevante en el marco del Corredor, aunque recientemente con la inauguración de la autovía de Tomelloso a Toledo por Alcázar, su itinerario hasta Madrid se puede realizar íntegramente por autovía (menos de una hora y media), con lo que es posible que pueda recuperar parte de la posición perdida durante las últimas décadas, tendiendo a vincularse funcionalmente en el área de influencia de la R.F.U. de Madrid.

- En cuanto a Villarrobledo y La Roda, su evolución es muy parecida, pues comienzan la etapa con sendos procesos de emigración hacia otras zonas con mayores potenciales de desarrollo como Madrid o Albacete. Sin embargo, la reestructuración de su industria agroalimentaria desde los años ochenta, y el incremento de accesibilidad respecto de Albacete, capital en pleno proceso de expansión y con capacidad articuladora a nivel provincial, han hecho que mejoren sus perspectivas en los últimos años, posibilitando como ocurría en los casos de Motilla del Palancar y Casas Ibáñez, una mejor articulación del espacio manchego. En éste, Albacete es la cabecera indiscutible, y Villarrobledo y La Roda desempeñan las funciones de cabeceras comarcales, aunque en el caso de La Roda, por su proximidad, cada vez se encuentra más integrada en el Área Urbana de Albacete, favoreciendo el ferrocarril, en todo caso, este proceso de integración de las cabeceras en el Área de influencia de Albacete.
- Por último, para explicar el caso de Albacete, verdadero motor de la economía provincial, hay que remontarse a la etapa preferroviaria en que la configuración de la red de caminos lo dejaba en una posición inmejorable como biela en las rutas de Madrid a Valencia y Alicante, posición que no era compartida por ninguna otra localidad de su entorno y fruto del comienzo del despegue de ésta frente al resto. También contribuyó de forma decisiva en este proceso su designación como capital provincial. Ya en la etapa ferroviaria, el nuevo tendido no hizo más que repetir este esquema con lo que se produjo una acumulación de capital sobre todo desde inicios del siglo veinte, en que a las funciones terciarias se unía una notable actividad fabril. Éste sería el germen de la industrialización posterior y consolidación terciaria posterior, convirtiéndose paulatinamente en la capital de referencia de las ciudades de Motilla del Palancar, Casas Ibáñez, Villarrobledo, La Roda, Almansa y Hellín. En este proceso, las mejoras de la red de carreteras, que ha seguido beneficiando relativamente a los principales ejes de transporte, no han hecho más que intensificar esta dinámica desempeñando el ferrocarril un papel de consolidación del sector terciario y particularmente del terciario avanzado por su competitividad en términos de tiempos –que no tanto en costes– respecto de las principales capitales del Corredor.

- **SUBCORREDOR 2:**

El Subcorredor 2 se va visto relativamente favorecido desde el punto de vista de la red de comunicaciones en el conjunto del periodo, y especialmente en relación a la red viaria, donde los ejes desde Murcia hacia Albacete, Alicante, Almería y Cartagena han pasado a dotarse de secciones de autovía, a lo que hay que sumar la autopista de Crevillente a Cartagena, con lo que se ha equiparado la red viaria a la histórica de ejes radiales desde Madrid, además de los otros mencionados. No así en el transporte ferroviario, donde a excepción de una cierta relevancia para el transporte de mercancías en Cartagena, en el resto no se muestra competitivo en relación a la carretera. Tampoco su aeropuerto, ubicado en San Javier es capaz de satisfacer la demanda, debiendo recurrir al de Alicante, sito a setenta kilómetros de la capital. En cuanto a su puerto sí ha

desempeñado un papel muy importante en la industrialización de Cartagena aunque sin relación con la economía regional.

En su evolución demográfica, a pesar de ser ligeramente inferior a la media del Corredor, se aproximó los setecientos mil habitantes siendo sus principales ciudades Murcia y Cartagena, con casi seiscientos mil habitantes entre las dos.

En cuanto a su índice potencial productivo, en los años sesenta parece acusar una crisis de la que en la actualidad muestra ciertos síntomas de recuperación, aunque con matices entre municipios como se detallan seguidamente.

Comenzando por los municipios de Hellín y Cieza, durante las décadas de 1960 y 1970 sufrieron la crisis del histórico textil (en Hellín además la decadencia minera) debiendo esperar hasta los años ochenta en los que la reestructuración de la industria agroalimentaria permitió invertir la situación de declive en que estaban inmersas. Por otro lado, la consolidación de Albacete y Murcia, ciudades hacia donde gravitan Hellín y Cieza respectivamente como cabeceras regionales, ha permitido una mejor articulación del territorio en la que ambas funcionan como cabeceras comarcales. El papel desempeñado por la red de comunicaciones, y concretamente por la carretera en este proceso es muy importante, como demuestra el caso de Cieza en el entorno de Murcia, donde a lo largo del eje de la N-301 y de forma dispersa, se han ubicado la mayoría de las fábricas aprovechando la flexibilidad de la carretera, lo que implica la mínima relevancia del ferrocarril en el transporte de mercancías como tampoco lo ha hecho en el transporte de viajeros, nada competitivo en relación con la carretera en todo este eje hasta Albacete. Por último, estas mejoras de la red viaria han reducido considerablemente los tiempos de desplazamiento hacia las capitales favoreciendo esa integración en los mercados regionales y una mejor articulación del territorio como bielas en la provisión de bienes y servicios entre las grandes aglomeraciones y su entorno rural.

El cuanto a la capital, Murcia, su evolución muestra a gran escala una dinámica similar a la de los municipios anteriores pues experimentó una importante emigración hacia otras regiones en los años sesenta, mayoritariamente Cataluña, debiendo esperar a la reconversión del sector conservero de los años ochenta y a la llegada de las aguas del trasvase Tajo-Segura, lo que favoreció la implantación de regadíos en su entorno, recobrando así su función de capital regional y aumentando progresivamente su especialización en el sector terciario y terciario avanzado. En la actualidad, su Área Metropolitana engloba seis municipios que hacen que la población del complejo urbano supere los quinientos mil habitantes, llegándose incluso a definir la R.F.U. de Alicante-Murcia, concepto que supera ampliamente el de área metropolitana. Naturalmente, el hecho de ser el lugar central de la red de comunicaciones de la Región hizo posible esa recuperación, pues en un entorno máximo de una hora por carretera se encuentran todas las localidades de la Región. También es palpable la función de la red de carreteras en el propio Área Metropolitana pues alrededor de los principales ejes viarios que parten de la ciudad se han instalado la gran mayoría de fábricas marginando a un ferrocarril que ni siquiera se muestra competitivo en los servicios de viajeros a corta y larga distancia a diferencia de otras capitales. En cualquier caso, no hay que olvidar la incapacidad de la red de comunicaciones para invertir la situación de declive de los años sesenta y setenta, es decir, que como se advirtió en la era preferroviaria, se confirma el papel de éstas como necesarias pero no suficientes para el desarrollo socioeconómico.

Por lo que respecta a Cartagena, la situación de emigración generalizada para la Región de Murcia durante las décadas centrales de siglo, fue paliada en esta ciudad gracias al desarrollo de su complejo petrolífero y otras industrias vinculadas en Escombreras. Esta coyuntura boyante se mantuvo hasta los años ochenta en que la crisis

energética y la entrada en la Comunidad Europea le hicieron sucumbir en una crisis que le forzó a una reestructuración. Sin embargo, durante los últimos años, parece superar esta situación mediante una diversificación económica en la que el terciario y el terciario avanzado cobran cada vez más protagonismo, con porcentajes de ocupación propios de capital de provincia y en el que parece tener que ver en cierta medida el empuje del turismo tanto hotelero como residencial.

En este devenir socioeconómico cartagenero, fue en primer lugar el puerto pieza clave en el proceso de industrialización como factor de competitividad, aunque lógicamente fue una decisión estatal la que optó por Cartagena para la implantación de la refinería. También el ferrocarril favoreció la exportación de estos productos hacia el interior peninsular a través de la línea Chinchilla-Cartagena. Sin embargo, son factores exógenos en los años ochenta los que pusieron en jaque esta actividad industrial, siendo a partir de entonces la carretera la que pasó a jugar un papel decisivo en la diversificación de la economía urbana a través del incremento de accesibilidad, pues recientemente han confluído diversos viarios en sección de autovía hasta esta ciudad, permitiéndole ampliar su área de influencia en el sureste de la Región y, por tanto, reforzando su lugar central en este espacio.

De todas formas, queda claro cómo en los años sesenta y setenta el puerto y el ferrocarril fueron muy destacados por las peculiaridades de su tejido productivo no advirtiéndose relevancia en la red viaria, mientras que a partir de entonces la carretera ha ido cobrando protagonismo perdiéndola el ferrocarril y en alguna medida el puerto, en un proceso más de ajuste de la red de comunicaciones a las nuevas demandas del tejido productivo, que de una reestructuración de éste impuesto por la red de comunicaciones.

Para finalizar cabe hacer referencia al municipio de Torre-Pacheco. En este caso, de nuevo se presentan síntomas de emigración durante los años sesenta y setenta, siendo clave la llegada de aguas del trasvase Tajo-Segura para la transformación de secanos en regadíos y con ellos estimular la actividad tanto agraria como industrial derivada, transformando el fenómeno de emigración en inmigración para tales labores. También en este caso, además de advertir la escasa incidencia de la red transporte en las décadas de declive socioeconómico, se muestran más relevante a finales de siglo, tanto para reducir los costes de transporte en la comercialización de sus productos como para acercar el municipio a las grandes aglomeraciones urbanas y principalmente Cartagena, en cuya área de influencia se integra.

- **ÁREA INTERIOR 3:**

El Área Interior 3 ha sido de las más beneficiadas desde el punto de vista de la accesibilidad viaria en el periodo, aunque todo lo contrario desde la ferroviaria, pues el ferrocarril de vía estrecha con destino Villena y Gandía fue cancelado en 1969. Detallando las mejoras viarias, las más sustanciales han sido las referidas al eje de Granada a Valencia por Jumilla y Yecla, la N-344, que ha permitido conectar con mucha mayor agilidad con los principales ejes de transporte del Corredor, ya en sección de autovía, lo que justifica este incremento de accesibilidad tan notable.

En cuanto a la caracterización demográfica y actividad económica, las diferencias son muy sustanciales entre sus dos municipios constituyentes, Jumilla y Yecla, por lo que conviene señalar las conclusiones más relevantes para cada uno de ellos.

Respecto de los procesos emigratorios, en Yecla se detuvieron en la década de los setenta, aunque con altibajos en los ochenta, mientras que en Jumilla se prolongaron hasta inicios de los noventa. Ello se justifica en Yecla debido a la incipiente industria del mueble nacida en los años cincuenta que, tras una reestructuración y adaptación a los nuevos tiempos, cosa que no ocurrió en otros lugares donde también se estaba desarrollando este sector, consiguió un elevado grado de industrialización y especialización en el sector, base de su economía local y del consiguiente afianzamiento como cabecera comarcal. En Jumilla, por el contrario, se produjo una especialización en el desarrollo del viñedo y la comercialización de sus excedentes, pero insuficiente para dinamizar definitivamente el tejido productivo y evitar así la emigración. En los noventa, de nuevo parece advertirse un impulso de la actividad agrícola como refrenda su ocupación en el sector y la llegada de un importante contingente de inmigrantes procedentes de países en vías de desarrollo, que no sólo se emplearían en el sector primario, sino también en el sector de la construcción como se observa en la notable especialización funcional en este sector cuya raíz parece encontrarse en la intensa demanda de segundas residencias en el prelitoral y litoral murciano fundamentalmente.

De acuerdo con las dinámicas socioeconómicas descritas, el papel de la red de comunicaciones se advierte poco relevante pues la base de la actual Yecla se debió a una adaptación a la demanda de productos industriales, proceso en el que la red de transportes apenas tuvo incidencia, mientras que en Jumilla, el resurgir de los últimos años tampoco parece tener que ver con las variaciones de accesibilidad, puesto que no han estado concentradas en los primeros años de la década de los noventa, aunque el potencial que éstas han aportado a Jumilla en la actualidad se está viendo materializado en la facilidad para comercializar sus excedentes.

En todo caso, habría que advertir como un efecto de la red viaria, el favorecimiento en la consolidación de Yecla como cabecera del Área Funcional que conforman ambos municipios –al tiempo que se estrechan las relaciones con la vecina Villena–, puesto que el tiempo de desplazamiento entre ambas ha pasado de cuarenta minutos en los años sesenta a la mitad en la actualidad, no olvidando que la centralidad de Yecla es un hecho secular y que el despegue de Yecla en los setenta, años en los que Jumilla todavía no “levantaba cabeza”, le aseguraron este papel desempeñado actualmente. En cualquier caso, la propia red de carreteras es responsable de un progresivo incremento de la influencia del área metropolitana de la capital sobre todo respecto de Jumilla.

- **SUBCORREDOR 3:**

El Subcorredor 3 ha sido relativamente favorecido desde el punto de vista de la accesibilidad tanto viaria como ferroviaria, pues el eje de la carretera de Albacete a Alicante que lo recorre, incluido ya en el Plan REDIA de los años setenta, ha sido transformado en autovía siendo. Además, las mejoras también han se han dirigido al transporte ferroviario, con unos servicios de viajeros competitivos frente a la carretera en las relaciones con las principales ciudades del Corredor, mientras que en mercancías ha seguido la atonía característica del Corredor.

En cuanto a su caracterización socioeconómica, ha experimentado un notable avance en sus efectivos superando los cuatrocientos veinte mil habitantes, mientras que en 1960 no llegaba a los doscientos mil. Del mismo modo, mantiene un Índice Potencial Productivo alto motivado por la especialización de Alicante en el sector servicios. En este sentido, se observan básicamente dos tendencias en la zona: Una, la

correspondiente a Elda, Villena, y en menor medida Almansa, y otra, en la propia ciudad de Alicante.

En cuanto a los primeros núcleos, desde los años sesenta han experimentado un crecimiento demográfico muy importante vinculado al desarrollo de la manufactura, con una gran incidencia en Elda, y que por difusión ha alcanzado a Villena y Almansa. Sin embargo, este ritmo de crecimiento demográfico se ha visto truncado recientemente debido a la crisis del sector manufacturero de manera que, si anteriormente era Elda la que capitalizaba los mayores crecimientos demográficos relativos ahora es esta ciudad donde el estancamiento socioeconómico es percibido con mayor intensidad precisamente por su gran dependencia de este sector, mientras que en Villena y Almansa, una menor dependencia de las manufacturas hace que la crisis les esté afectando en menor grado.

En el segundo caso, la ciudad de Alicante, ha sido el auge del turismo y las funciones propias de capital de provincia las que justifican ese crecimiento demográfico.

De los primeros núcleos se desprende la escasa incidencia de la red de comunicaciones en el proceso, pues fundamentalmente fue la base artesanal preexistente en Elda unida a la coyuntura nacional e internacional la que favoreció la gran expansión del sector que, por difusión, como se ha comentado, alcanzó a las vecinas Villena y Almansa del mismo modo que la escasa innovación, la competencia de otros países, etc. están detrás de la crisis del sector y con ella de la crisis económica de Elda y en menor medida de las otras ciudades. Por tanto, aunque su accesibilidad sea relativamente elevada, lo que favorece el comercio, ésta no se ha mostrado en absoluto determinante el devenir de estos municipios durante las últimas décadas.

En el caso de Alicante, como se puede entender, el auge del turismo tiene mucho más que ver con los recursos naturales que con una buena accesibilidad, si bien la función de su aeropuerto y el incremento de la accesibilidad viaria han “acercado” esos recursos a otras regiones nacionales e internacionales, es decir, en este sentido han realizado una función de infraestructura de acompañamiento. Por otro lado, hay que reseñar su incidencia en el fortalecimiento de Alicante como capital de provincia, aunque por las características del sistema de ciudades de su provincia, donde coexisten numerosos centros de relativa entidad, nunca ha ejercido el lugar central que teóricamente cabría esperar. Sin embargo, la crisis reseñada del sector secundario en el valle del Vinalopó, unida a la escasa actividad terciaria de estos núcleos, en contraposición con el dinamismo socioeconómico de Alicante y el incremento de accesibilidad por carretera, y en menor grado por ferrocarril, en las relaciones con éstas, pueden favorecer un aumento de la dependencia de éstas respecto de la capital. Por último, en el caso de Alicante cabe mencionar el papel desempeñado por el ferrocarril vinculado a los servicios de viajeros, que puede resultar competitivo respecto de las grandes capitales del Corredor, siendo marginal en las mercancías, donde se ha perdido la histórica conexión con su puerto –hoy día no tan relevante como lo era históricamente en la economía local– en favor de la carretera como ha ocurrido en tantos lugares del litoral.



- **SUBCORREDOR 4:**

El Subcorredor 4 ha sido beneficiado de una forma similar a como lo ha hecho de media el conjunto del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria gracias, de un lado, a la conversión en autovía de la N-340 desde Játiva hasta Valencia, y de otro, a la reciente ejecución de la Autovía Central, aunque todavía inconclusa, que permite enlazar los cuatro municipios constituyentes de la zona (Alcoy, Onteniente, Játiva y Alcira) con Alicante y Valencia por autovía. Sin embargo, por ferrocarril, al cierre de la línea de Villena al Puerto de Gandía por Alcoy, y al decaimiento generalizado del transporte de mercancías, tanto vinícola como de cítricos por la competencia del camión, cabe añadir la precariedad de los servicios desde Alcoy a Játiva, en absoluto competitivos frente a la carretera, aunque hay que excluir de estas consideraciones la línea desde esta última ciudad hasta Valencia, en la que realmente el ferrocarril es una alternativa respecto de la carretera para el tráfico de viajeros.

En cuanto a su evolución socioeconómica, tanto la dinámica demográfica como el tejido productivo, muestran un cierto estancamiento e incluso declive relativo en el marco del Corredor que merece la pena detallar para cada municipio.

Así, en los casos de Alcoy y Onteniente se observa un crecimiento sustancial de su población por el impulso del textil en los años sesenta, aunque paulatinamente fue descendiendo esa dinámica demográfica llegando a convertirse en el caso de Alcoy en regresión hasta fechas recientes. Las causas a esta crisis del sector secundario hay que buscarlas en las características propias del sector en la zona, la coyuntura internacional, etc. de modo que la incidencia de las infraestructuras de transporte en este sentido es prácticamente irrelevante. No obstante, en los últimos años, tanto el freno en la pérdida de población alcoyana como el ligero aumento de efectivos en Onteniente parecen tener una mayor relación con las infraestructuras de transporte y en particular con la carretera, ya que el ferrocarril se ha comentado que no es nada competitivo. En este sentido, en el caso de Onteniente la ejecución de la autovía de Játiva a Valencia en 1994 y más recientemente la Autovía Central, han acercado a la ciudad a poco más de una hora de Valencia con lo que permite disponer a sus habitantes de los servicios avanzados propios de una capital regional en un breve espacio de tiempo mejorando de esta forma la articulación comarcal pues Onteniente se convierte en la ciudad enlace entre la capital y sus municipios vecinos.

Algo parecido parece estar ocurriendo en Alcoy, pero en este caso respecto de Alicante a raíz, de nuevo, de la reciente Autovía Central de forma que todo indica que su anterior vinculación a la capital del Turia frente a Alicante, con la ejecución de este nuevo viario se ha tornado en favor de Alicante cuya Área Metropolitana de más de medio millón de habitantes en compañía de Elche y su entorno, es clara referencia para la provisión de bienes y servicios difícilmente localizables en Alcoy y ahora ya situados a poco más de media hora de la ciudad. En este marco, hay que señalar que Alcoy pierde centralidad en el espacio intermedio norte de Alicante-sur de Valencia, pero encuentra una ciudad referencia en el sector servicios que le permite al menos consolidar una función meramente comarcal como la indicada para Onteniente.

Fenómenos parecidos a estos últimos descritos están ocurriendo en Játiva y Alcira. La primera, muestra una decadencia desde la etapa ferroviaria a consecuencia de la crisis de la seda en primera instancia y de la crisis finisecular de los cereales que ni siquiera el auge de los cítricos pudo revertir. Así, en su declive como plaza comercial parece obvio que ha influido decisivamente el dinamismo socioeconómico de Valencia y su Área Metropolitana de forma que el progresivo acercamiento (a través de la carretera y el ferrocarril) de la ciudad y su comarca hacia ésta hace que la vinculación

de Játiva a Valencia vaya aumentando pasando a ser cada vez más, como en los casos de Alcoy y Onteniente, núcleos intermedios con funciones de capital comarcal consolidada pero perdiendo peso relativo en el esquema de ciudades, siendo cada vez más evidente la supremacía de las grandes aglomeraciones urbanas.

Por lo que respecta a Alcira, la mayor proximidad respecto de Valencia frente a Játiva está dando lugar a un estancamiento en las labores terciarias como capital comarcal ya que la proximidad para toda la comarca respecto de Valencia hace que la ciudad cada vez se encuentre más integrada funcionalmente en el Área Metropolitana de Valencia y que los municipios de su comarca prefieran satisfacer la demanda de bienes y servicios directamente en Valencia frente a Alcira, que pierde progresivamente de esta forma su centralidad comarcal a favor de Valencia, que pasa a desempeñar estas funciones para el conjunto de la comarca.

En el caso de Alcira también conviene reseñar que el repunte en el número de sus efectivos durante los últimos parece relacionarse en parte con un fenómeno de suburbanización procedente de Valencia motivado por el elevado precio de la vivienda en la metrópoli. En este sentido, cabe resaltar que el número de inmigrantes nacionales es inferior al correspondiente a la ciudad de Sagunto, más cercana a Valencia que Alcira, pero mayor que el Játiva, más alejada y que ya no muestra síntomas de esta suburbanización. Por tanto, ante estos resultados parece detectarse un efecto de fricción en relación con la distancia respecto de los fenómenos de suburbanización desde la ciudad central.

#### • **SUBCORREDOR 5:**

El Subcorredor 5 no ha sido de las zonas más beneficiadas desde el punto de vista de la accesibilidad viaria en términos relativos aunque sí en absolutos puesto que las mejoras en el itinerario costero que lo atraviesa y enlaza con Alicante y Valencia y sus prolongaciones hacia el sur y norte respectivamente, han hecho que se encuentre en una posición privilegiada. Estas mejoras han venido dadas de la mano del eje costero incluido en el Plan REDIA y la ejecución de la Autopista A-7. En cuanto a los servicios ferroviarios, siendo común el marginal transporte de mercancías, en el transporte de viajeros, Cullera y Gandía han sido claramente beneficiadas con la ejecución del ferrocarril en 1973 que enlaza ambas con Valencia, mientras que Denia y Benidorm, además de perder el enlace con Gandía y quedar desconectado el eje ferroviario mediterráneo, los servicios hacia Alicante no son en absoluto competitivos frente al ferrocarril. Por lo que respecta a los puertos, sigue siendo baja su actividad comercial, llegando a desaparecer en Cullera, aunque parece consolidarse en Gandía y sobre todo en Denia, también estimulada por el tráfico de viajeros hacia Ibiza.

En cuanto a su evolución socioeconómica, muestra un notable ascenso en sus efectivos en sus cuatro municipios y debido fundamentalmente al auge del turismo aunque sus modelos de desarrollo no han sido exactamente iguales.

Así, en Cullera, Denia y, en menor medida, Gandía, es el modelo turístico residencial el que se impone y el que justifica el incremento de la población que ha venido acompañada en esas décadas centrales de siglo por la expansión del naranjo. Concretamente, en Cullera se ha producido el incremento de población más bajo de la zona, con un 1,36% de media anual en el periodo, a lo que hay que sumar una estructura sectorial de empleo que, a pesar una cierta especialización en el sector terciario, muestra los niveles más bajos de especialización funcional de su zona, en torno al cincuenta por ciento, y como hecho palpable, han desaparecido las funciones comerciales de su

puerto. Esto parece encontrar su respuesta en la proximidad de Valencia y su área metropolitana (media hora aproximadamente tanto por carretera como por ferrocarril) que ha concentrado el crecimiento demográfico y económico de su entorno limitando de esta forma las posibilidades de desarrollo de Cullera. En este sentido, parece que las infraestructuras de comunicaciones, la carretera, pero también el ferrocarril, están contribuyendo a una mayor integración del municipio en el mercado capitalino limitando de esta forma el desarrollo de la actividad terciaria y, en general, del tejido productivo de la ciudad, debiendo recordar que, a consecuencia de ello está perdiendo su tradicional vinculación respecto de Sueca, núcleo este último que, por tanto, pierde potencial articulador en su comarca.

No ocurre lo mismo en Gandía, a mayor distancia respecto de Valencia (más de cuarenta y cinco minutos), con lo que el influjo de ésta, aunque existente, es mucho menor. En ello, además de la distancia reseñada, han resultado muy importantes sus seculares funciones de centralidad a escala supracomarcal, a lo que contribuyeron el ferrocarril, pero de manera decisiva el puerto, convirtiendo a Gandía en ese lugar central del litoral sur de Valencia.

Con este sustrato, recientemente, el auge del turismo ha podido contrarrestar la atracción de la capital manteniendo y consolidando esas funciones supracomarcas a diferencia de lo ocurrido en Játiva que, sin una base económica sólida, sus funciones terciarias están siendo absorbidas paulatinamente por Valencia. En Gandía, al papel obvio de la red de carreteras para facilitar el acceso a los turistas tanto nacionales como extranjeros, hay que sumar la incidencia del ferrocarril en ese mismo sentido ya que se trata de un modelo turístico en el que la hotelería alcanza una oferta reseñable, por lo que la ejecución del ferrocarril desde Valencia hasta el municipio se considera muy relevante para el desarrollo turístico siendo mucho menor en Cullera por su mayor especialización en segundas residencias.

En cuanto a Denia, en el marco del auge turístico en este eje costero, cabe destacar su notable especialización funcional en el sector terciario y, por consiguiente, autonomía derivada, que parece relacionarse estrechamente con su enclave en la interfaz de las áreas de influencia de Alicante y Valencia (en torno a una hora de ambas por carreteras). La función de la red de carreteras resulta vital para sostener la demanda individual motorizada que precisa su elevada especialización en turismo residencial mientras que el ferrocarril, además de escasamente competitivo en las relaciones con Alicante, tampoco podría suponer una alternativa real a la carretera por las características de ese modelo turístico.

Por último, en el caso de Benidorm, la especificidad se debe a su extraordinaria especialización en el turismo hotelero, siendo casi una salvedad en el litoral del Corredor. Se trata de un producto turístico nacido en los años cincuenta organizado por grandes tour operadores internacionales y que ha supuesto un espectacular crecimiento de su población y de su actividad económica. A la dotación de recursos naturales necesaria para el impulso del turismo no sólo en Benidorm sino en toda la fachada costera levantina se unió la carretera, básicamente la Autopista A-7, pero fundamentalmente el aeropuerto de El Altet, para favorecer la llegada masiva de turistas. Aunque en este modelo el ferrocarril podría desempeñar una función mucho más relevante que en otros casos, los deficientes servicios hacia Alicante y su aeropuerto, donde ni siquiera está conectado con la estación de Madrid y el aeropuerto, además de la interrupción hacia el norte del Corredor desde Denia, hacen que haya jugado un papel casi irrelevante en este proceso.

- **SUBCORREDOR 6:**

El Subcorredor 6 ha sido relativamente beneficiado desde el punto de vista de la accesibilidad de forma similar a como lo ha hecho de media el Corredor. Estas mejoras han venido dadas fundamentalmente por la ejecución de la autovía de Alicante a Murcia, y su prolongación a través de la A-7 hasta Lorca y Almería. Respecto del ferrocarril las mejoras han sido más discretas mostrándose competitivo respecto de la carretera en términos de costes pero mucho menos de tiempos respecto de las ciudades más importantes de su entorno.

Respecto de la caracterización demográfica, ha superado los cuatrocientos mil habitantes en 2004 mientras que en 1960 apenas rebasaba los doscientos mil, aunque su Índice Potencial Productivo incluso ha llegado a descender en términos relativos desde el primer tercio del siglo XX. Las diferencias entre sus municipios hacen necesaria una breve explicación de la dinámica demográfica y económica de cada uno de ellos.

Comenzando por la ciudad más poblada, Elche, su evolución responde a un proceso ya explicado para otras ciudades como Elda, pues la expansión de las manufacturas desde los años sesenta debido a una cierta base artesanal histórica y una favorable coyuntura nacional e internacional, estimularon la actividad absorbiendo gran cantidad de inmigrantes de regiones vecinas. Su especialización funcional en el sector secundario se ha mantenido hasta la actualidad en que se observa un claro descenso en los ocupados en el sector que denota una crisis relacionada con la falta de competitividad de sus manufacturas frente a otras zonas emergentes. Esto está forzando en la actualidad a un trasvase hacia actividades terciarias en la ciudad apoyadas por la importancia de su turismo cultural. En cualquier caso, la crisis de su principal fuente de ingresos puede favorecer una mayor gravitación sobre la ciudad de Alicante claramente especializada en el sector terciario y con un dinamismo mucho mayor gracias al auge del turismo, además de su condición de capital provincial. En este sentido, las infraestructuras de transporte, más la red viaria, pero también la ferroviaria, a pesar de que las distancias entre ambas ciudades nunca fueron elevadas en términos de tiempos, están contribuyendo a un “acercamiento” progresivo de ambas que puede favorecer una mayor integración ilicitana respecto de Alicante originada por el devenir de sus economías. Que esta posibilidad se convierta en una realidad dependerá de la capacidad que demuestre Elche para efectuar una transición hacia el sector terciario pues difícilmente el secundario podrá recuperar el esplendor de décadas pasadas. En este sentido el auge del turismo cultural o la potenciación de la Universidad Miguel Hernández pueden favorecer que Elche no pierda peso en el sistema de ciudades de la provincia.

En cuanto a Orihuela, su estancamiento desde la década de los sesenta hasta los noventa se debe a su gran vinculación a la actividad agraria y su escasa industrialización, de modo que el despertar turístico, basado en modelo residencial, ha permitido un cierto resurgir en su actividad económica. Es en este marco donde el incremento de accesibilidad viaria cobra una especial importancia para dar soporte a la ingente demanda de viajes individuales motorizados que precisa este modelo, siendo muy importantes, por tanto, las mejoras de la red viaria para consolidar este modelo y mucho el menos ferrocarril, prácticamente incapaz de captar demanda ante este modelo de asentamientos. También cabe reseñar que el paulatino acercamiento respecto de otras aglomeraciones urbanas destacadas como Murcia y Alicante y la propia Elche, ha incidido en una pérdida de relevancia en el contexto regional ya que estas funciones han sido canalizadas en estas grandes ciudades, con lo que Orihuela ha ido restringiendo sus funciones cada vez más a un ámbito comarcal. Sin embargo, como contrapunto, el auge

de Torrevieja en la misma comarca, y en general, del turismo, puede favorecer la formación de una conurbación entre Orihuela y Torrevieja con posibilidades de convertirse en un espacio intermedio entre las grandes áreas metropolitanas cuya dependencia respecto de las grandes ciudades pueda disminuir a medio plazo.

Respecto de Totana, su estancamiento demográfico hasta los ochenta se debe a las dificultades del sector agrícola que, no obstante, desde el Plan de Regadío de Lorca, experimenta notables avances que permiten mejorar la coyuntura económica de manera apreciable. En cuanto a su inserción en el sistema de ciudades, históricamente lo ha hecho respecto de Lorca pero el estancamiento relativo de ésta frente al dinamismo de la capital de la Región y el incremento de accesibilidad respecto de Lorca, pero también respecto de Murcia, pueden favorecer una “huida” de la dependencia funcional de Totana en favor del Área Metropolitana de Murcia. En esta previsible reordenación en los vínculos tradicionales de Totana con su entorno, se encuadra básicamente el papel desempeñado en Totana por las infraestructuras de transporte en la actualidad, pues en los últimos cuarenta años no se ha vislumbrado una relación estrecha entre los cambios de su agricultura, base de su economía, y el incremento de accesibilidad.

Siguiendo con la descripción de Lorca, la crisis histórica del textil perduró tras la Guerra Civil, no siendo capaz de adaptarse a la nueva demanda como ocurrió en otras localidades tal cual se ha expuesto, perdiendo paulatinamente el papel de capital subregional, en beneficio de Murcia que sí supo capitalizar los avances en la agricultura e industria murcianas. En la actualidad, parece haber recuperado un cierto dinamismo económico, pero en todo caso ya vinculado a una función más restringida de cabecera comarcal que como una verdadera alternativa al crecimiento de la capital. En este marco, desde luego la red de carreteras, y en parte la ferroviaria, una vez casi perdida esa función supracomarcal, permite a los lorquinos acceder a los equipamientos y servicios típicos de la capital regional consolidando de este modo la pérdida de estas funciones subregionales aunque afianzando su papel de centralidad comarcal.

Para terminar, en Águilas, fue la crisis minera de finales de la etapa anterior la que provocó la emigración local hasta que la llegada de las aguas del Trasvase Tajo-Segura permitió la transformación del sector agrícola que todavía sigue siendo muy importante advirtiéndose así mismo un incremento de la actividad turística. De nuevo se aprecia la escasa incidencia de las infraestructuras de transporte en esta dinámica, y menos todavía del ferrocarril, que perdió su conectividad con el puerto desde algunas décadas. Tan sólo cabría mencionar la red viaria como soporte de un turismo que ya denota una cierta especialización en el modelo residencial. Por último, incluso en este municipio, cuya dependencia también ha sido históricamente de Lorca, puede aparecer ese fenómeno de “huida” con respecto a la dependencia de Lorca en favor Murcia debido al ya comentado declive lorquino, aunque en este caso, la distancia que la separa de ambas es muy favorable a Lorca siendo todavía excesiva respecto de Murcia (unos veinte minutos y una hora respectivamente). De hecho, las circunstancias descritas parecen estar detrás del inicio de formación de un Área Funcional en compañía de Mazarrón aunque con reticencias como se describe para el caso de este último municipio.

- **ÁREA INTERIOR 4:**

El Área interior 4 se vio beneficiada en términos relativos desde el punto de vista de la accesibilidad, y más concretamente de la viaria, ya que la única línea ferroviaria con la que contaba uno de sus municipios, Torrevieja fue cerrada para el servicio de viajeros en la década de los sesenta y para mercancías en la de los ochenta. Así, respecto de la red viaria las mejoras han venido dadas gracias a la ejecución de la Autopista de Crevillente a Cartagena, el enlace por autovía desde San Javier con la autovía de Murcia a Cartagena, la carretera de Mazarrón a Alhama (MU-603) y, por supuesto, el itinerario costero de la N-332.

Respecto de su evolución socioeconómica, los tres municipios, Torrevieja, San Javier y Mazarrón, han experimentado procesos relativamente parecidos incrementando muy notablemente su población aunque no su Índice Potencial Productivo, tan sólo alto en el caso de Torrevieja. Esto se explica de la siguiente manera:

En San Javier y Mazarrón, tras la crisis de los años centrales de siglo, la transformación de la agricultura, de secanos a regadíos, permitió en los setenta invertir su tendencia decadente, fundamentalmente en Mazarrón, llegando incluso a ser municipios receptores de población. Es desde los años ochenta, cuando además de esa intensa actividad agrícola que todavía se mantiene básicamente en Mazarrón, se suma la turística residencial, en este caso más en San Javier, diversificando sus economías locales.

En Torrevieja, tras la crisis de las décadas centrales de siglo, es directamente el auge del turismo, también siguiendo el modelo de turismo residencial, el que responde a ese intenso crecimiento de su actividad económica, pasando a ocupar la actividad portuaria y pesquera un lugar de importancia relativamente mucho menor que la que habían desempeñado en su historia.

En este marco, se puede observar la escasa incidencia de la red de comunicaciones en las transformaciones acaecidas en los municipios, aunque no se puede olvidar que la apuesta por un modelo turístico residencial sólo es posible mediante una red viaria que permita dar respuesta a la ingente demanda de desplazamientos motorizados individuales y, en este sentido, las mejoras en la accesibilidad viaria descritas de los últimos años están contribuyendo a la consolidación de este modelo, por lo tanto, su papel se ciñe al de infraestructuras de acompañamiento. En consecuencia el papel del ferrocarril, o su ausencia, no se considera en absoluto importante para dar respuesta a estos fenómenos.

- **SUBCORREDOR 7:**

El Subcorredor 7 se vio beneficiado de forma similar a como lo hicieron de media el conjunto de municipios del Corredor desde el punto de vista de la accesibilidad viaria, puesto que en cuanto a la ferroviaria fue desfavorecido debido a la supresión de los servicios de la única línea que la conectaba con la red nacional, Murcia-Caravaca. Así, en cuanto a la red viaria ha sido muy positiva la ejecución de la autovía C-315, de Murcia a Caravaca, pero también lo han sido las mejoras en la C-3314 con su prolongación a través de la N-344, de Granada a Valencia por Caravaca, y la ejecución de la autovía A-30 de Murcia a Albacete, como puerta hacia otras ciudades destacadas del Corredor.

En cuanto a su evolución socioeconómica, en términos generales ha seguido con su debilidad de fases precedentes, aunque las diferencias entre sus dos municipios integrantes, Mula y Caravaca, merecen la pena ser señaladas y justificadas.

Así, Mula, se ha insertado históricamente en una comarca eminentemente agraria, aunque con una cierta actividad manufacturera, que ha atravesado hasta fechas recientes un proceso de regresión demográfica, tan sólo paliado gracias a la llegada de inmigrantes para los trabajos agrícolas y relacionados con el sector de la construcción, aunque alejados del municipio en este último caso. Con ello, ha ejercido una función de centralidad subcomarcal, función que probablemente esté disminuyendo precisamente por el efecto del incremento de accesibilidad respecto de la capital Murcia, unos veinte minutos en la actualidad frente a casi una hora en 1960, de modo que su estructura sectorial de empleo muestra un porcentaje de ocupados en el sector terciario impropio de una cabecera de servicios comarcal –en torno a una tercera parte y sin prácticamente aumento en la última década–.

Por el contrario, en Caravaca, esta distancia respecto de Murcia ha pasado en la actualidad a unos cuarenta y cinco minutos frente a casi dos horas de hace cuarenta años, es decir, se ha acercado pero no lo suficiente como para que se produzca una dependencia tan elevada como lo está haciendo en Mula, donde parece evidente que la mayoría de sus servicios demandados son suministrados por el Área Metropolitana de Murcia.

En la actualidad, se observa un proceso de consolidación de Caravaca no sólo como centro comarcal en la provisión de bienes y servicios, sino como centro de un Área Funcional que englobaría tanto a su comarca como a la de Mula, sin perjuicio de las consideraciones hechas para esta ciudad, que parece “escapar” hacia el área metropolitana de Murcia. En este proceso, sin duda, también ha influido muy positivamente la revitalización del eje viario de Granada a Valencia que le ha posibilitado recuperar su emplazamiento privilegiado como cruce de caminos, ventaja comparativa respecto del resto de municipios del entorno que le ha permitido capitalizar el desarrollo socioeconómico de Área, como demuestran los ocupados en el sector terciario que ya se acercan al cincuenta por ciento.

Por último, caben remarcar dos aspectos: El primero es que la recuperación de Caravaca fue posible gracias al auge de la industria conservera de modo que a partir de entonces la red de caminos tuvo una incidencia muy notable en la configuración de las relaciones intra y extracomarcales. El segundo, es que el declive generalizado del ferrocarril en el Corredor en favor de la carretera le ha beneficiado sustancialmente puesto que ha recuperado su función histórica como cruce de caminos, esencial en la configuración del sistema de ciudades del Área Funcional.

A tenor de lo expuesto anteriormente el papel del ferrocarril se muestra escasamente relevante en la evolución socioeconómica de las zonas y municipios en esta segunda mitad de siglo debido, en primer lugar, al papel de las infraestructuras de transporte como necesarias pero no suficientes, lo cual ya limita su incidencia en ese suceso, y en segundo, por su escasa competitividad respecto de la carretera, modo hegemónico a lo largo de todo el periodo. Distinguiendo entre sus dos modalidades:

- En el transporte de viajeros, tan sólo se muestra competitivo en términos de tiempos en las relaciones a larga distancia entre las principales capitales del Corredor aunque no así en costes, lo que claramente marca el perfil del viajero, de rentas medias y altas. También hay que constatar el avance en los servicios de cercanías sobre todo en el Área Metropolitana de Valencia y bastante menos en el resto. Por otro lado, además de su escasa competitividad en términos generales se da la circunstancia de que el modelo de desarrollo turístico por el que han apostado la casi totalidad de los municipios de la fachada costera, basado mayoritariamente en el desarrollo de segundas residencias, es claramente dependiente de la carretera en detrimento del ferrocarril, lo que hace que, en este marco, su papel sea todavía menor respecto del que podría haber adquirido ante un modelo desarrollo turístico más compacto.
- En cuanto al transporte de mercancías, ni en términos de costes ni de tiempos se muestra competitivo, siendo todavía su función en el sistema productivo de menor relevancia que en el caso de los viajeros, habiéndose perdido como consecuencia de ello las históricas sinergias entre el ferrocarril y el puerto, y sustituyendo en este binomio la carretera al ferrocarril. Tan sólo cabría señalar una cierta actividad en el entorno del puerto de Valencia y Castellón vinculada al transporte de productos siderúrgicos, azulejeros y automóviles. Entre las causas que le han hecho perder tan importantes mercados de décadas anteriores cabe destacar la flexibilidad de la carretera frente a la rigidez del ferrocarril, como ha ocurrido, por ejemplo, en el transporte de cítricos, una vez múltiples almacenes se han emplazado con una gran dispersión en el entorno de las zonas productoras.

Para finalizar con esta tercera fase y como también se ha hecho con sus antecesoras, se va a efectuar la síntesis del modelo territorial del Corredor –incluyendo su entorno más próximo– destacando los vínculos de integración territorial según las Regiones Funcionales Urbanas, Áreas Metropolitanas, Áreas Urbanas Integradas, zonas rurales, así como los ejes de comunicación más importantes a comienzos del siglo XXI en vísperas de la llegada de la alta velocidad (MAPA 3.55).

- En el primer nivel a escala nacional y en el tercero a escala europea, se encuentran las R.F.U. de Madrid-Guadalajara-Toledo-Segovia y Barcelona-Gerona-Tarragona-Lérida de modo que el área de influencia (AI) de la primera comprende prácticamente todo el Corredor a excepción del norte de Castellón, siendo la interfaz de ambas áreas de influencia la capital de esa provincia<sup>469</sup>.

---

<sup>469</sup> “Estrategias de Vertebración Territorial”, COPUT, op. cit. pág. 23 y Serrano, A., 2003, *El modelo territorial europeo. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español*, Urban nº 8, Madrid, pp. 51 y 52.



- En el siguiente nivel cabe añadir la R.F.U. de Valencia-Castellón, cuya AI comprende toda la Comunidad Valenciana con un cierto influjo sobre el sur de Cataluña (Tortosa) aunque, en reciprocidad, es todavía mayor la penetración de la influencia de Barcelona en las tierras del norte valenciano, y las partes Este de Cuenca (si bien la capital queda dentro del AI de Madrid), Albacete (incluyendo a la capital) y parte de la Región de Murcia, llegando también a incluir a la capital y a Cartagena como ciudades más importantes. El resto de zonas del Corredor quedan bajo el AI de Madrid<sup>470</sup>.
- En el siguiente “peldaño” figuraría el A.U.I. de Alicante y Murcia, que prácticamente constituye una R.F.U. y que afecta a la provincia de Alicante, a excepción de alguna zona en el norte, y a la práctica totalidad de la murciana<sup>471</sup>. Siguiendo más al sur, surge una discontinuidad en relación con la siguiente Área Metropolitana, ya en Andalucía, la correspondiente a Almería, que también abarca a casi toda su provincia en claro proceso de metropolización, mostrando esta zona limítrofe una cierta debilidad territorial<sup>472</sup>.

En la parte norte, de nuevo cabe mencionar la influencia de la aglomeración de Valencia-Castellón, que además de las zonas mencionadas de Castilla-La Mancha, comprende la provincia de Castellón con la particularidad mencionada de la zona norte, y se extiende hasta el sur de Valencia afectando de forma creciente a casi todos los municipios de esa franja sur (los correspondientes a La Costera, la Vall d’Albaida y La Safor, con cabeceras Játiva, Gandía y Onteniente)<sup>473</sup>. Precisamente es en esa interfaz en el norte de provincia de Alicante y, en menor grado, sur de la provincia de Valencia, donde surge un espacio con una cierta autonomía respecto de las grandes R.F.U. definidas. Este espacio comprende casi en su totalidad a la comarca de La Marina Alta y El Comtat, parte de L’Alcoià, y mucho menos la Vall d’Albaida<sup>474</sup>.

- En el siguiente nivel cabría añadir las propias AUI de Valencia, Castellón y Alicante-Elche que, con las salvedades expuestas, ejercen de lugares centrales en sus respectivas provincias, Murcia y Cartagena (abarcando la influencia de la primera la gran mayoría de la Región tendiendo a incrementar esa centralidad mientras que la dominancia de la segunda se limitaría la zona sureste de la Región en un ámbito más bien comarcal), y Albacete (englobando como municipios del Corredor a La Roda, Motilla del Palancar, Casas Ibáñez, Villarrobledo, Almansa y Hellín)<sup>475</sup>.

---

<sup>470</sup> “Estrategias de Vertebración Territorial”, COPUT, op. cit. pág. 23 y Piqueras, J.: “El espacio valenciano, una síntesis geográfica”, pág. 135, Editorial Gules, Valencia, 1999.

<sup>471</sup> Serrano, J. M<sup>a</sup>.: “Organización y funcionamiento del Área Metropolitana de Murcia”, pp. 28 y 401.

<sup>472</sup> Arco Mediterráneo Español, pág. 26 y Herrera, F.: “El sistema de ciudades en Europa y España”, pág. 38.

<sup>473</sup> Serrano, A.: “Plan de Promoción Socioeconómica y Ordenación Territorial de las Comarcas Centrales Valencianas: Estrategias y Directrices de Ordenación y Articulación Territorial”, pág. 13. CONCERCOST, 2000.

<sup>474</sup> Serrano, A.: “Plan de Promoción Socioeconómica y Ordenación Territorial de las Comarcas Centrales Valencianas: Estrategias y Directrices de Ordenación y Articulación Territorial”, pág. 13. CONCERCOST, 2000 y Soler, V.: “Economía Española y del País Valenciano”, pág. 129, Universidad de Valencia, 2004.

<sup>475</sup> “Estrategias de Vertebración Territorial”, COPUT, op. cit. pág. 35.

- Desciendo al ámbito de influencia comarcal o ligeramente supracomarcal, de norte a sur en la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia se encuentran:
  - Los municipios de Vinaroz y Benicarló, en el norte de Castellón, con una dominancia comarcal que en el caso de Vinaroz abarca buena parte del norte provincial y con estrechos lazos hacia el delta del Ebro (Tortosa) en Cataluña<sup>476</sup>.
  - Segorbe, que articula el espacio interior del Alto Palancia, advirtiéndose una gravitación creciente respecto de Valencia, dependencia que, en el caso de Sagunto, todavía resulta mayor perdiendo paulatinamente sus funciones tradicionales de centralidad comarcal.
  - Para finalizar con la provincia de Castellón cabría mencionar a los municipios de Alcalá de Chivert, que junto a Torreblanca y Cabanes, han conformado un Área Funcional, y Onda, ya incluida en al Área Metropolitana de Castellón.
  - En el caso de Alcira, también sus funciones son comarcales pero de nuevo se advierte una pérdida de esa centralidad que va siendo poco a poco absorbida por el Área Metropolitana de Valencia. Caso muy parecido es el de Cullera, aunque en este caso todavía se aprecia una cierta dependencia funcional de Sueca.
  - Por lo que respecta a Requena, durante los últimos años parece recuperar su función de centralidad comarcal sin perjuicio de su inserción en el área de influencia de la metrópolis de Valencia. Precisamente en la ruta de Requena a Valencia cabría mencionar al municipio de Chestre, muy integrado ya en el área de influencia de la capital.
  - En Játiva, por su parte, también parece consolidarse su papel de lugar central comarcal aunque sin olvidar la progresiva decadencia de su influencia respecto de las localidades de su entorno con motivo de la proximidad de Valencia.
  - Un poco más al sur son Onteniente y Alcoy las ciudades que articulan el espacio interior entre las provincias de Valencia y Alicante, notándose una creciente influencia de Onteniente en su entorno, al contrario que Alcoy, que de una influencia ampliamente supracomarcal, gradualmente ha ido reduciendo esa centralidad a un ámbito poco más allá del comarcal.
  - En la zona litoral, Gandía se ha reforzado como un núcleo con una influencia supracomarcal, y Denia como el lugar central articulador de la comarca de la Marina Alta.
  - Volviendo a mencionar municipios del interior, el siguiente en figurar sería Villena, en la provincia de Alicante, que aparece como subcabecera comarcal, mientras que la conurbación de Elda-Petrer ejerce un liderazgo supracomarcal.
  - Por lo que respecta al litoral, cabe destacar al municipio de Benidorm, que conjuntamente con Villajoyosa configuran un Área Urbana con una influencia también a nivel comarcal debiendo destacar en todo caso a Benidorm como cabecera de este ámbito invirtiendo la situación histórica de centralidad de Villajoyosa.

---

<sup>476</sup> Soler, V.: “Economía Española y del País Valenciano”, pág. 128, Universidad de Valencia, 2004 y Piqueras, J.: “El espacio valenciano, una síntesis geográfica”, pág. 133, Editorial Gules, Valencia, 1999.

- Ya en el sur de la provincia de Alicante, cabe mencionar a los municipios de Orihuela y Torrevieja como subcabeceras de la comarca de la Vega Baja, tendiendo a conformar una alternativa al crecimiento polarizado en torno a las grandes ciudades de su entorno, Murcia, Elche y Alicante.
- En cuanto a la Región de Murcia, como cabeceras supracomarcas cabría mencionar además de a Cartagena, hacia donde gravitan en el Corredor Torre-Pacheco, y en menor medida, San Javier y Mazarrón, que ya parece más vinculada a Murcia, Lorca, cuya influencia se está reduciendo cada vez más a un ámbito comarcal perdiendo su histórica centralidad sobre Totana, cuya vinculación sobre el Área Metropolitana de Murcia cada vez es mayor, y sobre Águilas, que en parte junto con Mazarrón comienzan a configurar un Área Funcional en el litoral suroeste de la Región. En la zona este aparece como cabecera de comarca Caravaca mientras que en Mula, aunque también en el área de influencia de Caravaca, se aprecia una atracción creciente de la metrópolis de Murcia. Próximo a éstas y hacia el norte, Cieza ejerce su liderazgo en la Vega Alta del Segura, y Yecla sobre Jumilla en el Altiplano notándose ya una cierta influencia de la capital en esta última comarca sin perjuicio de un estrechamiento de las relaciones con Villena.
- En cuanto a los municipios manchegos, en primer lugar cabe destacar que el estancamiento socioeconómico que está padeciendo Cuenca está provocando una pérdida de centralidad en el ámbito provincial, lo cual está repercutiendo en municipios rurales como Carboneras o La Almarcha, cuyas variables demográficas reflejan migraciones hacia las grandes ciudades como Madrid o Valencia, mientras que Tarancón, en el oeste de la provincia, “mira”, por su proximidad, claramente hacia Madrid convirtiéndose en el espacio central de su comarca. Todo lo contrario ocurre en la provincia de Albacete, cuya capital ha experimentado un mayor dinamismo socioeconómico con lo que ha reforzado su condición de centralidad en la provincia al tiempo que los municipios más importantes de su entorno están fortaleciendo sus funciones de lugares centrales en el marco comarcal, como ocurre en Villarrobledo, La Roda, Almansa, Hellín, Casas Ibáñez e incluso Motilla del Palancar en la provincia de Cuenca, quedando de esta forma mucho mejor articulado el territorio que en la provincia vecina. Por último, en el caso de Alcázar de San Juan, hay que señalar que aunque también muestra una cierta centralidad a nivel comarcal, su peso relativo en el sistema de ciudades regional se ha visto notablemente reducido a lo largo de esta etapa siendo de esperar un aumento de la vinculación socioeconómica respecto de Madrid.
- Para finalizar con los municipios interiores hay hacer un breve reseña a Aranjuez, también con una función comarcal y claramente integrado en el área de influencia de la capital Madrid.

Para finalizar con el esbozo del modelo territorial del Corredor Madrid-Levante a comienzos del siglo XXI, se describen los ejes principales de comunicación<sup>477</sup> a lo largo del Corredor y regiones aledañas con las que existe una estrecha relación socioeconómica.

Como rutas de primer orden destacan:

- El eje que partiendo de Madrid se dirige hacia Valencia, Albacete, Alicante y Murcia por Tarancón.
- La ruta desde Alicante hacia Murcia –y su ramal a Cartagena– y Lorca por Elche y Orihuela, disminuyendo su intensidad en el límite autonómico de la Región de Murcia y Andalucía, evidenciando esa debilidad territorial mencionada anteriormente.
- El corredor del litoral que recorre toda la fachada costera desde Andalucía hasta la frontera francesa, incluyendo, claro está, a la gran mayoría de las ciudades costeras del Corredor Madrid-Levante.
- La ruta interior, por Fuente La Higuera, de Alicante a Valencia.

Como rutas de segundo orden cabría destacar:

- La ruta desde Aranjuez hasta La Roda por Quintanar de la Orden, que pierde intensidad debido a la canalización de los tráficos hacia Levante por el eje a la altura de Motilla.
- La ruta desde Valencia, y más concretamente desde Sagunto, hacia Teruel y Zaragoza.
- El itinerario de Alicante a Valencia por Alcoy.
- La bifurcación de la autovía de Madrid a Alicante a la altura de Monforte del Cid hasta Elche.
- Los ejes de Orihuela a Torrevieja y a Guardamar.
- La ruta de Murcia a Jumilla, Yecla y su prolongación hasta Villena, Onteniente y Gandía.
- La ruta de Alcira a Sueca, en las inmediaciones de Cullera.
- La ruta desde Caravaca y Mula hasta Murcia.
- La ruta de Lorca a Águilas.
- El itinerario de Mazarrón a Alhama en dirección a Murcia.
- El eje de Murcia a San Javier.
- La conexión de Torre-Pacheco con la autovía de Murcia a Cartagena (A-30) así como el tramo directo entre Torre-Pacheco y Cartagena.
- El eje de Ciudad Real hasta enlazar con la A-3, en las inmediaciones de Motilla del Palancar, por Villarrobledo, y siguiendo la ruta de Valencia hasta Manzanares.
- La ruta de Onda a Castellón.

---

<sup>477</sup> Además del estudio realizado a lo largo de toda la fase han resultado de gran ayuda los datos de los aforos de tráfico del Ministerio de Fomento del año 2002 pero también de los regionales de Murcia y la Comunidad Valenciana para los años 2004 y 2005. Las fuentes de estos aforos han procedido del mencionado Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento en 2002, de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia: “Plano con aforos, año 2004”, y de la Consellería de Infraestructura y Transporte, División de Carreteras: “Mapa de Tráfico de la Comunidad Valenciana”

Como rutas de tercer orden cabrían destacar las siguientes:

- Los itinerarios de Cuenca a Madrid hasta Tarancón y Aranjuez, a Valencia hasta enlazar con la autovía A-3 a la altura de Motilla del Palancar, y hasta Alcázar de San Juan por La Almarcha, Belmonte y Mota del Cuervo.
- Las rutas que, partiendo de Alcázar de San Juan, se dirigen hacia la A-4 (eje Madrid-Andalucía) y hacia Tomelloso.
- La ruta de Requena a Albacete por Casas Ibáñez y su prolongación hacia Andalucía.
- La ruta de Albacete a Motilla del Palancar siguiendo el itinerario de Cuenca.
- La ruta de Liria a Valencia, ya en sección de autovía.
- El tramo entre Játiva y Alcira.
- El eje de Elche (Crevillente) a Torrevieja.
- El eje de Jumilla a Elda (básicamente el tramo Pinoso-Monóvar-Elda).
- El itinerario de Vinaroz a Morella, en el noroeste de la provincia de Castellón.
- La ruta de Granada a Valencia a su paso por la Región de Murcia en el entorno de Caravaca.
- Las rutas de Mazarrón a Águilas, Cartagena, y Murcia por Alhama (en las inmediaciones de Totana) hasta enlazar con la autovía A-7 (antigua N-340).
- La conexión de Torre-Pacheco con San Javier.

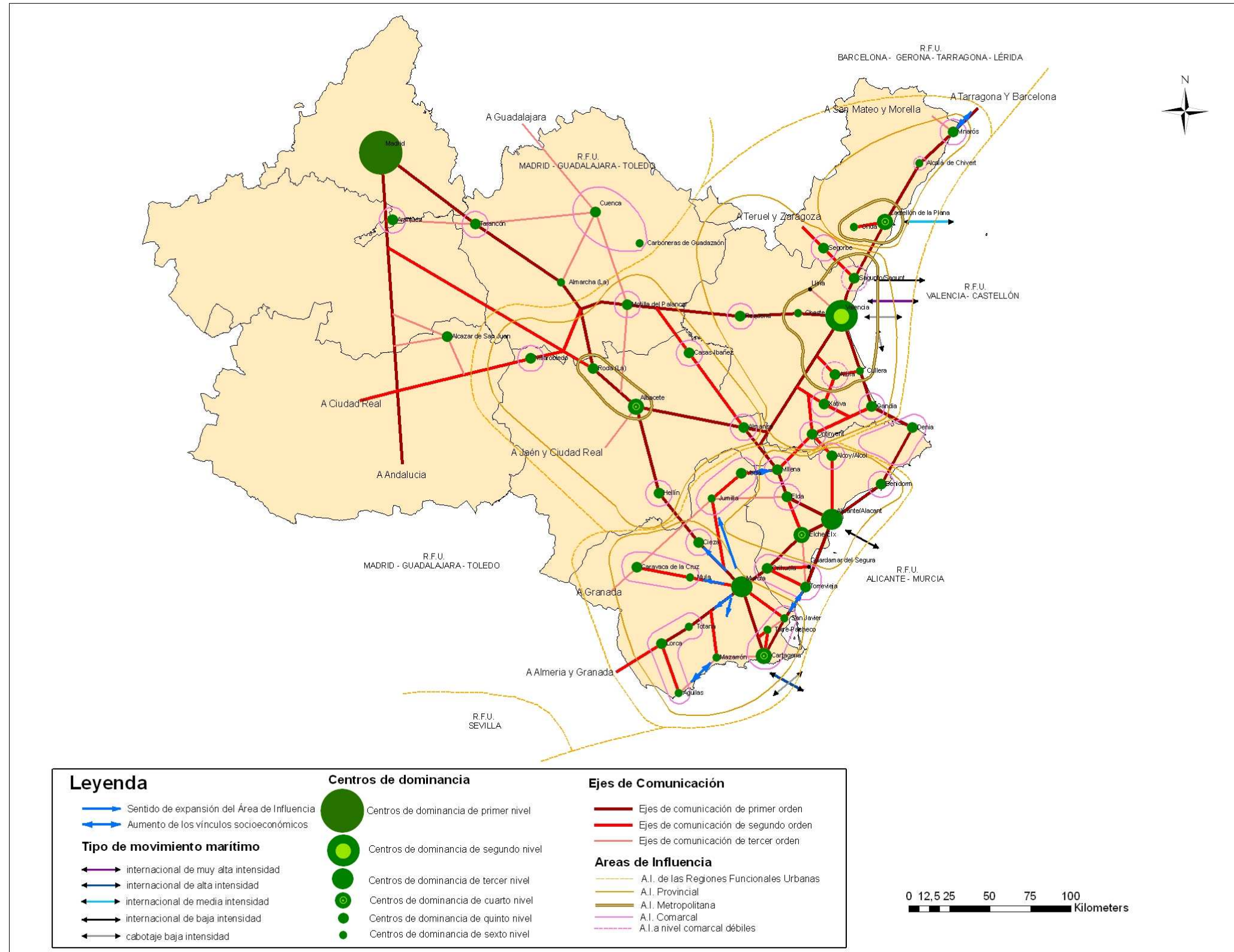
En cuanto al transporte marítimo, en el caso del cabotaje tan sólo son importantes los flujos entre la Comunidad Valenciana (puerto de Valencia) con respecto a las islas Baleares y las islas Canarias, y Murcia (puerto de Cartagena) respecto de Cataluña y Andalucía<sup>478</sup>, mientras que en el transporte internacional son, de nuevo, los puertos de Valencia y Cartagena los que registran una mayor actividad seguidos por el de Castellón y mucho más atrás el de Alicante.

Por último, en los flujos aeroportuarios, obviamente es el aeropuerto de Madrid es el que aglutina un mayor número de pasajeros seguido a gran distancia por el Alicante, nada menos que el cuarto peninsular, con acusado predominio de pasajeros extranjeros, mientras que el de Valencia alcanza una cifra de viajeros mucho menor quedando repartidos en proporciones similares los pasajeros nacionales y los extranjeros.

Como se aprecia, estos ejes no difieren sustancialmente de los históricos analizados en las fases anteriores pues a lo largo de las décadas el modelo radial se ha ido reforzando tanto a través de la red de carreteras como del ferrocarril convencional. A estos ejes radiales prácticamente tan sólo cabría añadir el eje costero que paulatinamente ha ido cobrando importancia con respecto a su relevancia en términos relativos hace doscientos años.

---

<sup>478</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial *Arco Mediterráneo Español, eje europeo de desarrollo*, Generalitat Valenciana, Valencia, 1993, pág. 114.



**MAPA 3.55: MODELO TERRITORIAL DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**

Fuente: Elaboración propia.

## BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.

- AENA, *Información Estadística de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*.
- Abellán, A.: *Los ferrocarriles del sureste*. Instituto Juan Sebastián Elcano. Madrid, 1979
- Aguilar, I. y Vidal, J., *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Valencia, 2002.
- Autoridad Portuaria de Castellón, <http://www.portcastello.com>.
- Autoridad Portuaria de Valencia, *Memoria Anual, 2003*, Autoridad portuaria de Valencia, Valencia, 2004.
- Ayuntamiento de Alicante, Concejalía de Urbanismo, *P.G.O.U.: Avance Plan de Ordenación*, Ayuntamiento de Alicante. Alicante, 2001.
- Ayuntamiento de Hellín, <http://www.camposdehellin.com>.
- Ayuntamiento de Mazarrón, Concejalía de Urbanismo, julio 2006, *Revisión del Plan General Municipal de Ordenación: Avance, Memoria*. Ayuntamiento de Mazarrón. Mazarrón.
- BANESTO, *Anuario del mercado Español de 1965*, Madrid, BANESTO.
- Cebrián F, y Cebrián, A. *Los desequilibrios en la estructura urbana de Castilla-La Mancha*, Papeles de Geografía, nº 32, pp. 45-59, Universidad de Murcia, 2000.
- Centro de Desarrollo Marítimo, Ports, Generalitat Valenciana, *Memoria de Explotación de los Puertos de la Generalitat Valenciana, año 2003*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2004.
- Chacón, F., *Historia de la Región murciana*, Ed. Mediterráneo, Murcia, 1980.
- Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J., *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1998.
- Comisión Europea, *Estrategia Territorial Europea: Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible de la UE*, Comisión Europea, Postdam, 1999.
- Comunidad de Castilla-La Mancha, [www.castillalamancha.es](http://www.castillalamancha.es), Sección de Cultura y Temas de Arte.
- Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid, Dirección General de Cultura Comunidad de Madrid, Dirección General de Archivos, Museos y Bibliotecas, *Museos, colecciones, Comunidad de Madrid*, Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid. Madrid, marzo 2005.
- Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia, [www.patrimur.com](http://www.patrimur.com), portal de Patrimonio cultural de la Región de Murcia
- Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, *Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia*, Gobierno de la Región de Murcia. Murcia, 2006.
- Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia, *Plano de Aforos, año 2004*, Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia, Murcia, 2005.
- Consellería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana *Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2004.
- Consellería de Infraestructuras y Transportes, División de Carreteras, *Mapa de Tráfico de la Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, Valencia.

- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial *Arco Mediterráneo Español, eje europeo de desarrollo*, Generalitat Valenciana, Valencia, 1993.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, *Estrategias de Vertebración Territorial*, Generalitat Valenciana, Valencia, 1995.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, *Hipótesis de modelo territorial de la Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2002.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial, *Hipótesis de modelo territorial de la Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2002.
- DGT.
- *Diccionario Geográfico de España*, Ediciones en movimiento, Madrid, 1956.
- Dirección General de Economía, Planificación y Estadística de la Región de Murcia, Centro Regional de Estadística de Murcia, *Anuario Estadístico de la Región de Murcia*. Gobierno de la Región de Murcia. Murcia, 2004.
- Dirección General de Política Regional de la UE, *Informe Intermedio sobre la Cohesión Territorial (resultados preliminares de los estudios de ORATE y de la Comisión de la UE)*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004.
- Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, *Observatorio de Costes de Transportes de Mercancías por Carretera*, Centro de Publicaciones, Madrid, 2005.
- Excmo. Ayuntamiento de Cuenca, *Memoria Justificativa y Descriptiva de la Revisión y Adaptación del Plan de Ordenación Municipal (POM)*, Excmo. Ayuntamiento de Cuenca, Cuenca, Agosto 2006 en periodo de información pública.
- Fernández, A., *Historia del Mundo Contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1998.
- FGV (Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana).
- García, J. L.; Myro, R. y Martínez, J. A., *Lecciones de economía española*, Civitas Ediciones, Madrid, 2003.
- García, M. y Gatell, C., *Actual, Historia del mundo contemporáneo*, Vicens Vives, Barcelona, 1999.
- Garmendia, M.; Coronado, J. M<sup>a</sup>. y Ribalaygua, C., *AVE y cohesión territorial en la provincia de Ciudad Real*, Congreso de Ingeniería del Transporte, Ciudad Real, 2006.
- Generalitat Valenciana, Consellería de Empleo, Industria y Comercio, IMPIVA, *Política de innovación para las PYMES de la Comunidad Valenciana*, IMPIVA, Valencia, 1997.
- González-Betes, A., *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911-1996*, AENA, Madrid, 1996.
- Grindlay, A., *Aproximación a la dimensión territorial de los puertos mediterráneos españoles*, Revista “Puertos”, nº 113, Madrid, 2004.
- Herrera, F., *El sistema de ciudades en Europa y España. Desarrollo urbano y estrategia de política territorial*, Ediciones Alfa Delta, Madrid, 1998.



- INE (Instituto Nacional de Estadística), *Contabilidad Regional de España*, [www.ine.es](http://www.ine.es).
- IVE (Instituto Valenciano de Estadística), *Fichas Municipales, cultura*, [www.ive.es](http://www.ive.es), 2004.
- INE, *Reseña estadística de la provincia de Murcia, 1962*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid, 1962.
- Izquierdo, R et al, *Transportes, un enfoque integral*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1994.
- Jordán, J. M. et al, *Economía de la Unión Europea*, 3ª ed. Civitas, Madrid, 2000.
- Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes Culturales, Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico, [www.mcu.es](http://www.mcu.es).
- Ministerio de Fomento, *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.
- Ministerio de Fomento, *Anuario Estadístico 2003. Estadísticas de tráfico portuario*. Ministerio de Fomento. Madrid, 2004.
- Ministerio de Fomento, Dirección General de Programación Económicas, *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.
- Ministerio de Fomento, *Los transportes y los servicios postales, Informes anuales*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- Ministerio de Fomento, [www.puertos.es](http://www.puertos.es).
- Ministerio de Industria, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Secretaría General de Turismo, Instituto de Estudios Turísticos, *España: Turismo Interior 2003*, Ministerio de Industria, Madrid, 2004.
- Ministerio de Industria, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Secretaría General de Turismo, Instituto de Estudios Turísticos, *Empleo en el sector turístico, año 2005*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2006.
- Ministerio de Industria, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Secretaría General de Turismo, Instituto de Estudios Turísticos, *Comunidad Valenciana, movimientos turísticos de los españoles, Familitur, años 1999-2003*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.
- Ministerio de Industria, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Secretaría General de Turismo, Instituto de Estudios Turísticos, *Balance del Turismo en España, 2005*, Ministerio de Industria, Madrid, 2006.
- Ministerio de la vivienda, Secretaría General Técnica, *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, Ministerio De la Vivienda, Madrid, 2005.
- Mitchell, B. R., *International historical statistics: Europe 1750-1988*, Stockton Press, 3ª Edición, Nueva York, 1992.
- Nadal, J. y Carreras, A, *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona, 1990.
- Navarro, J. R.; Martí, P. y Ortuño, A., *Centros comerciales en áreas urbanas de tamaño medio: el caso de Alicante-Elche*, Revista “Ciudad y Territorio”, nº 144, Ministerio de Vivienda, Madrid, 2005.
- *Nuevo Atlas de España*. Ed. Aguilar, Madrid, 1961.
- OCDE, *Indicators for the integration of environmental concerns into transport policies*, OCDE, París, 1999.
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), <http://whc.unesco.org/>.
- Palafox, J., *Curso de Historia Económica*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999.

- Piqueras, J., *El espacio valenciano, una síntesis geográfica*, Editorial Gules, Valencia, 1999.
- Prats, J.; Castelló, J. E.; García, M<sup>a</sup>. C.; Loste, M<sup>a</sup>. A.; Izuzquiza, I. y Fernández, R., *Geografía e Historia de España*, Anaya, Madrid, 1997.
- RENFE, *Informe Anual 2004*, Madrid 2005.
- RENFE, [www.renfe.es](http://www.renfe.es).
- Romero, J.; Morales, A.; Salom, J. y Vera, F., *La periferia emergente: La Comunidad Valenciana en la Europa de las Regiones*, Ariel Geografía, Barcelona, 2001.
- Salom, J.; Albertos, J. M; PITARCH, M. D. y DELIOS, E., *Sistema Urbano e Innovación Industrial en el País Valenciano*, Departamento de Geografía, Universitat de Valencia, Valencia, 1999.
- Sanchis, C.: *El transporte en el País Valenciano*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia. Valencia, 1988
- Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, *Mapa de Tráfico, 2002*, Centro de Publicaciones, Madrid, 2003.
- Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, *Mapa de Tráfico, 1999*, Centro de Publicaciones, Madrid, 2000.
- Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), Documento de Diagnóstico*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.
- Serrano, A., *Diagnóstico Territorial de la costa Valenciana en La construcción del territorio litoral*, Curso de la Universidad de Verano, Rafael Altamira, Área de Urbanismo, Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante, 2003,.
- Serrano, A., 2003, *El modelo territorial europeo. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español*, Urban n° 8, Madrid.
- Serrano, A.: *Plan de Promoción Socioeconómica y Ordenación Territorial de las Comarcas Centrales Valencianas: Estrategias y Directrices de Ordenación y Articulación Territorial*, CONCERCOST, 2000.
- Serrano, J. M<sup>a</sup>. *Organización y funcionamiento del Área Metropolitana de Murcia. Rasgos y problemas básicos*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2005.
- Servicio de Estudios de la Caixa, *Anuario Económico de España, 2005*. La Caixa, [www.lacaixa.es](http://www.lacaixa.es).
- Subirá, J. *Evolución histórica del puerto de Alicante*, Caja de Ahorros Provincial de Alicante, Alicante, 1987.
- Tomás, J. A. *Dinámica industrial e innovación en la Comunidad Valenciana: Análisis de los distritos industriales del calzado, cerámica, mueble y textil*, IMPIVA, Valencia, 1999.
- Tortella, G., *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1994.
- Troitiño, M. A.: *Cuenca, evolución y crisis de una vieja ciudad castellana*. Universidad Complutense. Madrid, 1984
- UE, *Eurostat yearbook 2004: The statistical guide for Europe, European Communities*, UE, 2005.
- UE, *La historia de la Unión Europea*, ([http://europa.eu.int/abc/history/index\\_es.htm](http://europa.eu.int/abc/history/index_es.htm)).

- Universitat de Valencia, Aumar e Instituto de Economía Internacional, 2003, *Valoración Económica de los efectos de la Autopista A-7 en la Comunidad Valenciana*, AUMAR, Valencia.
- Uriol, J. I., *Historia de los Caminos de España*, Vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992.
- Vidal, J., *Transportes y mercado en el País Valenciano*, Ediciones Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1992.
- VV.AA., *Geografía de España*, Ed. Planeta, Barcelona, 1990.

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**  
(volumen IV)

Presentada por:  
Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:  
D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

## volumen I

|   |    |
|---|----|
| 0. MOTIVACIÓN E HIPÓTESIS BÁSICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....  | 2  |
| 1. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRABAJO.....  | 7  |
| 2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS HISTÓRICO: PERIODOS ESTUDIADOS, JUSTIFICACIÓN DE ZONAS Y MUNICIPIOS SELECCIONADOS.....  | 11 |
| 3. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES EN EL CORREDOR DESDE SU NACIMIENTO HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI.....     | 21 |
| 3.1. BREVE CARACTERIZACIÓN DEL MARCO FÍSICO EN EL ESPACIO DEL CORREDOR.....   | 21 |
| 3.2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EL CORREDOR DURANTE LA ERA PREFERROVIARIA.....   | 25 |
| 3.3. LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y EN EL CORREDOR: 1844-1855.....   | 25 |
| 3.4. LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA EN EL CORREDOR MADRID -CASTILLA LA MANCHA -MURCIA -COMUNIDAD VALENCIANA..... | 25 |
| 3.4.1. LOS PRIMEROS INTENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL CORREDOR.....  | 25 |
| 3.4.2. LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855.....   | 26 |
| 3.4.3. EL GRAN IMPULSO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL CORREDOR (1875-1918).....                           | 29 |
| 3.4.4. LA FINALIZACIÓN DE LA RED EN LA PRIMERA MITAD DE SIGLO XX.....   | 32 |
| 3.4.5. DEL DESARROLLISMO INICIADO EN LOS AÑOS SESENTA HASTA EL INICIO DEL SIGLO XXI.....                                | 34 |
| 4. LA ERA PREFERROVIARIA EN EL CORREDOR: MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-                                |    |

# MURCIA: FINALES DEL SIGLO XVIII A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....38

## 4.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....38

## 4.2. MARCO INTERNACIONAL.....39

## 4.3. MARCO ESPAÑOL.....41

### 4.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....41

### 4.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....42

### 4.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....43

#### 4.3.3.1. PROPIEDAD AGRARIA Y DESAMORTIZACIÓN.....43

#### 4.3.3.2. EL DÉBIL CRECIMIENTO INDUSTRIAL.....45

### 4.3.4. LAS COMUNICACIONES.....45

## 4.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS .....49

### 4.4.1. DEMOGRAFÍA.....49

### 4.4.2. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....50

### 4.4.3. EQUIPAMIENTOS.....50

### 4.4.4. RED DE TRANSPORTES.....50

## 4.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....51

### 4.5.1. EL CASO DE MADRID.....51

### 4.5.2. DEMOGRAFÍA.....52

#### 4.5.2.1 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1786.....54

#### 4.5.2.2 JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1857.....60

#### 4.5.2.3 DINÁMICA A LARGO PLAZO (1786-1857) Y A MEDIO PLAZO (1842-1857).....66

### 4.5.3. SISTEMA PRODUCTIVO. ....71

#### 4.5.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO EN 1786.....71

#### 4.5.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A MEDIADOS DEL SIGLO XI.....86

### 4.5.4. SISTEMA DE TRANSPORTES.....94

#### 4.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A INICIOS DEL SIGLO XIX.....95

##### 4.5.4.1.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a inicios del siglo XIX.....96

##### 4.5.4.1.2. Características de la oferta del transporte mercancías a inicios del siglo XIX.....97

|   |            |
|---|------------|
| 4.5.4.1.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a inicios del siglo XIX.....  | 100        |
| 4.5.4.2. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.....   | 106        |
| 4.5.4.2.1. Características de la oferta del transporte de viajeros a mediados del siglo XIX.....  | 106        |
| 4.5.4.2.2. Características de la oferta del transporte de mercancías a mediados del siglo XIX.....  | 107        |
| 4.5.4.2.3. Análisis por zonas y municipios según el estado de los caminos de su entorno a mediados del siglo XIX.....   | 110        |
| 4.5.4.3. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....  | 116        |
| 4.5.4.3.1. Niveles por accesibilidad según coste de viajeros.....   | 116        |
| 4.5.4.3.2. Niveles por accesibilidad según tiempo de viajeros. ....   | 122        |
| 4.5.4.3.3. Niveles por accesibilidad según coste de mercancías.....   | 127        |
| 4.5.4.3.4. Niveles por accesibilidad según tiempo de mercancías.....  | 133        |
| <b>4.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>   | <b>140</b> |
| <b>4.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN.....</b> | <b>142</b> |
| 4.7.1. CORREDOR 1.....  | 142        |
| 4.7.2. ÁREA INTERIOR 1.....   | 158        |
| 4.7.3. SUBCORREDOR 1.....   | 164        |
| 4.7.4. ÁREA INTERIOR 2.....   | 174        |
| 4.7.5. CORREDOR 2.....  | 180        |
| 4.7.6. SUBCORREDOR 2.....   | 191        |
| 4.7.7. ÁREA INTERIOR 3.....   | 205        |
| 4.7.8. SUBCORREDOR 3.....   | 211        |
| 4.7.9. SUBCORREDOR 4.....   | 221        |
| 4.7.10. SUBCORREDOR 5.....  | 229        |
| 4.7.11. SUBCORREDOR 6.....  | 237        |
| 4.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....  | 247        |
| 4.7.13. SUBCORREDOR 7.....  | 254        |
| <b>5. CONCLUSIONES A LA ERA PREFERROVIARIA.....</b>   | <b>260</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b>   | <b>280</b> |

## volumen II

|  |
|--|
| <b>6. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL CORREDOR MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD</b> |
|--|

# VALENCIANA - MURCIA Y SU IMPACTO HASTA LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA .....1

## 6.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....1

## 6.2. MARCO INTERNACIONAL.....2

## 6.3. MARCO ESPAÑOL.....5

### 6.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....5

### 6.3.2. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....6

### 6.3.3. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....7

#### 6.3.3.1. AGRICULTURA Y GANADERÍA.....7

#### 6.3.3.2 EL SECTOR INDUSTRIAL.....9

### 6.3.4. LAS COMUNICACIONES.....10

#### 6.3.4.1. EL FERROCARRIL.....10

#### 6.3.4.2. LA RED DE CARRETERAS Y CAMINOS.....15

#### 6.3.4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO.....17

## 6.4. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN Y DEPURACIÓN DE DATOS PARA REALIZAR EL ANÁLISIS DEL CORREDOR.....19

### 6.4.1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA.....19

### 6.4.2. EQUIPAMIENTOS.....20

### 6.4.3. RED DE COMUNICACIONES.....20

## 6.5. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....21

### 6.5.1. EL CASO DE MADRID.....21

### 6.5.2. DEMOGRAFIA.....22

#### 6.5.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1930.....24

#### 6.5.2.2. DINÁMICA A MUY LARGO PLAZO (1857-1930) Y A LARGO PLAZO (1887-1930) .....31

### 6.5.3.SISTEMA PRODUCTIVO LLEGADOS AL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....37

### 6.5.4.SISTEMA DE TRANSPORTES .....43

#### 6.5.4.1. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX .....45

##### 6.5.4.1.1.Movimiento de viajeros en el primer tercio del siglo XX.....48

##### 6.5.4.1.2.Movimiento de mercancías en el primer tercio del siglo XX.....51

##### 6.5.4.1.3.Análisis por municipios según el estado de los caminos de su entorno en el primer tercio del siglo XX .....54



|  |            |
|--|------------|
| 6.5.4.2. VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD RELATIVAS PARA ZONAS Y MUNICIPIOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.....   | 59         |
| 6.5.4.3. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS EN EL CORREDOR POR FERROCARRIL .....   | 73         |
| 6.5.4.4.EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN EL CORREDOR .....  | 74         |
| <b>6.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>  | <b>79</b>  |
| <b>6.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONEN .....</b> | <b>81</b>  |
| 6.7.1. CORREDOR 1.....   | 82         |
| 6.7.2. AREA INTERIOR 1.....  | 98         |
| 6.7.3. SUBCORREDOR 1.....  | 104        |
| 6.7.4. AREA INTERIOR 2.....  | 115        |
| 6.7.5. CORREDOR 2.....   | 120        |
| 6.7.6. SUBCORREDOR 2.....  | 131        |
| 6.7.7. AREA INTERIOR 3.....  | 144        |
| 6.7.8. SUBCORREDOR 3.....  | 149        |
| 6.7.9. SUBCORREDOR 4.....  | 159        |
| 6.7.10. SUBCORREDOR 5.....   | 168        |
| 6.7.11. SUBCORREDOR 6.....   | 177        |
| 6.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....   | 189        |
| 6.7.13. SUBCORREDOR-7.....   | 196        |
| <b>6.8. CONCLUSIONES EN LA FASE DE LLEGADA DEL FERROCARRIL HASTA LA GUERRA CIVIL.....</b>  | <b>202</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....</b>  | <b>228</b> |

### volumen III

|  |          |
|--|----------|
| <b>7. DE LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA HASTA LA COYUNTURA SOCIOECONÓMICA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....</b> | <b>1</b> |
| 7.1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA.....   | 1        |
| 7.2. MARCO INTERNACIONAL.....  | 2        |
| 7.3. MARCO ESPAÑOL.....  | 14       |

|  |            |
|--|------------|
| 7.3.1. RÉGIMEN POLÍTICO.....   | 14         |
| 7.3.2. EL MODELO TERRITORIAL ESPAÑOL DE INICIOS DEL SIGLO XXI.....   | 15         |
| 7.3.3. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA.....  | 18         |
| 7.3.4. EL SISTEMA PRODUCTIVO.....  | 21         |
| 7.3.5. LAS COMUNICACIONES.....   | 24         |
| 7.3.6. EL SISTEMA PORTUARIO.....   | 27         |
| 7.3.7. AEROPUERTOS.....  | 29         |
| <br>   |            |
| <b>7.4. ANÁLISIS GENERAL DEL CORREDOR, ZONAS Y MUNICIPIOS.....</b>   | <b>31</b>  |
| <br>   |            |
| 7.4.1. EL CASO DE MADRID.....  | 31         |
| 7.4.2. DEMOGRAFÍA DEL CORREDOR.....  | 32         |
| 7.4.2.1. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 1960.....   | 34         |
| 7.4.2.2. JERARQUÍA POR ZONAS Y MUNICIPIOS SEGÚN POBLACIÓN TOTAL EN 2004.....   | 42         |
| 7.4.2.3. DINÁMICA A LARGO (1960-2004) Y A MEDIO PLAZO (1991-2004) Y SALDOS MIGRATORIOS A MEDIO PLAZO.....  | 51         |
| 7.4.2.3.1. Análisis por zonas.....   | 51         |
| 7.4.2.3.2. Análisis municipal.....   | 57         |
| 7.4.2.4. DENSIDAD DEMOGRÁFICA.....   | 66         |
| 7.4.2.5. SÍNTESIS DE JERARQUÍA DEMOGRÁFICA.....  | 71         |
| 7.4.3. SISTEMA PRODUCTIVO.....   | 76         |
| 7.4.3.1. SISTEMA PRODUCTIVO A INICIOS DE LA DÉCADA DE LOS SESENTA.....   | 76         |
| 7.4.3.2. SISTEMA PRODUCTIVO A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.....   | 81         |
| 7.4.4. SISTEMA DE COMUNICACIONES.....  | 95         |
| 7.4.4.1. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 1960.....  | 100        |
| 7.4.4.2. SISTEMA DE COMUNICACIONES EN 2000.....  | 102        |
| 7.4.4.3. ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD.....  | 106        |
| 7.4.5. AEROPUERTOS.....  | 121        |
| 7.4.6. PUERTOS.....  | 124        |
| <br>   |            |
| <b>7.5. PRINCIPALES EJES DE ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA EN EL ESPACIO INTRA Y EXTRARREGIONAL DEL CORREDOR.....</b>  | <b>127</b> |
| <br>   |            |
| <b>7.6. CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>  | <b>144</b> |
| <br>   |            |
| <b>7.7. ANÁLISIS DETALLADO DE LOS CORREDORES, SUBCORREDORES Y ÁREAS INTERIORES SEGÚN SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES Y LOS MUNICIPIOS QUE LOS COMPONENTEN.....</b> | <b>147</b> |
| <br>   |            |
| 7.7.1. CORREDOR 1.....   | 170        |
| 7.7.2. AREA INTERIOR 1.....  | 192        |
| 7.7.3. SUBCORREDOR 1.....  | 201        |
| 7.7.4. AREA INTERIOR 2.....  | 214        |

|  |         |
|--|---------|
| 7.7.5. CORREDOR 2.....   | 222     |
| 7.7.6. SUBCORREDOR 2.....  | 237     |
| 7.7.7. AREA INTERIOR 3.....  | 253     |
| 7.7.8. SUBCORREDOR 3.....  | 261     |
| 7.7.9. SUBCORREDOR 4.....  | 275     |
| 7.7.10. SUBCORREDOR 5.....   | 287     |
| 7.7.11. SUBCORREDOR 6.....   | 299     |
| 7.7.12. ÁREA INTERIOR 4.....   | 313     |
| 7.7.13. SUBCORREDOR-7.....   | 322     |
| <br>7.8. CONCLUSIONES EN LA FASE COMPRENDIDA DESDE<br>MEDIADOS DEL SIGLO XX HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO<br>XXI..... | <br>329 |
| <br>BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA.....   | <br>360 |

## **volumen IV**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>8. INTRODUCCIÓN: OBJETIVOS DE LA ÚLTIMA FASE Y<br/>METODOLOGÍA.....</b>   | <b>1</b>  |
| <b>9. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA<br/>RED CARRETERAS EN 2021 EN EL CORREDOR MADRID-<br/>LEVANTE.....</b>         | <b>5</b>  |
| <b>9.1. LA FUTURA RED DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR<br/>MADRID-LEVANTE.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>9.2. LA FUTURA RED VIARIA EN EL CORREDOR MADRID-<br/>LEVANTE.....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>10. EFECTOS DE LA ALTA VELOCIDAD SEGÚN LAS<br/>EXPERIENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES.....</b>                                 | <b>10</b> |
| <b>10.1. INTRODUCCIÓN.....</b>   | <b>10</b> |
| <b>10.2. ESPAÑA.....</b>   | <b>11</b> |
| <b>10.3. FRANCIA.....</b>  | <b>32</b> |
| <b>10.4. JAPÓN.....</b>  | <b>41</b> |
| <b>10.5. ALEMANIA .....</b>  | <b>44</b> |
| <b>11. OTRAS VARIABLES RELACIONADAS CON EL IMPACTO<br/>DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD EN EL<br/>CORREDOR MADRID-LEVANTE .....</b> | <b>46</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>12. SÍNTESIS DE FACTORES RELEVANTES EN LA INCIDENCIA DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....</b>  | <b>61</b>  |
| <b>13. LA VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE Y EN RELACIÓN A LAS REGIONES PRÓXIMAS CON LA LLEGADA DEL AVE .....</b>   | <b>73</b>  |
| <b>14. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....</b>  | <b>106</b> |
| <b>14.1. EL MODELO TERRITORIAL EUROPEO Y ESPAÑOL EN 2011.....</b>   | <b>106</b> |
| <b>14.2 IMPACTO DETALLADO DE LA ALTA VELOCIDAD EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE.....</b>   | <b>109</b> |
| <b>15. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....</b>   | <b>234</b> |
| <b>15.1. EL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO PREVISIBLE DE LA ALTA VELOCIDAD.....</b>   | <b>234</b> |
| <b>15.2. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD .....</b>   | <b>269</b> |
| <b>16. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN RELACIÓN A LOS PRINCIPALES OBJETIVOS SEÑALADOS POR LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO .....</b> | <b>275</b> |
| <b>17. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN SUGERIDAS A RAÍZ DEL TRABAJO REALIZADO Y LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DEL AVE EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE .....</b>   | <b>290</b> |

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| <b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.....</b> | <b>294</b> |
|-------------------------------------|------------|

## **8. INTRODUCCIÓN: OBJETIVOS DE LA ÚLTIMA FASE Y METODOLOGÍA.**

Como se vio en la introducción de esta investigación, de acuerdo con los propósitos de la Comisión Europea, en el año 2010 estará finalizada la línea de alta velocidad en el Corredor Madrid-Levante. Por lo tanto, en este trabajo se considera que en ese año estarán en marcha los nuevos servicios ferroviarios. Así, el objetivo será llevar a cabo una aproximación al impacto del tren de alta velocidad (TAV) en 2021, periodo relativamente largo como para poder aventurar determinados efectos territoriales<sup>1</sup> tras la puesta en funcionamiento del TAV en el Corredor.

El resultado de la estimación recogerá las líneas básicas del modelo territorial tendencial del Corredor en el año 2021 abordando los siguientes aspectos:

1. Accesibilidad según los nuevos servicios de alta velocidad, en términos de distancias y tiempo para viajeros, y su variación respecto de la situación actual en relación a la red viaria y ferroviaria. Por su parte, los costes resultan imposibles de cuantificar a estas alturas y tan sólo se utilizarán como referencia los existentes en otras líneas para establecer una previsión del perfil del viajero mayoritario del AVE en las futuras líneas del Corredor. Para el transporte de mercancías la indefinición de los tiempos puerta a puerta es mucho mayor. No obstante, se llevará a cabo una aproximación a las velocidades comerciales previstas y los productos susceptibles de ser recuperados desde la carretera ante esa mejora esperada de oferta de servicios.
2. Definición del modelo territorial estimado a medio plazo y ejes principales de actividad económica según los vínculos de integración territorial previsibles de acuerdo con los nuevos parámetros de movilidad (regiones funcionales urbanas, áreas metropolitanas, áreas urbanas, etc.) en el propio Corredor y en relación a las regiones adyacentes.

Para aproximarse al impacto de la alta velocidad al Corredor servirá de gran ayuda la experiencia adquirida en el Corredor ante una variación de accesibilidad como la sucedida tras la llegada del ferrocarril convencional en el siglo XIX. No obstante, los efectos ante la llegada de alta velocidad cabe esperar que no se repitan exactamente por dos motivos de gran importancia:

- El modelo territorial en vísperas de la llegada del ferrocarril convencional y previo al TAV correspondiente a 2010 es sustancialmente distinto.

---

<sup>1</sup> En el Corredor Madrid-Sevilla, en Ciudad Real, los efectos sobre la demografía no comenzaron a detectarse hasta pasados cinco años tras la puesta en marcha de los servicios ferroviarios. Serrano, R.; Garmendia, M.; Coronado, J. M.; Pillet, F. y Ureña, J. M<sup>a</sup>.: “Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano” en *Revista, Estudios geográficos*, nº 260, año 2006, Ministerio de Educación y Ciencia, nº 260, pág. 206.

- El impacto de las infraestructuras de transporte sigue la ley de los rendimientos marginales decrecientes<sup>2</sup> con lo que los efectos acaecidos tras la llegada del ferrocarril convencional en el siglo XIX debieron ser mucho mayores de los esperados en el futuro.

Adicionalmente, no se puede olvidar como factor de incertidumbre la liberalización del sector ferroviario tanto para viajeros como mercancías para los próximos años<sup>3</sup>.

Por estos motivos es preciso acudir a la experiencia nacional e internacional en materia de alta velocidad, con bastantes años de experiencia en algunos casos, y que permitirá determinar algunos patrones de comportamiento, aunque muy generales, de acuerdo con los modelos territoriales donde se hayan insertado las nuevas líneas. Por lo tanto, la estimación vendrá dada por:

- El conocimiento adquirido en el pasado en el propio Corredor sobre los factores influyentes en los procesos de desarrollo socioeconómico, y especialmente sobre la incidencia de las infraestructuras de transporte y el ferrocarril convencional en esas transformaciones.
- Aquellas pautas generales de comportamiento experimentadas en diversas regiones nacionales e internacionales con disponibilidad desde hace bastantes años de servicios de alta velocidad, sin olvidar la especificidad de cada región y municipios que la conforman.
- El análisis pormenorizado del modelo territorial del Corredor a comienzos del siglo XXI realizado en la fase anterior.

Con estas premisas la metodología empleada en este capítulo será la siguiente:

1º) Descripción general de la remodelación de la red ferroviaria y viaria en el Corredor Madrid-Levante: En cuanto a la primera se recogerán las nuevas líneas y adaptación de las existentes, previsión de circulaciones por tipo de tráfico, futuras estaciones de alta velocidad, etc. Respecto de la segunda se detallarán los nuevos y principales ejes de comunicación previstos, fundamentalmente las autopistas y autovías y aquellos que superen el ámbito meramente comarcal.

2º) Exposición de los efectos más destacados del TAV tanto a nivel nacional como internacional haciendo hincapié en su relación con los respectivos modelos territoriales en los que se hayan ejecutado las líneas.

3º) Junto a las lecciones de los capítulos anteriores acerca del efecto del ferrocarril convencional en el Corredor de estudio, y las generales sobre la alta velocidad en aquellas regiones donde está funcionando, en este apartado se considerarán algunas de

---

<sup>2</sup> De Rus, G.; Campos, J. y Nombela, G.: *Economía del transporte*, Ed. Antoni Bosch, Barcelona, 2003, pág. 17. Sirvan también como ejemplos prácticos los análisis realizados por López, A. y Carpintero, S. sobre la influencia del stock de capital físico en el desarrollo económico en: “Influencia del stock de capital físico en el desarrollo económico: Análisis de corte transversal”, *Revista de Obras Públicas*, junio 2002, pp. de 7 a 18, e “Influencia del stock de capital físico en el desarrollo económico: Análisis de series temporales”, *Revista de Obras Públicas*, noviembre 2002, pp. de 23 a 31.

<sup>3</sup> Comisión de las Comunidades Europeas, *Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, Bruselas, 2001, pág. 118.

estas variables y factores, y otros -nivel de ocupación, de estudios, relación entre movilidad y modo de transporte utilizado, modelo de especialización turística, en su caso- que bien reforzarán los resultados obtenidos, bien permitirán profundizar en la posible incidencia del TAV en el Corredor según sus características específicas.

4º) Como resumen de los apartados previos, se llevará a cabo una síntesis sobre las variables y factores territoriales que puedan guardar una estrecha relación respecto de la incidencia de la alta velocidad en el territorio donde se inserten y, en particular, en el Corredor Madrid-Levante.

5º) En este epígrafe se efectuará un cálculo estimativo de la variación de accesibilidad introducida en el Corredor y en relación a otras capitales próximas con motivo de la alta velocidad respecto de la situación actual, lo que permitirá estimar en los siguientes apartados sus posibles efectos en el modelo territorial del Corredor del año horizonte.

6º) Con todas estas experiencias y las especificidades del territorio del Corredor Madrid-Levante, se esbozarán las principales transformaciones que caben esperar en el modelo territorial del Corredor en 2021 tras la implantación del TAV con la siguiente estructura:

1. Definición del modelo territorial tendencial europeo y español para los próximos años, lo facilitará estimar la posible reorientación, incremento, etc. de los vínculos socioeconómicos del Corredor Madrid-Levante en relación a otras regiones españolas..
2. Análisis detallado municipal sobre la incidencia previsible de la alta velocidad avanzando, a escala regional, las posibles transformaciones en el esquema del sistema de ciudades del Corredor.

7º) Merced al análisis municipal del epígrafe anterior y sus conclusiones derivadas así como introduciendo los previsibles nuevos patrones de movilidad en el Corredor, en este ítem se especificarán los posibles vínculos de integración regional, provincial, supracomarcas, etc., la redefinición de áreas de influencia de Regiones Funcionales Urbanas, áreas metropolitanas, municipios, etc., las variaciones en las relaciones de jerarquía / dependencia intermunicipales, los principales ejes de desarrollo y zonas de polarización socioeconómica al tiempo que espacios y municipios relativamente más desfavorecidos, etc., concretando de esta forma el modelo territorial del Corredor Madrid-Levante esperado con horizonte 2021, objetivo último de este estudio.

8º) En este apartado se recogerán las conclusiones del trabajo de investigación que girarán sobre los efectos de las infraestructuras de transporte y del ferrocarril en particular, especificando su incidencia sobre las transformaciones del modelo territorial del Corredor Madrid-Levante en 2021 valorando si esos efectos esperados aproximarán a este territorio a los principales objetivos planteados por la Comisión Europea en materia de Ordenación del Territorio.



9º) Por último, se sugerirán nuevas líneas de investigación que se abren a la luz del conjunto de este trabajo de cara a los años venideros.

Cabe destacar que en este cuarto y último capítulo del trabajo no se va a tener en consideración la evolución de las tradicionales zonas del Corredor tras la llegada del TAV puesto que, como se recordará, el objetivo de su definición y análisis era confrontar la dinámica socioeconómica de aquellas zonas que dispusieron de ferrocarril convencional frente a aquellas que no gozaron de estos servicios, a fin de realizar una aproximación a los efectos del ferrocarril convencional. Se entiende, por tanto, que en esta última fase es más oportuno definir las posibles agregaciones urbanas derivadas de los efectos del TAV y analizarlas tanto en su conjunto como a nivel municipal.

## **9. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA RED CARRETERAS EN 2021 EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

### **9.1. LA FUTURA RED DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

Para definir la futura red de alta velocidad en el Corredor Madrid-Levante se ha hecho uso fundamentalmente de la información suministrada por el Ministerio de Fomento, la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno Regional de Murcia, Ayuntamientos más importantes del Corredor, tanto en documentación oficial como en consultas particulares. También se ha hecho uso de los estudios informativos, las Declaraciones de Impacto Ambiental, etc. de todos los tramos considerados en el Corredor. Para facilitar la comprensión de este notable volumen de documentación, estas fuentes básicas y otras más particulares se irán detallando conforme se vaya describiendo la operación de alta velocidad en cada uno de los municipios.

En cualquier caso, el MAPA 4.1 recoge el esquema funcional de la red de alta velocidad en el Corredor Madrid-Levante. Con carácter general, la solución diseñada contempla la superposición de dos redes ferroviarias; una de ancho internacional UIC (1435 mm) y otra de ancho convencional (1668 mm) con trazados relativamente parecidos. Con ello, las mercancías y las Cercanías circularían por las vías de ancho convencional, los Largos Recorridos por las de ancho internacional y los Regionales por una u otra.

En esa figura se observan cómo aspectos más novedosos en relación con la actual línea convencional:

- El trazado del AVE que partiendo desde Madrid se dirige a Cuenca, lo que integraría a esta ciudad en la futura red ferroviaria de altas prestaciones a diferencia de la actualidad en que, a pesar de su conexión directa con Madrid y Valencia, no resulta en absoluto competitiva de forma que la línea por Alcázar y Albacete hacia Levante es la verdaderamente competitiva en relación a la carretera.
- En este sentido, se aprecia una nueva conexión entre la propia Cuenca y Albacete, aunque desde Motilla del Palancar surge una ramificación de la línea que se dirige a Valencia. Esto implica que Albacete perderá los servicios actuales que desde Madrid se dirigen a Valencia, lo que le hará perder centralidad en el espacio regional. Albacete quedará integrado en la red ferroviaria respecto de los servicios de Madrid a Alicante y Murcia pero habrá “perdido” conexión en el eje Madrid-Valencia. Así, de acuerdo con esta remodelación, si bien los servicios respecto de Madrid, Alicante y Murcia quedarían satisfechos, respecto de Valencia prácticamente los servicios deberán realizarse “ex profeso” lo que puede implicar una reducción en el

número de servicios actual. Por último, cabe destacar que aunque en el PEIT<sup>4</sup> se contempla la mejora de la línea de Madrid a Albacete por Alcázar e incluso su prolongación en sentido opuesto hasta la línea Madrid-Sevilla para incorporarse a la red de altas prestaciones, de acuerdo con la información consultada no existe información al margen de este documento, que avale su futura ejecución, lo que permite suponer que, al menos, su puesta en marcha será muy posterior al resto del Corredor Madrid-Levante.

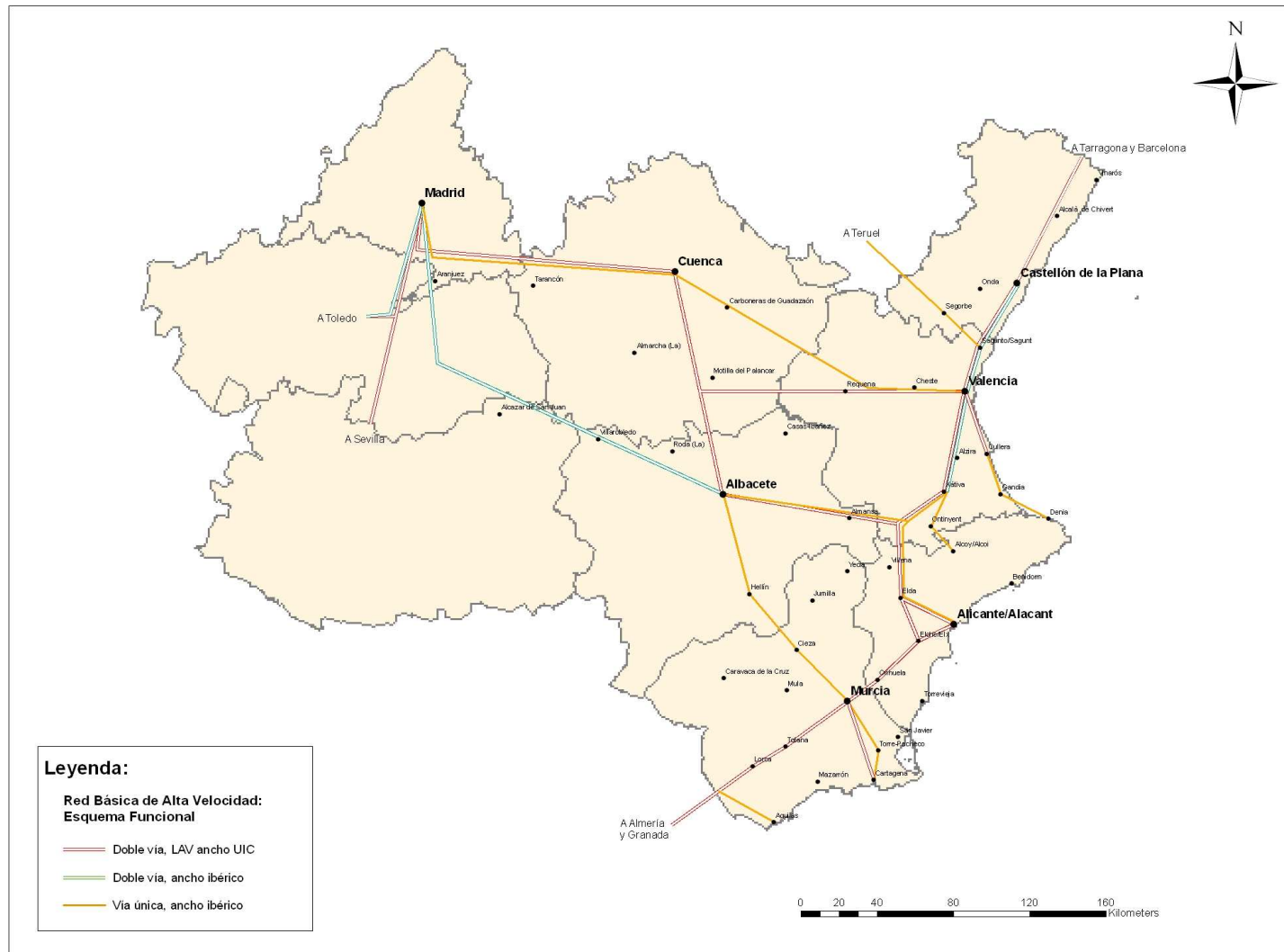
- Como un nuevo trazado, aunque con menor trascendencia en el marco regional se recoge la conexión con Elche desde Monforte del Cid siguiendo el histórico Camino de Castilla y sin necesidad de pasar por Alicante.
- Aunque no perteneciendo directamente al Corredor Madrid-Levante conviene mencionar:
  - La mejora en la línea de Valencia a Zaragoza aunque, como en el caso mencionado para Alcázar hacia Albacete, en la actualidad tan sólo tiene visos de culminarse la red desde Zaragoza a Teruel, con lo que la prolongación hasta Valencia quedaría en todo caso acabada muchos años más tarde.
  - La ejecución, ahora sí, de la línea de Madrid a Jaén por Alcázar aunque, en todo caso, no le permitirá recuperar su histórica centralidad en el Corredor ferroviario hacia Andalucía.
- En cuanto a las estaciones de alta velocidad están previstas las correspondientes a las capitales de provincia, es decir, Cuenca, Valencia, Castellón, Albacete, Alicante y Murcia, además de otras ciudades importantes como Vinaroz, Requena, Játiva, Villena, Elche, Orihuela, Cartagena y Lorca.
- Por último, conviene reseñar las mejoras en la red convencional de la línea de Albacete a Murcia que, como se justificará posteriormente, supondrán una reducción de tiempos de una hora, y la conexión ferroviaria entre Gandía y Denia, que daría continuidad al trazado costero a lo largo de la Comunidad Valenciana, además de la prolongación hacia el sur de la red tranviaria de Alicante a Santa Pola, y la ejecución del tramo entre Guardamar del Segura y Pilar de la Horadada.

Naturalmente, estas serían las características básicas de la futura red a lo que faltaría por añadir nuevas operaciones tranviarias, las conexiones con terminales portuarias y aeroportuarias, etc., que se detallarán a lo largo de las siguientes páginas.

---

<sup>4</sup> “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Documento Propuesta, diciembre 2004”, pág. 62, Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento.

MAPA 4.1: ESQUEMA FUNCIONAL DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.



Fuente: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

## 9.2. LA FUTURA RED VIARIA EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.

Como en el caso anterior, para definir la futura red viaria el Corredor se ha utilizado fundamentalmente la información suministrada por el Ministerio de Fomento, la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana y la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno Regional de Murcia, de acuerdo con sus planes y programas previstos para los próximos años que también se especificarán más adelante.

El MAPA 4.2 recoge los principales ejes viarios cuando concluyan los plazos establecidos en esos planes y que coexistirán con la red de alta velocidad en el Corredor.

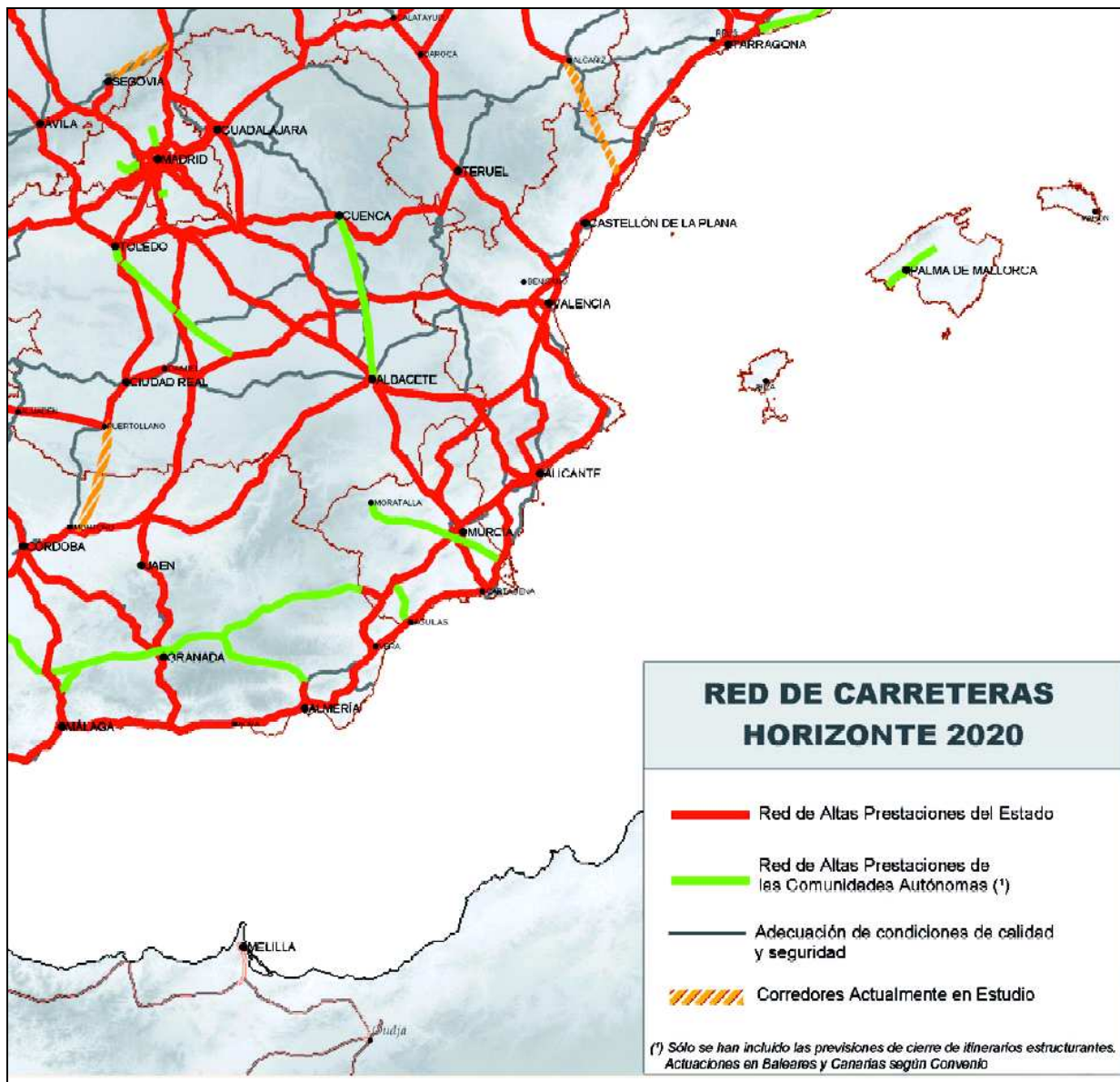
Como se observa, se mantendrá el predominio de la red radial aunque diversas actuaciones podrían limitar esa centralidad de la capital en el marco del Corredor. Específicamente, como red de altas prestaciones que representarían a las calzadas de autopistas y autovías cabría señalar:

- La autovía de La Plana (de Pobla de Tornesa, a unos diez kilómetros Oropesa, a Vinaroz), sensiblemente paralela al eje costero pero interior.
- La finalización del eje de Valencia (Sagunto) a Zaragoza.
- Las conexiones Cuenca-Teruel, Cuenca-Albacete y Tarancón-Cuenca.
- La autopista de Ocaña a La Roda, ya en servicio.
- El eje de Valencia a Lisboa, aprovechando la A-3, por Tomelloso, Daimiel y Ciudad Real.
- La autovía (CV-50) Liria-Alcira.
- La autovía L'Ollería (cerca de Onteniente)-Gandía, (CV-60).
- La prolongación de la autovía (CV-35) de Valencia a Liria hasta Losa del Obispo.
- El eje de Toledo a Alcázar de San Juan.
- La conexión de Albacete con Jaén.
- La finalización de la Autovía Central (Alicante-Valencia por Alcoy).
- La autovía de Blanca, en las inmediaciones de Cieza, a Fuente La Higuera por Yecla.
- La ruta de Cartagena a Vera (Almería) por Mazarrón y Águilas.
- La autovía Totana-Mazarrón.
- La autovía de Alhama, en las cercanías de Totana, al Mar Menor por Torre-Pacheco.

Del mismo modo, como carreteras convencionales cabría mencionar:

- El eje transversal Villena-Muco de Alcoy (en las inmediaciones de Alcoy).
- El eje del Vinalopó Elda-Novelda-Aspe-Elche.
- Eje viario Novelda-Agost-Alicante.
- Eje del Segura Orihuela-Guardamar.
- Eje Orihuela-Costa, (CV-95).
- El eje de Santomera, cerca de la capital Murcia, a San Javier.
- La ruta de Caravaca a Jumilla y Yecla hasta enlazar con la autovía anteriormente mencionada.

### MAPA 4.2: RED VIARIA EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE CON HORIZONTE 2020.



Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación: *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: “Prioridades y ámbitos de actuación sectoriales”, diciembre 2004, pág. 81.

## **10. EFECTOS DE LA ALTA VELOCIDAD SEGÚN LAS EXPERIENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES.**

### 10.1. INTRODUCCIÓN.

La alta velocidad apareció por primera vez en 1964 en Japón en la línea Tokio-Osaka uniendo ambas localidades distantes 515km en tres horas. El éxito de aquella primera línea fue indudable pues en 1965 alcanzó los 11.000 millones de viajeros-kilómetro; en 1975, 35.000 millones; en 1998 casi 40.000 millones de viajeros-kilómetro<sup>5</sup>.

Actualmente existen en Europa más de 3.000km de nuevas líneas especialmente construidas para desarrollar estos servicios y se prevé que esta red alcance los 6.000 kilómetros en 2010<sup>6</sup>.

Antes de comenzar con el análisis de los efectos cabe preguntarse qué es la alta velocidad: Según el Anexo I de la Directiva 96/48/EC, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, para acotar la alta velocidad ferroviaria se utilizan no sólo las características de la infraestructura y del material rodante, sino también la “coherencia” entre ambas. Con relación a la infraestructura, las líneas de alta velocidad de nueva construcción deberán disponer de un trazado que permita alcanzar en parte del recorrido velocidades iguales o superiores a 250km/h, mientras que aquellas líneas mejoradas (que resulten de una mejora del trazado de una línea convencional) deberán permitir circular a velocidades próximas a los 200km/h. La Directiva precisa además que, en aquellos tramos afectados por serios condicionantes orográficos o urbanísticos, la velocidad podrá adaptarse, de forma excepcional, a las necesidades del trazado<sup>7</sup>.

Con relación al material rodante, en las líneas de nueva construcción la Directiva indica que éste ha de poder circular de forma segura, en un viaje sin paradas, al menos a una velocidad de 250km/h, permitiendo alcanzar los 300km/h cuando las circunstancias sean las adecuadas. A su vez para las líneas mejoradas, el material móvil podrá alcanzar velocidades del entorno de los 200km/h. En todo caso, el sistema de operación será el que garantice una completa compatibilidad entre el material móvil y la infraestructura<sup>8</sup>.

Sintetizando las indicaciones de la Directiva en términos de franjas de velocidad, menos de 200km/h correspondería a líneas ferroviarias convencionales, entre 200 y 250km/h a líneas convencionales mejoradas y más de 250km/h a líneas de alta velocidad. Recientemente se está reservándole término de “muy alta velocidad” para aquellas líneas en que los trenes superan los 300km/h<sup>9</sup>.

En España, el Documento Propuesta del PEIT señala como una directriz de actuación específica para el desarrollo de políticas ferroviarias el “Establecimiento de una red de altas prestaciones que será diseñada básicamente para tráfico mixto, incluyendo los enlaces ferroviarios transfronterizos. Así mismo, se prestará especial atención a la mejora de las relaciones transversales con tráficos potenciales altos y a las situaciones de falta de accesibilidad regional. Por último, en los itinerarios que así se requiera por el volumen y características del tráfico demandado, las nuevas infraestructuras estarán dedicadas exclusivamente al tráfico de viajeros”.

---

<sup>5</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A.: “Alta velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005, pág. 5.

<sup>6</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 4.

<sup>7</sup> Menéndez, J. M.; Guirao, B.: “Alta velocidad ferroviaria en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020)” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, pág. 36.

<sup>8</sup> Menéndez, J. M.; Guirao, B. op. cit. pág. 37.

<sup>9</sup> Menéndez, J. M.; Guirao, B. op. cit. pág. 37.

De acuerdo con distintos autores y según la experiencia nacional e internacional en materia de alta velocidad, el efecto de la alta velocidad está muy relacionado con el cambio relativo que supone la llegada de la nueva infraestructura<sup>10</sup>. Para Bellet<sup>11</sup>, el impacto socioeconómico del AVE está determinado por factores como las características de los servicios ofertados, la localización de la estación y accesibilidad al resto del territorio, las características del medio territorial y socioeconómico y las estrategias de los agentes locales y regionales<sup>12</sup>.

Evidentemente, de estos factores señalados sólo algunos de ellos se pueden conocer con relativa exactitud a estas alturas, casos de la accesibilidad al resto del territorio y las características del medio territorial y socioeconómico, mientras que la ubicación de la estación e incluso las estaciones definitivas en el conjunto del territorio, no están en su totalidad definidas. En cuanto a los servicios prestados (número de trenes, frecuencia, etc.), aunque no existe ninguna aproximación al respecto, pueden servir como referencia los correspondientes en municipios insertos en un sistema de ciudades que responda sensiblemente a las condiciones del modelo territorial del Corredor. En cualquier caso, como se tendrá oportunidad de comprobar, las estrategias que puedan llevar a cabo los agentes locales y regionales son de suma importancia para aprovechar las sinergias que puede ofrecer el TAV en sus municipios y zonas.

Por lo tanto, la estimación que se va a realizar es una aproximación a los posibles efectos del TAV en el Corredor sin olvidar la importancia del papel que estén jugando o puedan jugar los agentes locales y regionales en todo el proceso de inserción y gestión del TAV en su territorio.

Entre los efectos de la alta velocidad, el más inmediato en producirse y también en ser medido es el cambio en las pautas de movilidad. Los efectos sobre las estructuras territoriales, además de presentar más dificultad para ser cuantificados, tienen que ver con tendencias y con cambios que se producen a un ritmo mucho menor que aquellos sobre la movilidad o el tráfico<sup>13</sup>.

A continuación se va a hacer un repaso a estas experiencias nacionales e internacionales para tratar de resumir el impacto de la alta velocidad en diferentes modelos territoriales y poder extraer esos patrones generales de comportamiento y las variables influyentes en estos procesos.

## 10.2. ESPAÑA.

La alta velocidad inició su andadura en España en 1992 en la línea Madrid-Sevilla, donde sólo cuenta con cinco estaciones: Madrid-Atocha, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba y Sevilla-Santa Justa. La creación de una infraestructura totalmente nueva ha permitido que la velocidad media entre las capitales término sea de 250km/h<sup>14</sup>. En la actualidad están en funcionamiento otras líneas (Madrid-Zaragoza-Lérida y su ramal Zaragoza-Huesca, Madrid-Toledo), pero su reciente puesta en marcha prácticamente impide extraer conclusiones acerca de la incidencia del TAV en esas ciudades y regiones, si bien las estrategias seguidas por los agentes locales y supramunicipales

---

<sup>10</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A.: *Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Aparición de nuevos proyectos en las ciudades intermedias con parada en la línea Madrid-Sevilla* en IV Congreso Internacional de Ordenación del Territorio (CIOT). Zaragoza, 2003, pág. 333.

<sup>11</sup> Bellet, C.: *L'impacte de l'alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real. Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*, Pagès editors, Lleida, 2000.

<sup>12</sup> Estas estrategias se pueden resumir en medidas de previsión, gestión y promoción. Fuente: Ribalaygua, C.: *Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: Estrategias para su incorporación a las ciudades españolas*, E.T.S.I.C.C.P., Universidad de Castilla-La Mancha, 2006, pág. 57.

<sup>13</sup> Plassard, F.: *TGV et aménagement du territoire*, in association Villes et TGV (ed.), Congress Villes et TGV al Le Creusot, TEN, París, october 1990.

<sup>14</sup> Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: “150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles”, Vol. II, pp. 260-1-3-5. 1998.



para integrar y gestionar los nuevos servicios pueden servir de referencia con objeto de establecer recomendaciones de actuación en la zona de estudio.

Desde su inauguración el número de viajeros transportados globalmente no ha hecho más que aumentar, si bien es cierto que la tasa de crecimiento para cada una de las relaciones Origen-Destino ha sido diferente: La relación Madrid-Sevilla es la que mayor tráfico registra, con 2.243.455 viajeros en 2002, duplicando prácticamente la movilidad de su primer año de funcionamiento regular (1.240.116 viajeros). En esta relación, el ferrocarril ha pasado de tener una cuota de mercado de un 13% en 1990 a un 41% en el año 2000. La segunda relación más importante en términos de movilidad, es Madrid-Ciudad Real con 892.744 viajeros en 2002<sup>15</sup>.

Analizando los efectos sobre las tres ciudades intermedias de la línea -Ciudad Real, Puertollano y Córdoba- y las posibles causas de éstos, se aprecia que:

- La disminución en la duración de los desplazamientos entre Madrid y Ciudad Real y Puertollano, ha incidido tanto en los ferrocarriles convencionales que circulaban con anterioridad a la alta velocidad, con respecto a los cuales el tiempo de viaje se ha reducido casi una tercera parte, como en los desplazamientos que se efectúan por carretera, respecto a los cuales el ahorro de tiempo, si el trayecto se realiza en alta velocidad, es del 60% (50 y 70 minutos respectivamente de Madrid pero a 200 y 235 kilómetros respectivamente por carretera de la capital<sup>16</sup>). Esta notable disminución en la duración de los viajes es debida a la situación de Ciudad Real y Puertollano respecto a los grandes ejes de comunicación, de los que históricamente habían quedado apartados, lo que no ocurrió con Córdoba, que siguió siendo un punto de paso del Corredor<sup>17</sup>. Es evidente que la existencia de esta nueva vía de comunicación tiene un valor cualitativamente muy superior en aquellas aglomeraciones que antes no disfrutaron de buenas vías de comunicación, y que podría justificar que el impacto sea menor en Córdoba, donde no se da una diferencia importante respecto a la situación anterior. Además, si se compara el servicio de alta velocidad con otras posibilidades de comunicación contemporáneas, se observa que las características del servicio ferroviario de alta velocidad de Ciudad Real y Puertollano (frecuencia, horarios y precios), en relación con las comunicaciones posibles por carretera, son muy ventajosas para el primero, mientras que no sucede lo mismo en Córdoba donde la autopista es una buena alternativa al AVE<sup>18</sup>.

Son precisamente estos efectos diferenciales función de la accesibilidad previa los que justifican los rendimientos marginales decrecientes en relación a la dotación de infraestructuras.

---

<sup>15</sup> Menéndez, J. M.; Guirao, B.: “Alta velocidad ferroviaria en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020). *Ingeniería y Territorio*, nº 70, pág. 40.

<sup>16</sup> Rivas, A. y Coronado, J. M<sup>a</sup>.: “La movilidad de alta velocidad en estaciones situadas en ciudades de tamaño pequeño: El corredor Madrid-Ciudad Real-Puertollano” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, pág. 52 y De Ureña, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pág. 45.

<sup>17</sup> El trazado de la principal vía de comunicación entre Madrid y Sevilla que, hasta el siglo XVII, discurría por Ciudad Real y Córdoba, se ha visto modificado durante los últimos siglos. A finales del siglo XVIII la nueva carretera se separa de Ciudad Real y Puertollano 50 kilómetros, el mismo trazado que aprovecha el ferrocarril del siglo XIX. Como resultado de estos cambios, Ciudad Real y Puertollano quedan desplazados de las vías que comunican con la capital, mientras que Córdoba mantiene su posición sobre el corredor de comunicación según Rivas, A. y Coronado, J. M. op. cit. pág. 54. y Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A.: “Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Aparición de nuevos proyectos en las ciudades intermedias con parada en la línea Madrid-Sevilla”. *IV Congreso Internacional de Ordenación del Territorio (CIOT)* pág. 333.

<sup>18</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pp. 333 y 334.

- El tamaño relativo del binomio ciudad intermedia-urbe atractora, también tiene mucha importancia: La ciudad de Madrid (más de tres millones de habitantes<sup>19</sup>) ofrece a Ciudad Real o Puertollano (ambas en torno a los sesenta mil habitantes) mucha mayor atracción de la que puede ofrecer Sevilla (unos setecientos mil habitantes) a Córdoba (algo más de trescientos mil habitantes). En esta oferta se puede incluir el comercio, terciario especializado y de calidad, oferta cultural, puestos de trabajo cualificados, estudios, etc. Ciudad Real y Puertollano han tenido a su alcance desde la existencia del tren de alta velocidad una oferta nueva mayor que Córdoba, tanto por el tamaño y la propia entidad de esta última (que las pequeñas Ciudad o Puertollano carecen) como por su buena accesibilidad previa a Sevilla. Este hecho también se da a la inversa: Ciudad Real (y en menor medida Puertollano) ofrecen a Madrid un suelo a menor precio, puestos de trabajo más fácilmente accesibles y calidad de vida, que la capital puede aprovechar con frecuencias, tarifas, duración de viaje y horarios bastante ventajosos, lo que tampoco sucede de forma tan evidente entre Sevilla y Córdoba por sus tamaños más parecidos<sup>20</sup>.
- El tipo de actividad predominante en la ciudad puede favorecer o limitar la expansión en ella del efecto de la alta velocidad. En términos generales parece confirmarse que la alta velocidad no favorece a la industria y sí al desarrollo del sector terciario<sup>21</sup>. Así, las actividades de Ciudad Real están predominantemente enfocadas al sector terciario donde, con respecto a la Universidad de Castilla-La Mancha, resulta difícil distinguir si el tren de alta velocidad ha contribuido al desarrollo de la Universidad o si ha sucedido lo contrario, aunque no cabe duda que ambos fenómenos se han reforzado entre sí. Así mismo se encuentra en proyecto el Plan de “Don Quijote”, una operación con uso residencial y turístico, con una superficie similar o mayor a la del núcleo urbano de Ciudad Real<sup>22</sup>.

Mientras, la actividad de Puertollano sí depende casi de forma absoluta del complejo petroquímico. Paralelamente al AVE a la ciudad le sobrevino una importante reestructuración de esta instalación lo que unido al cierre de las minas en galería de carbón, provocó una importante crisis que llevó a las industrias a aumentar su productividad reduciendo sus plantillas. Es difícil pensar en la aparición de nuevos proyectos en este delicado contexto socioeconómico<sup>23</sup>. Además, en los últimos años unas cien familias que residían en Puertollano se han trasladado a Ciudad Real o Madrid, hecho que se traducido en un declive del comercio y los servicios. Esta situación parece tener que ver con los efectos negativos en el desarrollo urbano y económico de las ciudades con escaso potencial endógeno cuando se produce una mejora de las infraestructuras de transporte. En estos casos, ciertas actividades económicas pueden resentirse en las ciudades que están conectadas a las líneas de alta velocidad puesto que son menos competitivas en dichos sectores económicos<sup>24</sup>. Por consiguiente, la

---

<sup>19</sup> Padrón Municipal a uno de enero de 2004, Instituto Nacional de Estadística. El resto de poblaciones indicadas en el párrafo proceden de la misma fuente.

<sup>20</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 334.

<sup>21</sup> Plassard, F.: op. cit. , Offner, J. M.: “Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks” en *International Journal of Urban and Regional Research* 1/24, 2000, pp. 165-182 y Bonnafous, A.: “The regional impact of the TGV” en *Transportation*, nº 14, 1987, pp. 127-137.

<sup>22</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F.J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 336.

<sup>23</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pp. 335 y 336.

<sup>24</sup> Ureña, J. Mª. et al.: “Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano” en *Revista EURE*, vol. 32, nº 92, Santiago de Chile, 2005, pág. 98 según Evers, G et al.: “Regional impacts

especialización productiva puede explicar la diferencia de efecto del AVE en ambas ciudades de manera que aquellas ciudades altamente especializadas en el sector terciario, y sobre todo, en el terciario avanzado, tendrán un potencial mayor para aprovechar las sinergias del AVE en relación con aquellas que la tengan en respecto del sector secundario.

Simultáneamente, el hecho insólito de dos paradas de alta velocidad tan cercanas han convertido al corredor Ciudad Real-Puertollano en un agrupamiento que ha dado lugar a algunos proyectos, como los del Aeropuerto (conectado a la red de alta velocidad) o la propia Universidad, impensables para una sola población de sus dimensiones<sup>25</sup>.

En el caso de Córdoba, a pesar del predominio del sector terciario, en primer lugar, hay que tener en cuenta que las ciudades para las que puede servir de centro (Sevilla, Málaga y Granada) son todas mayores, por lo que su capacidad de constituirse en centro de servicios y de producción para ellas resulta bastante complicado. De hecho, los efectos de la alta velocidad ferroviaria en las actividades económicas parecen haber sido bastante pequeños pues si bien el AVE ha ayudado a que actividades económicas o personas de Córdoba hayan podido mejorar sus relaciones a larga distancia, no ha generado nuevas actividades.

- En cuanto a los vínculos metropolitanos, algunos de ellos ya esbozados anteriormente, en entornos inferiores a una hora de viaje (tiempo factible para el viajero pendular<sup>26</sup>), cuando la relación se establece con un núcleo atractor de rango muy superior se produce un proceso de participación en la metrópoli de la urbe: este es el caso de Ciudad Real respecto a Madrid. La relación con la gran urbe se incrementa fuertemente con la llegada de la alta velocidad y, aunque su papel centralizador quede reforzado, el saldo económico no tiene por qué ser negativo para la ciudad de menor rango: mientras que el saldo para Ciudad Real es claramente positivo, para Puertollano es negativo<sup>27</sup>. Esta circunstancia se puede achacar precisamente a la actividad predominante en cada ciudad pues el TAV, como señalan algunos autores franceses<sup>28</sup>, puede contribuir a la descentralización de las funciones terciarias superiores, por ejemplo, a raíz de la presencia de Universidades como ocurre en Ciudad Real. En este marco los propios autores abundan en que las ciudades situadas a una hora de la gran metrópoli, caso de una hora de París en Francia, tienen una oportunidad a aprovechar: la de convertirse en las nuevas ciudades de las décadas futuras<sup>29</sup> pues además en ella surgen otras oportunidades ligadas a posibles actividades relacionadas con el territorio como pueden ser el turismo, la caza, el turismo residencial, etc.<sup>30</sup>.
- Relacionado con estos vínculos metropolitanos se observa que el área de influencia de la estación de Ciudad Real se estima en torno a los 30km. de distancia según encuestas

---

of a new infrastructure: a multisectorial potencial approach” en *Transportation*, 14, 3: 113-126, 1987, y Van der Berg, L. y M. Fancello (1994). “The high speed train system, urban development, Burlington, V.E.: Ashgate, 1998.

<sup>25</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 335.

<sup>26</sup> Rivas, A. y Coronado, J. M. op. cit. pág. 55 según Plassard, F.: “Le réseau TGV et l’espace regional” en *Annales de la recherche urbaine*, 39, pp. 112-116.

<sup>27</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 78.

<sup>28</sup> Arduin, J. P. op. cit. pág. 30.

<sup>29</sup> Arduin, J. P. op. cit. pág. 30.

<sup>30</sup> Fariña, J. y Pozueta, J.: “Efectos territoriales de las infraestructuras de transporte de acceso controlado” en *Cuadernos de Investigación Urbanística*, marzo 2000, pág. 77.

realizadas<sup>31</sup>. Además se observa que en aquellas localidades ubicadas en ejes importantes de comunicación con Madrid la atracción es casi imperceptible, mientras que otras mucho más alejadas de Ciudad Real (del orden de los 100km.) pero muy mal conectadas con la capital de España muestran un grado de atracción mayor del que cabría esperar<sup>32</sup>. Por su parte la estación de Puertollano ejerce su atracción sobre localidades del Norte de Córdoba y Este de Badajoz, distantes más de 100km, debido al significativo ahorro de tiempo que supone en las comunicaciones con Madrid realizar un intercambio modal en esta estación AVE<sup>33</sup>.

- Respecto del perfil de los viajeros en las relaciones entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano, se observa un ligero predominio de los viajes recurrentes en los que la ida y la vuelta se efectúan en el mismo día, por motivo trabajo o negocios. El nivel de estudios de los usuarios de los lanzadera es universitario en un 51%, y respecto a la situación laboral predominan los técnicos superiores y medios, así como un elevado número de estudiantes, usuarios diarios de lanzadera entre Ciudad Real y Madrid y sobre todo entre Ciudad Real y Puertollano. Esto quiere decir que el TAV en la relación Ciudad Real-Puertollano, distante apenas 15 minutos, se ha convertido en un medio similar al “metro”, en el que viajan a diario varios cientos de universitarios<sup>34</sup>.

Por la importancia del turismo, sobre todo en la fachada levantina pero también en el interior de la zona de estudio como se vio en la tercera fase, se van a recoger las experiencias más significativas referentes a esta actividad en el Corredor Madrid-Sevilla. Para ello se van a utilizar básicamente las conclusiones recogidas en el “Estudio de los efectos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla sobre la movilidad, el sistema territorial y el desarrollo regional”<sup>35</sup>:

- En primer lugar, respecto de la incidencia en relación al turismo exterior, los viajeros que entran en España lo hacen fundamentalmente a través del avión (71%) y en segundo lugar por carretera (23%). Si esto se particulariza en el mercado andaluz, un 80% de los viajeros llega a Andalucía en avión y apenas un 1,12 % utiliza el tren. Los viajeros extranjeros que llegan por avión pueden bien acceder directamente a su destino final, bien utilizar aeropuertos internacionales (fundamentalmente Madrid) en tránsito a su destino. En el primer caso, el AVE tendrá un papel de “extensión” de los viajes hacia otras zonas que no constituyen el lugar principal del viaje, o formar parte de viajes combinados de turistas que visitan varias localidades. En el segundo caso el AVE recogería fundamentalmente viajeros de larga distancia que se desplazarían posteriormente a sus destinos por medios diferentes del avión. Pese a que ambas situaciones se dan de hecho, la mitad de los viajeros extranjeros que acuden a Andalucía se dirige a Málaga (buscando el turismo de “sol y playa”), donde debido a sus buenas comunicaciones aéreas y a su más deficiente comunicación por ferrocarril en términos de tiempos parece no existir competencia con la combinación avión-AVE. En este mercado de turismo exterior, Sevilla apenas representa el 9% y Córdoba el 2,6%. De hecho, en Córdoba, tras la llegada del TAV, el turismo internacional no ha

---

<sup>31</sup> Menéndez, J. M.; Coronado, J. M. y Rivas, A.: “El AVE en Ciudad Real y Puertollano: Notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio” en *Cuadernos de Ingeniería y Territorio 2*. UCLM, pág. 37.

<sup>32</sup> Menéndez, J. M.; Coronado, J. M. y Rivas, A. op. cit. pág. 38.

<sup>33</sup> Menéndez, J. M.; Coronado, J. M. y Rivas, A. op. cit. pág. 73.

<sup>34</sup> Rivas, A. y Coronado, J. M. op. cit. pág. 56.

<sup>35</sup> Tyspa: *Estudio de los efectos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla sobre la movilidad, el sistema territorial y el desarrollo regional*, Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, Ministerio de Fomento, 2002. Estudio no publicado.

aumentado de manera espectacular como podría esperarse<sup>36</sup>. Ante estos resultados se infiere que siempre y cuando las conexiones aeroportuarias sean adecuadas, respecto del turismo exterior no será demasiado relevante la incidencia del AVE. Por lo tanto, las conclusiones siguientes se referirán al turismo interior.

- En términos generales, se ha detectado un incremento notable de los viajeros turísticos en las ciudades del Corredor. Sin embargo, este crecimiento no es exclusivo de estas ciudades pues otras urbes utilizadas como control, casos de Granada o Alicante, parecen haber experimentando crecimientos similares.

En la provincia de Sevilla, las estancias medias se caracterizan por una ligera tendencia a la baja (de 1,82 en 1991, 2,14 en 1992 y 2,13 en 1993, a 1,87 en 2000) a la vez que se incrementa su gasto medio, especialmente en los turistas procedentes de España y de la Unión Europea. Este hecho está ligado al AVE, que al reducir sensiblemente el tiempo de desplazamiento Madrid-Sevilla, favorece la reducción de la estancia media en la provincia y la visita de otros destinos. El AVE ha contribuido notablemente a este impulso del grado de ocupación hotelera en el Área Metropolitana y en el conjunto de la provincia, debido a su progresiva consolidación como medio de transporte asociado al turismo y al ocio, abriéndose paso frente a su tradicional orientación hacia los viajes de negocios.

En Córdoba, a pesar del crecimiento en el número de turistas, la pernoctación media ha disminuido (de 1,55 en 1992 a 1,35 en 2000) de forma más acusada que en Sevilla (aunque el número de pernoctaciones totales ha aumentado)<sup>37</sup> acercándose de manera asintótica a los valores de Ciudad Real que, aunque se han mantenido, eran de por sí, muy bajos (1,33). De hecho Córdoba parece más especializada en un turismo de peor categoría respecto a Sevilla, como también se detecta en la composición de la oferta hotelera.

- Parece demostrarse que el AVE está asociado a un turismo muy urbano, de modo que la relativa escasez de oferta de “servicios urbanos” (oferta complementaria a otros bienes más pasivos de la ciudad como los monumentos) en Córdoba parece estar detrás de la situación descrita. De hecho, en general, el sector hotelero y el ligado a la promoción de las ciudades se queja de la falta de colaboración del AVE en este sentido, del elevado coste de los precios publicitarios y de la falta de apoyo a la promoción de las ciudades. Estas circunstancias ponen de manifiesto la gran importancia que adquieren las estrategias de los agentes sociales en las políticas de turismo urbano.
- Respecto del número de viajeros según motivos (no sólo referido al turismo) y provincias en relación con el uso del AVE, en el CUADRO 4.1 siguiente se aprecia lo siguiente:
  - El motivo negocios aparece como el más importante con más de tres millones de viajeros en total. Dentro de éste sobresalen las provincias de Madrid y Sevilla pues son destino de más de un millón de viajeros por este motivo, lo que representa más del 60% del gasto total referido al AVE en cada una.
  - Los viajeros motivo turismo y familiar adquieren una importancia mucho menor con aproximadamente ochocientos mil viajeros cada uno. Concretamente, los viajeros motivo el turismo apenas superan el 20% en Sevilla siendo en el resto de provincias incluso inferior. Algo parecido ocurre con los viajeros motivo visitas a familiares y amigos, aunque en el caso de Ciudad Real el porcentaje asciende al 37% (casi ciento cincuenta mil).

---

<sup>36</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 334.

<sup>37</sup> De Ureña, J. M.: “Efectos de la alta velocidad ferroviaria en las ciudades intermedias del corredor Madrid-Sevilla” en *Economía Aragonesa*, diciembre 2002, pág. 73.

- Por último, en cuanto a ferias y congresos, siendo el número de viajeros mucho menor, algo más de doscientos cincuenta mil, el número de viajeros varía mucho de unas provincias a otras, siendo los mayores en Madrid y Córdoba, con porcentajes respecto del total de viajeros en cada provincia del 8% (más de ciento sesenta mil) y 12% (más de sesenta mil) respectivamente.

#### **CUADRO 4.1: NÚMERO DE VIAJEROS EN EL CORREDOR MADRID-SEVILLA SEGÚN PROVINCIA DE DESTINO**

|                    | <b>MADRID</b>    |            | <b>CIUDAD REAL</b> |            | <b>CÓRDOBA</b> |            | <b>SEVILLA</b>   |            | <b>TOTAL</b>     |
|--------------------|------------------|------------|--------------------|------------|----------------|------------|------------------|------------|------------------|
|                    | Viajeros         | %          | Viajeros           | %          | Viajeros       | %          | Viajeros         | %          | Viajeros         |
| Negocios           | 1.284.144        | 62,65      | 209.636            | 55,83      | 265.763        | 51,25      | 1.242.353        | 64,49      | 3.002.065        |
| Turismo            | 269.324          | 13,14      | 22.991             | 6,12       | 84.952         | 16,38      | 448.088          | 23,26      | 825.391          |
| Familiar           | 335.475          | 16,37      | 142.442            | 37,93      | 107.520        | 20,73      | 201.257          | 10,45      | 786.769          |
| Ferías y congresos | 160.825          | 7,85       | 447                | 0,12       | 60.314         | 11,63      | 34.693           | 1,80       | 256.299          |
| <b>TOTAL</b>       | <b>2.049.768</b> | <b>100</b> | <b>375.517</b>     | <b>100</b> | <b>518.549</b> | <b>100</b> | <b>1.926.390</b> | <b>100</b> | <b>4.870.524</b> |

Fuente: Typsa: *Estudio de los efectos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla sobre la movilidad, el sistema territorial y el desarrollo regional*, Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, Ministerio de Fomento, 2002. Estudio no publicado.

- Los viajeros de ocio escogen el modo de transporte en función de su renta. Así, respecto del transporte público, los viajeros de ingresos más elevados prefieren el AVE y el avión como modo de transporte. Más del 80% de los viajeros con ingresos superiores a los 9 millones de las antiguas pesetas realiza su viaje de ocio en AVE o avión, mientras el 35% de los viajeros con ingresos inferiores a 3,5 millones de pesetas anuales viaja en TALGO 200. El viajero de ocio del corredor viaja fundamentalmente por motivos de turismo urbano y relaciones familiares. Solamente una cuarta parte de los viajeros se mueve por causa de un turismo más tradicional de “sol y playa”.
- El alojamiento de estos viajeros que se desplazan a través del transporte público se concentra fundamentalmente en dos bloques, el hotelero en todas sus variantes y las viviendas de familiares y amigos. El 44% de los viajeros se aloja en el sistema hotelero y un 38% lo hace en casas de familiares y/o amigos, mientras que la estancia en vivienda alquilada en un 7% y en vivienda propia tan sólo en un 3%. La forma de residencia depende lógicamente de la tipología del turista. Los viajeros que consumen ciudad se alojan prioritariamente en el sistema hotelero (más del 70%) mientras que los que visitan a familiares y amigos lo hacen prioritariamente en los domicilios de los mismos (75%). La consecuencia parece clara: las ciudades especializadas sobre todo en el turismo urbano saldrán más beneficiadas del impacto del viajero de ocio, mientras que aquellas en las que predomine la visita a familiares o amigos lo serán menos.
- Los viajeros de ocio que viajan en coche pertenecen mayoritariamente al segmento de “sol y playa” que alcanza dos tercios del total. Le siguen en importancia el turismo cultural (13%) la visita a familiares y amigos (11%). El peso del turismo rural alcanza una importancia notable, con un 7% de los viajeros. Respecto de la cautividad de los viajeros, un tercio de los viajeros de ocio que se desplazan en automóvil no habría realizado su viaje de no haber contado con este medio de transporte. Lógicamente son los viajeros de turismo rural los que son más cautivos del automóvil, seguidos por los de turismo cultural y turismo de sol y playa y, por último, los que visitan a familiares y amigos. En cualquier caso todo indica que el

turismo de masas se mueve prioritariamente sobre otros medios de transporte distintos al AVE, automóvil, autobús, TALGO, etc.

- Respecto del alojamiento, a diferencia de los viajeros que utilizan el transporte público, los automovilistas presentan unas pautas más asociadas al viaje a la residencia propia (en régimen de propiedad o alquiler). En efecto, el 34% tiene por alojamiento en destino la propia residencia, un tercio de ellas en alquiler, mientras que el alojamiento en hoteles desciende hasta valores similares al hospedaje en la propia residencia, y la residencia en casas de familiares y/o amigos desciende fuertemente hasta casi la mitad que en los medios de transporte colectivos. Es decir, parece detectarse una cierta correlación entre el uso del vehículo privado y el alojamiento en la propia residencia, mientras que no lo es tanto respecto de otro tipo de alojamientos. Dicho de otra forma, las ciudades especializadas en el turismo residencial de “sol y playa” presumiblemente se verán menos favorecidas que aquellas que hayan apostado por otra oferta turística que pueda vincularse más a otro tipo de alojamiento
  
- Relacionado con la intermodalidad entre el AVE y el vehículo privado, se ha apreciado que la sustitución del automóvil en los trayectos del corredor por el tren ha incrementado sustancialmente el alquiler de coches en las estaciones. Respecto de esa posible intermodalidad se llevó a cabo otro estudio<sup>38</sup> en el que se analizaba en el propio Corredor Madrid-Sevilla y su prolongación hasta Málaga, Cádiz, Algeciras y Huelva (servicios de trenes AVE, Lanzadera y TALGO 200) la predisposición de los viajeros de estos servicios a utilizar el Ferrytren (vehículo privado sobre plataforma ferroviaria), como sistema bimodal alternativo. Los principales resultados arrojaron que:
  - La relación Madrid-Málaga fue la que acaparó un mayor número de respuestas positivas al uso de esta combinación, con un 24%, seguida de los pares Madrid-Huelva y Madrid-Cádiz. Del mismo modo las relaciones que comprenden distancias menores arrojaron un mayor porcentaje de respuestas negativas.
  - Respecto del perfil del viajero, los usuarios que presentan una mayor predisposición son aquellos que disponen de coche propio o motocicleta, su nivel de estudios es universitario y sus ingresos brutos anuales si sitúan entre los 25.000 y 40.000 euros. También los estudiantes mostraron una alta predisposición pese que no se encuentren en el rango antes descrito.
  - A pesar de que, en general la predisposición de los usuarios aumenta según lo hace el tiempo de estancia en destino, aquellos encuestados cuyo viaje dura entre dos y tres días son los que presentan una mayor predisposición. Esto se debe a que la mayor parte de los encuestados, con esta duración de la estancia, tiene por motivo el turismo.
  - El efecto que el modo de transporte, con el que se llega a la estación de origen, ejerce sobre la predisposición, es muy similar a la que ejerce el modo utilizado para alcanzar el destino final. Los que llegan a la estación de salida andando, o en metro, y abandonan la de llegada igualmente andando, o en metro, son los que presentan una menor predisposición, lo cual resulta lógico.
  - Respecto de la tarifa demandada por los encuestados, el 74% del total de los mismos pagarían menos del equivalente a tres veces el billete como el que han adquirido, por realizar un viaje de las mismas características que estaban realizando en el momento de ser encuestados, pero acompañados de otra persona y utilizando el servicio

---

<sup>38</sup> Menéndez, J. M<sup>a</sup>.; Guirao, B.; Rivas, A. y Niño, A.: “Perspectivas de complementariedad modal en corredores de alta velocidad. Ferrytren y autopista rodante como alternativas bimodales” en *Estudios de Construcción y Transporte* n<sup>o</sup> 98, Ministerio de Fomento, Madrid, 2003, pp. 123-136.

- Ferrytren. Sólo el 23% pagaría el equivalente a tres billetes, y únicamente un 3%, el equivalente a cuatro billetes.
- El número de acompañantes influye favorablemente en la decisión de utilizar el Ferrytren. El 18% de los encuestados que viajen solos usarían el Ferrytren, frente al 25% de los que van acompañados de más de dos personas.

Si estos últimos resultados se contrastan con los datos obtenidos en el estudio de Typsa, en el que se constata que los viajeros de ocio que viajan en coche viajan generalmente acompañados: Más de 85% viajan en compañía al menos de una persona y cerca del 60% de los que viajan acompañados lo hacen con más de una persona, se concluye que existe un nicho importante de mercado para el turismo de “sol y playa” que en buena medida dependerá de la gestión ferroviaria.

Puesto que este estudio trata de definir el modelo territorial tendencial del Corredor Madrid-Levante en el año 2021, las experiencias a tener en cuenta no sólo se deben referir a aquellos núcleos que dispongan de alta velocidad sino que éstas deben completarse con las tendencias socioeconómicas de los núcleos próximos a estos municipios dotados de estaciones de alta velocidad. Por ello, a continuación se hará una referencia a la evolución socioeconómica y sistema de ciudades en las provincias de Ciudad Real, Córdoba y Sevilla, tras diez años de la llegada del AVE, donde además de resaltar algunos aspectos referidos a las capitales de provincia, se extraerán conclusiones respecto de esos otros núcleos carentes de estaciones de alta velocidad.

Para analizar esa evolución, se ha hecho de nuevo uso del estudio elaborado por Typsa apoyándose para el caso de Ciudad Real en el también citado artículo sobre “Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano”<sup>39</sup>. Este repaso comenzará por el caso de Ciudad Real para continuar con las provincias de Córdoba y Sevilla.

- **PROVINCIA DE CIUDAD REAL:**

El estudio de la provincia de Ciudad Real comprende, además de alguna variable demográfica de las dos ciudades con servicios de alta velocidad, el análisis de otros municipios donde se haya producido una variación significativa de su conectividad tanto por la presencia del AVE, posible disminución de los servicios ferroviarios convencionales, reubicación en ejes viarios importantes, etc.

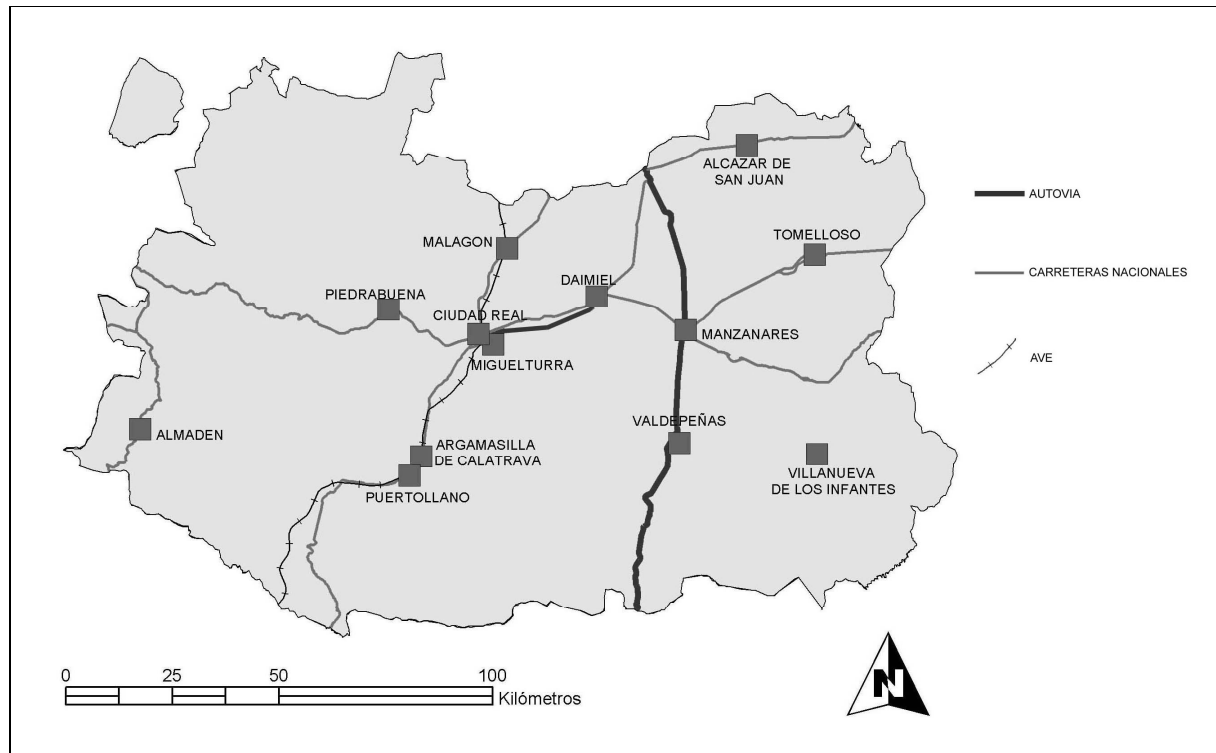
El MAPA 4.3 recoge los municipios más destacados de la provincia y los ejes de comunicación más importantes entre los que destacan obviamente la línea de alta velocidad, con las paradas ya referidas, así como la línea de ferrocarril convencional también procedente de Madrid, la nacional IV, transformada en autovía en 1992, al Este de la línea del AVE y atravesando los municipios de Manzanares y Valdepeñas, el eje viario norte-sur de Toledo a Ciudad Real por Malagón, que cada vez cobra más importancia, y el eje de Daimiel a Ciudad Real recientemente transformado en autovía y sobre la ruta de la propia Ciudad Real a Madrid y en el futuro conectado con la Autovía de Andalucía.

---

<sup>39</sup> Elaborado por Serrano, R.; Garmendia, M.; Coronado, J. M.; Pillet, F. y Ureña, J. M<sup>a</sup>, y recogido en el número 260 de la revista Estudios Geográficos.



**MAPA 4.3: SITUACIÓN DE LOS MUNICIPIOS ANALIZADOS DE LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL.**



Fuente: Serrano, R.; Garmendia, M.; Coronado, J. M.; Pillet, F. y Ureña, J. M<sup>a</sup>.: “Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano” en *Revista, Estudios geográficos*, nº 260, año 2006, Ministerio de Educación y Ciencia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2006.

Respecto de las dos ciudades más importantes de la provincia, las señaladas Ciudad Real y Puertollano, y su evolución demográfica, conviene estudiar conjuntamente la evolución de las poblaciones de Ciudad Real y Miguelturra, y Puertollano y Argamasilla de Calatrava, por su proximidad geográfica. Así, en las primeras el crecimiento conjunto fue del 1,4% de media anual, igual al de Albacete, que es la capital española que más crece en la década. Esto indica que el crecimiento experimentado desde la llegada del TAV ha sido muy destacado para estos dos municipios superando al que se produjo antes de 1992 (1%). Situación muy diferente presenta Puertollano, con un descenso cercano al 0,6% anual en la última década, tanto incluyendo como excluyendo al municipio de Argamasilla de Calatrava, mientras que en la década 81/91 crecieron a un ritmo del 0,3% anual. Por tanto, se puede decir que el AVE ha apoyado la concentración de la población provincial en su capital, que a su vez es la ciudad más cercana a Madrid.

Con respecto a los núcleos de la provincia más importantes en los que no existe estación de alta velocidad las conclusiones más relevantes de ese estudio han sido:

- La ubicación de municipios cercanos a una estación del AVE en corredores de carretera más o menos importantes puede ser determinante en su evolución demográfica. En los casos en que la accesibilidad por carretera es elevada respecto de Ciudad Real, casos de Daimiel (unido mediante autovía con Ciudad Real) y Malagón (en el corredor Ciudad Real-Toledo) a partir de la llegada del AVE invierten su tendencia demográfica negativa previa, mientras que en Piedrabuena, donde la conexión por carretera con Ciudad Real es relativamente peor llega a agudizar su estancamiento demográfico convirtiéndose en regresivo.
- En los municipios que mejoran su comunicación por autovía y la empeoran por ferrocarril (Manzanares y Valdepeñas) aparecen tres efectos: a corto plazo, un mayor crecimiento de la población en ambos; a medio plazo, un proceso de concentración del aumento de población en el municipio más grande (Valdepeñas) por la proximidad en tiempos entre ellos que genera la autovía (20 kilómetros); y en los últimos años, una vuelta al dinamismo demográfico en general por lo que se infiere que el efecto de la autovía resulta más importante que la pérdida del ferrocarril convencional. En este caso se observan sinergias entre una localidad como Manzanares cuya economía se sostiene sobre todo gracias a una gran fábrica de componentes de automóviles y la proximidad de una autovía<sup>40</sup>. De hecho, los 50 Km. de distancia a la estación del AVE de Ciudad Real hace que su utilidad sea reducida para Manzanares.
- En el caso de Alcázar de San Juan pierde conectividad ferroviaria, al dejar de circular la práctica totalidad de los ferrocarriles hacia Andalucía occidental, aunque sigue manteniendo una magnífica comunicación con Madrid y Levante. Por otro lado, la aparición de la autovía N-IV ha aumentado su separación funcional del corredor cuyo eje central es la carretera Madrid-Andalucía, que no era relativamente tan grande cuando no existía la autovía. Su evolución demográfica es ligeramente peor que el total provincial inmediatamente después del AVE y de la autovía, recuperándose, sobre todo, en los tres últimos años. En este caso parece que la lejanía al AVE (90 kilómetros), la importante población de su entorno y su creciente papel de cabecera comarcal es más relevante para la evolución de la población que la aparición de nuevos medios de comunicación.
- En los municipios más aislados, Almadén, Tomelloso y Villanueva de los Infantes, parece que las razones para el crecimiento o el decrecimiento tienen más que ver con aspectos locales que con la conectividad.

---

<sup>40</sup> Ureña, J. M<sup>a</sup>. et al. op. cit. pág. 96.

- **PROVINCIA DE CÓRDOBA:**

La evolución del sistema de comunicaciones en la provincia de Córdoba, con la transformación de la N-IV en autovía y la construcción de la línea de alta velocidad, no han supuesto las variaciones de conectividad que supusieron estos mismos hechos en la provincia de Ciudad Real, pues se mantiene la jerarquía de los ejes de comunicaciones tradicionales en que la ruta principal la constituye el eje del Guadalquivir (N-IV y AVE), y el resto, conexión Córdoba-Extremadura, Córdoba-Málaga y Montoro-Puertollano, se mantienen en un segundo plano.

En todo caso, se ha establecido, al margen de la evolución de las infraestructuras, un nuevo eje económico que discurre por el Sur de la provincia en sentido Este-Oeste, comprendiendo las ciudades de Puente Genil, Lucena, Cabra y Priego del Río con ramificaciones a Montilla y Baena. Por el contrario, el norte de la Provincia no ha experimentado variaciones significativas, manteniendo la estructura de actividad alrededor de núcleos más o menos aislados, con estructuras económicas basadas en un único sector (ganadería o minería) y con una posición respecto a las grandes vías de comunicación idéntica a la de la década de los ochenta. El MAPA 4.4 recoge estas ciudades y las vías de comunicación más destacadas.

Comenzando el análisis por la ciudad de Córdoba, su posición ha variado poco en relación al sistema de infraestructuras, pues la construcción de la autovía y el AVE a principios de la década de los noventa, sólo han supuesto una modernización de los medios, ya que su condición de puerta de entrada a Andalucía desde la meseta sur apenas ha cambiado.

Al coincidir el trazado de la línea AVE con el itinerario previo existente (Córdoba continúa sobre la vía principal Madrid-Andalucía), la estructura territorial de la provincia de Córdoba, se ha modificado sustancialmente menos que la de Ciudad Real, en la que como se ha visto, el itinerario principal se desplaza en sentido oeste hacia la capital. En este sentido también ha influido notoriamente el hecho de que la importancia relativa, en términos de población respecto de su provincia, es mucho mayor en Córdoba (representa el 40% de la población de la provincia) que en Ciudad Real o Puertollano (el 14% y 12% respectivamente).

Por lo tanto, en Córdoba, la influencia del AVE, reforzando una accesibilidad histórica ya de por sí importante, es poco relevante. Frente al caso de la provincia de Ciudad Real en que la implantación del AVE supuso un incremento de la capitalidad de Ciudad Real frente al resto de núcleos importantes, la capitalidad de Córdoba no ha sufrido ningún tipo de alteración, siendo antes de la llegada del AVE suficientemente clara y por supuesto manteniendo esta condición después de la llegada del mismo.

Los otros municipios seleccionados por su interés respecto de la estructura territorial de la provincia y grado de conectividad han sido Montoro, Montilla, Posadas y Linares, que aunque perteneciente a la provincia de Jaén, por su proximidad a Córdoba, resulta útil su estudio:

- **Montoro:** Permanece dentro del sistema de ciudades cordobés, como un punto de paso. La construcción de la autovía N-IV, le acerca a Córdoba y a Madrid. Salvo éste no ha habido cambios significativos ya que la pérdida de algunos servicios ferroviarios no parece haberse acusado, siendo sustituidos de inmediato por servicios de autocar. Además, la ubicación de la estación, fuera del casco urbano, hace que la importancia del ferrocarril fuera ya pequeña antes de 1992.

La evolución de las variables socioeconómicas<sup>41</sup> presenta un mayor dinamismo que en Córdoba capital, mostrando tan sólo en términos de población (1991-1998) una estabilidad en torno a los nueve mil quinientos habitantes por debajo de la media de los demás municipios estudiados, que puede obedecer al hecho de que la autovía favorece las actividades económicas, pero también

---

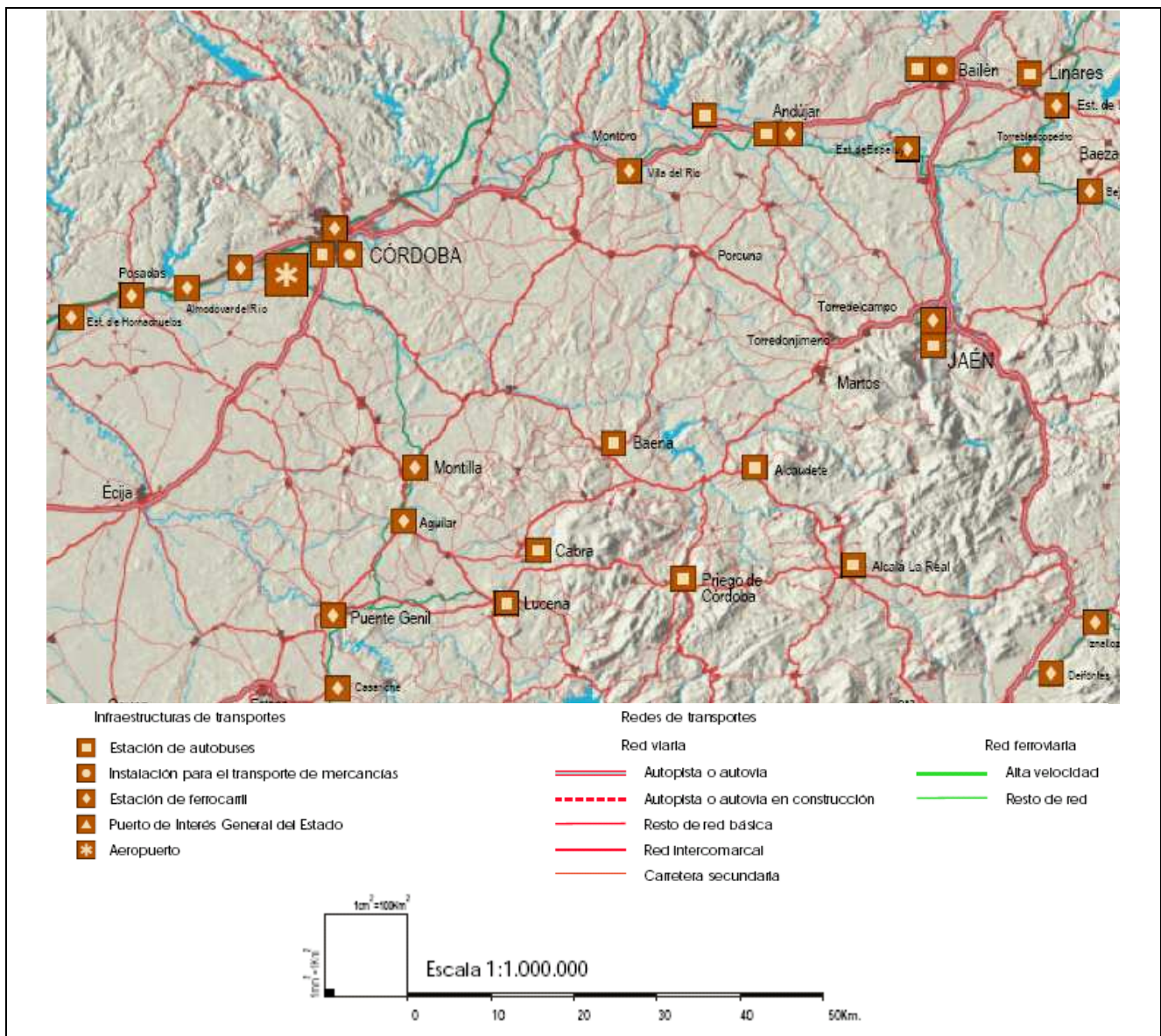
<sup>41</sup> Para cada municipio se ha analizado la evolución de: la población, líneas fijas de teléfono, matriculación de camiones, oficinas bancarias, cajas de ahorro y cooperativas de crédito, actividades comerciales, índice turístico y cuota de mercado.

facilita residir fuera del lugar de trabajo. Por último, destaca el crecimiento de actividades ligadas al transporte (reflejadas a través del número de camiones), y su crecimiento como municipio turístico, amparado en la declaración de conjunto histórico y posiblemente a su situación sobre la autovía (hoteles de carretera).

- **Montilla:** El destacado crecimiento relativo de Montilla con respecto a los otros municipios debe ser visto desde la perspectiva de su enclave en la carretera Córdoba-Málaga, vía de suma importancia en las relaciones económicas de la provincia de Córdoba, y por su ubicación dentro de la “campiña cordobesa”, la zona más dinámica industrialmente de la provincia.  
Si bien es cierto que la construcción de la línea de alta velocidad no ha supuesto para la ciudad una disminución importante de los servicios ferroviarios, (al contrario, cuenta ahora con algún servicio “Talgo 200”), no parece que esto haya determinado el comportamiento económico de la localidad, por la escasa importancia que de por sí tenía el ferrocarril en la localidad.  
La evolución de todas sus variables es positiva, y presentan un comportamiento al menos similar cuando no mejor que el resto de municipios estudiados en la provincia: Mantiene una cierta dinámica de crecimiento (0,25% de crecimiento medio anual entre 1991 y 1998 acercándose a los veintitrés mil habitantes) motivada por la transformación de la economía agraria a la del sector terciario, y acompañada con la aparición de nuevas industrias de tamaño medio-grande. En cualquier caso, esta evolución ha podido verse influenciada por su situación dentro de la “campiña”, mucho más que la incidencia del AVE o la prolongación de los servicios del TALGO 200.
- **Posadas:** Se trata de un municipio eminentemente agrario dentro de la vega del Guadalquivir pero al margen de los grandes itinerarios por carretera. Ha perdido algún servicio ferroviario, pero al igual que Montoro han sido suplidos por líneas de autocares, que además, dada la proximidad de las estaciones de ferrocarril y autobús de Córdoba, le abren la posibilidad de conexión vía AVE con Madrid en mejores condiciones que antes de 1992.  
Se advierte una muy ligera recuperación demográfica entre 1991 y 1998 (0,13% de media anual en torno a los siete mil habitantes) aunque en términos generales mantiene un comportamiento más discreto que Montilla y Montoro de modo que, pese a su relativa cercanía con Córdoba, es el municipio más cercano a la capital de estos tres, quizá por la falta de una buena infraestructura por carretera, no han aparecido actividades que puedan ser vinculadas a una descentralización de las de Córdoba.
- **Linares:** La localidad en términos socioeconómicos puede compararse con Puertollano pues son, de partida, localidades industriales con fuertes procesos de reconversión. En cambio, la tendencia apreciada a partir del análisis estadístico en el periodo considerado ofrece una mejor evolución de Linares que de Puertollano; variables como población (0,32% de media anual entre 1991 y 1996 superando los sesenta mil habitantes), líneas de teléfono o número de camiones implica que la evolución de Linares supera a la de Puertollano. Este hecho se puede atribuir a la incidencia favorable sobre el tejido industrial de la autovía N-IV en Linares frente a su ausencia en Puertollano y el efecto prácticamente nulo del AVE.

En definitiva, parece que la autovía tiene un efecto que llega a más aspectos o actividades del sistema territorial que el AVE, ya que si bien la evolución de los núcleos que están sobre la autovía puede depender de otras variables, en los casos considerados, su evolución es mejor que aquellos que no disponen de este tipo de infraestructura. Al igual que ocurriera en el caso de la provincia de Ciudad Real, parece que aquellos municipios que cuentan con autovía, (Linares, Manzanares, Montoro), presentan mejor comportamiento incluso que aquellos que sin contar con esta infraestructura cuentan con un buen servicio de ferrocarril o incluso AVE (Alcázar y Puertollano).

### MAPA 4.4: SITUACIÓN DE LOS MUNICIPIOS ANALIZADOS DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA



Fuente: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes.  
(<http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes/www/>)

- **PROVINCIA DE SEVILLA:**

El área metropolitana de Sevilla es la mayor aglomeración urbana de Andalucía, superando el millón de habitantes. En línea con lo sucedido en las grandes metrópolis europeas, el desplazamiento de la población de la ciudad central hacia los municipios próximos ha propiciado la conformación de un área metropolitana explicada por el alza en el precio de la vivienda en la ciudad central.

La economía de Sevilla experimentó un notable crecimiento a partir de la segunda mitad de la década de los noventa, una vez superada la crisis coincidente con la finalización de la EXPO y en sintonía con lo ocurrido en los ámbitos regional y nacional, reflejando una evolución positiva la mayoría de los indicadores socioeconómicos.

Además del AVE, la provincia dispone como ejes de comunicación más importantes los viarios de la autovía A-92 de Málaga a Sevilla, por Alcalá de Guadaíra; la mencionada N-IV, que se prolonga hacia el sur hasta Cádiz, por Sevilla y Dos Hermanas, y los ferroviarios de las líneas convencionales de Madrid-Sevilla, Sevilla-Málaga y Sevilla-Cádiz, ubicándose la confluencia de las dos últimas en Utrera. El MAPA 4.5 ilustra acerca de los núcleos más importantes del Área Metropolitana de Sevilla y las rutas de comunicación principales.

El análisis comenzará por la ciudad de Sevilla donde se reseñarán con cierto detalle los efectos del AVE puesto que prácticamente no se ha hecho referencia a éstos. El resto de municipios seleccionados, como en las otras dos provincias, tratan de recoger distintas situaciones territoriales en relación a los ejes de comunicación tanto por carretera como por ferrocarril.

- La llegada del AVE a Sevilla se inscribe en el marco de las reformas urbanísticas acometidas en la ciudad y en su área metropolitana con motivo de la EXPO 92, que proporcionan a la ciudad una mejora considerable en sus condiciones de accesibilidad, tanto con el exterior como con el Área Metropolitana. El conjunto de estas reformas, ha reforzado su posición como ciudad central de un amplio territorio que abarca las provincias de Huelva, Cádiz, Córdoba, la región portuguesa del Algarve, parte del Alentejo y Badajoz. Concretamente el AVE ha reforzado sus funciones territoriales en relación con su área de influencia, caracterizadas por prestación de servicios especializados, localización de centros operativos de empresas con ámbitos de actuación supraprovinciales, existencia de una oferta de comercio especializada, presencia de un centro logístico en torno al puerto, AVE, aeropuerto y transporte por carretera.

En lo que respecta a la composición sectorial del tejido empresarial de Sevilla, el AVE no ha introducido modificaciones significativas. En general, es bastante similar a la del conjunto de grandes ciudades españolas, salvo en lo que se refiere al comercio, sector que tiene mucha más importancia.

La llegada del AVE no parece haber variado sustancialmente las pautas de localización de actividades económicas en el área metropolitana, lo que parece deberse principalmente al tiempo que requieren estos procesos para plasmarse en el territorio. Quince años después de su entrada en servicio, se va consolidando como un elemento influyente en la decisión de localización de empresas, unido a la capitalidad administrativa de Sevilla y a la presencia de uno de los tejidos empresariales de mayor dimensión de la región. En cualquier caso, según las opiniones recogidas entre los agentes socioeconómicos de la ciudad, el AVE ha intensificado el proceso de localización de las delegaciones de Andalucía de empresas con varios establecimientos, cuya sede central se encuentra en otras regiones, especialmente en el ámbito de los servicios avanzados como consultoría estratégica, ingeniería, estudios de mercado o informática.

El incremento de la accesibilidad introducido por el AVE en Sevilla, ofrece a las empresas sevillanas ampliar su mercado, a través del acercamiento a Madrid, donde pueden establecer alianzas estratégicas, acuerdos de cooperación, distribución, etc., y asistir a formación especializada habitualmente impartida en Madrid. En este último caso, también facilita el traslado desde Madrid de prestigiosos profesores y conferenciantes a los cursos impartidos en Sevilla.

- Alcalá de Guadaíra: Es uno de los municipios más directamente beneficiados por el AVE debido a su tamaño, próximo a los sesenta mil habitantes, a su localización limítrofe con el término municipal de Sevilla, a 16 kilómetros de la estación por la autovía A-92, y a su carácter eminentemente industrial.

En el año 2000 se contabilizaron cerca de cinco mil viajes en AVE (4.556 viajes), con origen en Alcalá de Guadaíra, relacionados con la actividad industrial del municipio, y con la presencia de un tejido empresarial dinámico, ubicado en las inmediaciones de la capital, que genera viajes profesionales hacia Madrid, facilitados por el AVE. En sentido contrario se registraron 18.548 viajes en AVE con destino en Alcalá de Guadaíra en el mismo ejercicio. Este volumen de viajes está asociado a la intensa actividad empresarial del municipio, a la vez que muestra su consolidación como núcleo residencial, en el que se han instalado numerosos habitantes (de 1991 a 2000 de algo más de cincuenta y dos mil habitantes a superar los cincuenta y siete mil, es decir, una tasa de crecimiento medio anual de casi el 1% en esos casi diez años) procedentes de la ciudad central por el elevado precio de la vivienda.

- Dos Hermanas: Es uno de los municipios en los que se aprecia una mayor incidencia del AVE en su tejido económico a causa de varios factores, entre los que destacan:
  - Su ubicación limítrofe con Sevilla, a tan sólo diez kilómetros del centro de la ciudad a través de la Nacional IV, Madrid-Cádiz.
  - El acceso directo a la Estación de Santa Justa mediante la red de cercanías, que facilita significativamente la intermodalidad con los servicios de alta velocidad.
  - La presencia de un amplio y variado tejido industrial, estratégicamente situado en las proximidades de la N-IV.
  - Una población próxima a los cien mil habitantes, constituyéndose en el núcleo más poblado del área metropolitana.

La conjunción de estos factores incide en que en Dos Hermanas se alcance el mayor nivel de residentes que utilizan el AVE de todo el área metropolitana de Sevilla. Así, los responsables de la política de promoción económica manifiestan que el AVE ha ayudado a las empresas del sector agroalimentario a reforzar su presencia en el mercado central. Además la línea de alta velocidad es utilizada como un elemento esencial en las actuaciones destinadas a la atracción de inversiones productivas al municipio, como medio de transporte que permite el desplazamiento a Madrid en poco más de dos horas.

Es una de las ciudades que mayor incremento demográfico ha adquirido puesto que en 1991 no alcanzaba los ochenta mil habitantes, acercándose al centenar en el año 2000 (2,74% anual), si bien en el periodo entre 1986 y 1991 la tasa llegó a superar el 3%, con lo que en realidad la tendencia se ha mantenido lo que indica que probablemente el elevado precio de la vivienda en Sevilla esté detrás de estas variaciones demográficas.

- Los Palacios: Su ubicación en las Marismas, a 22,5 kilómetros al sur de Sevilla por la autovía A-IV ha favorecido la difusión de los efectos del AVE, a pesar de que no cuenta con ferrocarril y de que no existe acceso directo a Santa Justa por autocar, por lo que el vehículo privado es el único modo que garantiza los desplazamientos a la estación. Los viajes en AVE con origen en el municipio en el año 2000 ascienden a 3.893, reflejo de la aceptación del AVE entre el tejido socioeconómico local. En cambio, los viajes con destino en

Los Palacios alcanzan 1.381 en el mismo ejercicio. Esta desproporción revela las dificultades añadidas que supone la ausencia de intermodalidad con la estación de Santa Justa, que condiciona los traslados al municipio, de manera que no resulta descabellado suponer que posibles reuniones de negocios tengan lugar en la ciudad central o en Utrera, la capital comarcal.

Entre los efectos del AVE en el municipio, se aprecia su acercamiento al área metropolitana de Sevilla, a pesar de su tradicional orientación hacia Las Marismas. Asimismo se detecta tanto en el municipio como en la Mancomunidad del Bajo Guadalquivir un incremento en la presencia de cooperativas y organizaciones empresariales en ferias comerciales celebradas en Madrid, y en la región centro, proceso indudablemente favorecido por la facilidad y rapidez de comunicación con estas zonas que proporciona el AVE. En cuanto a su dinámica demográfica, entre 1991 y 2000 la población pasó de menos de treinta mil habitantes a cerca de treinta y tres mil habitantes, con una tasa de crecimiento medio anual entre ambas fechas del 1,2% anual.

- Utrera: El AVE ha reforzado las condiciones de accesibilidad al municipio, excelentemente comunicado por carretera y ferrocarril, situado a 36 kilómetros de Sevilla, en la Comarca de la Campiña. Utrera es un núcleo ferroviario tradicional, en cuyo término municipal confluyen los trazados de las líneas Sevilla-Málaga y Sevilla-Cádiz.

La facilidad de conexión con el AVE que ofrece el servicio de cercanías, a pesar de las deficiencias existentes en el aparcamiento de la estación del municipio, beneficia a los empresarios del municipio, que pueden cubrir el trayecto Utrera-Madrid en aproximadamente tres horas. Así, según las entrevistas realizadas han reforzado su presencia en el mercado de la región central, aumentando sus contactos directos con sus proveedores y distribuidores, así como con la administración central. Su dinámica demográfica entre 1991 y 2000 es menor que en los casos anteriores ya que de algo más de cuarenta y tres mil habitantes pasó a superar los cuarenta y seis mil, es decir, una tasa de crecimiento medio anual del 0,73%.

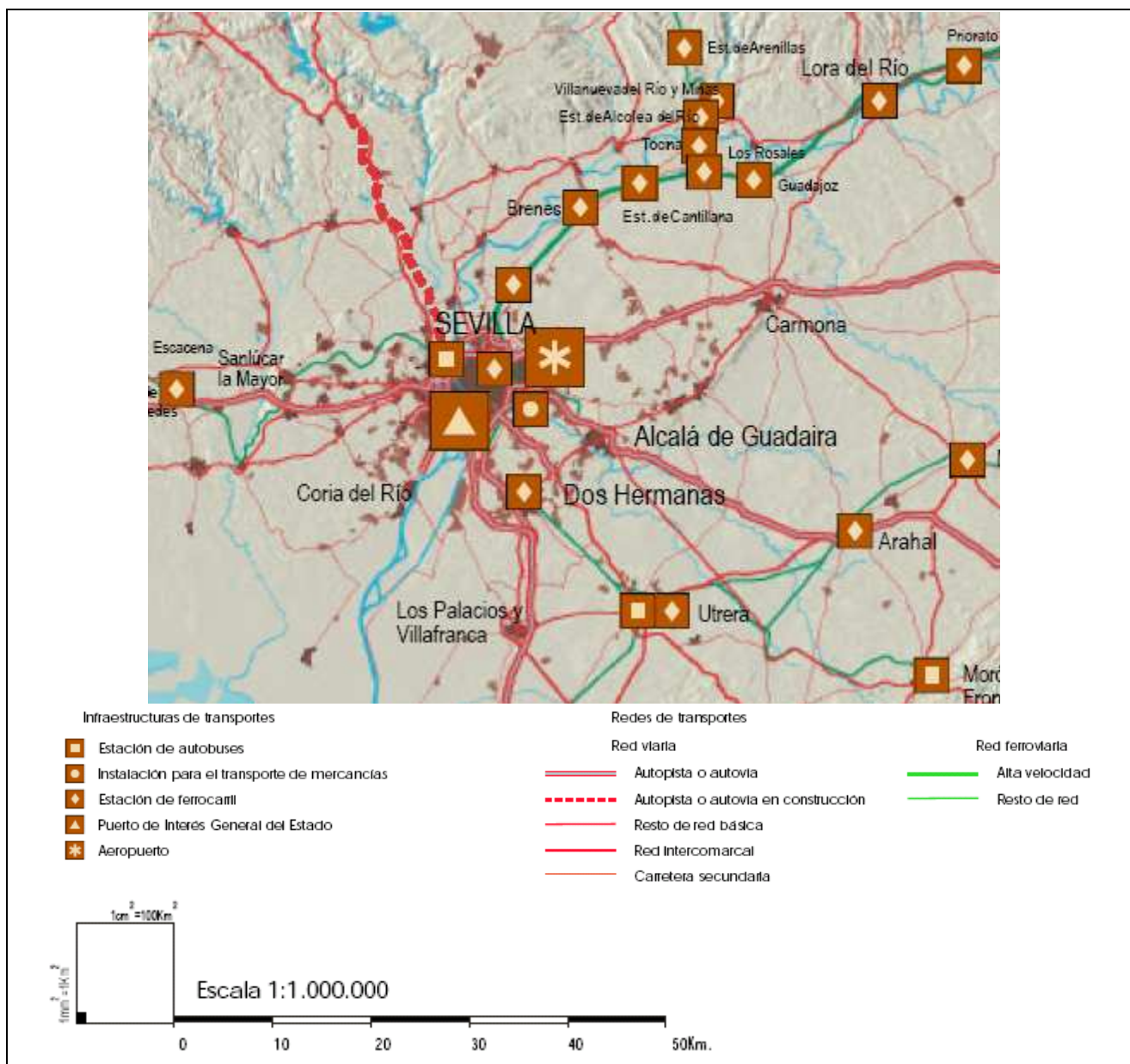
- Lora del Río: Es el único de los municipios analizados atravesado por el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y por el del ferrocarril convencional. A pesar de la distancia que lo separa de Sevilla (56 kilómetros), la existencia de la red de cercanías facilita el acceso a la estación de Santa Justa y la conexión con los servicios de alta velocidad.

El AVE ha favorecido los desplazamientos a Madrid de las empresas dedicadas a la industria agroalimentaria y de los habitantes del municipio que han alcanzado -viajeros en relación al número de habitantes- un nivel relativo muy elevado lo que muestra el dinamismo del tejido socioeconómico local (aunque la dinámica demográfica ha sido escasa ya que desde 1991 hasta 2000 se ha mantenido en torno a los dieciocho mil habitantes), y sus intentos por estrechar relaciones con sus clientes y proveedores ubicados en la región central. También es relevante el volumen de viajes con destino en el municipio relacionado con el atractivo de su patrimonio natural y cultural, y con el desarrollo de las actividades de caza mayor y menor en su entorno.

Asimismo el AVE ha reforzado la función equilibradora del municipio entre las áreas de influencia de Córdoba y Sevilla, los núcleos de la Campiña y el sector nororiental de la sierra.



### MAPA 4.5: SITUACIÓN DE LOS MUNICIPIOS ANALIZADOS DE LA PROVINCIA DE SEVILLA



Fuente: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes. (<http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes/www/>)

Para finalizar con el caso español se va a hacer un breve repaso a la implantación de la alta velocidad en otras ciudades españolas -Lérida, Zaragoza y Guadalajara ya en funcionamiento y, Segovia y Valladolid próximamente- y la elaboración de estrategias por parte de los agentes locales y regionales, puesto que los efectos resulta imposible de cuantificarlos dada la brevedad de tiempo en que están en funcionamiento, en su caso, los nuevos servicios. El MAPA 4.6 recoge la previsión de las líneas de alta velocidad con horizonte 2020.

En el caso de Lérida (línea Madrid-Zaragoza-Lérida), el anuncio de la llegada de la nueva infraestructura provocó cierta movilización por parte de algunos organismos y entes locales. Fruto

de ello en 2001 se formalizó el “Plan de dinamización del tren de alta velocidad” en el que estaban involucrados varios organismos tanto públicos como privados de la ciudad siguiendo la metodología de la planificación estratégica. En la actualidad la transformación urbanística de la estación se encuentra en fase de gestión, después de la aprobación definitiva del Plan Especial de la estación. La ubicación de la estación es central y posiblemente se creará otra periférica para la que se ha reservado suelo. Se espera que la llegada del tren incida en un aumento de la actividad del centro urbano, así como en la dinamización e impulso de otras iniciativas relacionadas con nuevas áreas de actividad económica y equipamientos especializados, como los proyectos previstos de centro de congresos y convenciones, de un parque de convenciones y del parque científico y tecnológico<sup>42</sup>.

En Zaragoza, el TAV se concibe como alternativa al transporte aéreo y al automóvil, sin que se haya establecido como objetivo prioritario la búsqueda de sinergias con el tejido productivo de Aragón. Se ha efectuado la reubicación de la estación central hacia una zona más periférica de la ciudad con la pretensión de crear un nuevo foco de desarrollo urbano que hasta la fecha había permanecido segregado de la ciudad y que dispone de una superficie cercana al millón de metros cuadrados que va a ser destinado a uso residencial, comercial y de servicios, junto a un parque lineal, zonas libres y equipamientos. En esta nueva estación está prevista la ejecución de una terminal de autocares y una estación intermodal. También se prevé una segunda estación-apeadero en el aeropuerto, próxima a la Feria de Muestras y cercana a la Plataforma Logística PLA-ZA. En cuanto a la antigua estación los usos previstos se refieren a hoteleros, servicios especializados, centros cívicos y espacios libres. Cabe también destacar que para administrar y gestionar las plusvalías que se obtengan por la reclasificación de los suelos ferroviarios se creó la Sociedad Gestora Zaragoza Alta Velocidad, constituida por el Ayuntamiento, el Gobierno de Aragón y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias<sup>43</sup>.

En el caso de Guadalajara, ciudad de algo menos de setenta mil habitantes, la estación (Guadalajara-Yebes), inaugurada en 2003 se ubica a cinco kilómetros de la ciudad consolidada presentando no pocas contradicciones con el esquema urbanístico de ciudad compacta buscada por los responsables de su planeamiento. Se constata el peso que los proyectos empresariales desempeñan en la construcción de la ciudad, a veces muy por delante de los planes urbanísticos. A partir de la iniciativa privada se proyecta en torno a la estación una nueva ciudad de 30.000 habitantes respaldada por el municipio vecino de Yebes. El crecimiento paralelo de estos dos focos de actividad, separados por una importante barrera física, alerta sobre la importancia de la decisión de ubicación y la necesidad de que esta decisión se tome desde la concertación de las instituciones. En consecuencia se ha echado de menos una planificación supramunicipal que ordene no sólo el peso en las actividades de ambos focos, sino también todo lo que puede suceder alrededor del viario en los cinco kilómetros intermedios<sup>44</sup>.

En cuanto a Segovia, ciudad de algo más de cincuenta mil habitantes, donde está prevista la parada en 2010, la falta de concertación entre instituciones hace que decisiones tan fundamentales como la ubicación de la nueva estación se tomen con criterios exclusivamente ferroviarios. No obstante, la llegada del tren de alta velocidad ha supuesto una importante movilización ciudadana para alcanzar una solución que no perjudique los valores patrimoniales de la zona. Todo el proceso de movilización y alegaciones presentadas por la administración local y regional han servido para la modificación del trazado y la ubicación de la estación fuera de la ciudad, pero no para su localización definitiva en coherencia con las necesidades locales o comarcales. Por consiguiente, también se constata aquí la necesidad de una planificación supramunicipal aunque desde el

---

<sup>42</sup> Bellet, C. y Llop, J. M<sup>a</sup> op. cit. , pp. 86 y 87.

<sup>43</sup> Gómez, C.: “Impacto social de la llegada de la alta velocidad a Zaragoza” en *Economía Aragonesa*, nº 19, diciembre 2002, pp. 14, 15, 23, 24 y 25.

<sup>44</sup> Ribalaygua, C. op. cit. pp. 29 y 30.

municipio, a diferencia de Guadalajara, se apuesta por la planificación conjunta de los dos focos de actividad asumiendo la estación e intentando aprovecharla para orientar su crecimiento<sup>45</sup>.

Por último, en Valladolid, con cerca de cuatrocientos mil habitantes en el municipio y su entorno inmediato, donde también próximamente llegará el AVE, la ubicación central de la estación del ferrocarril convencional ha hecho emerger argumentos relacionados con la “supresión de la barrera” mediante el soterramiento, despreciando las posibilidades de cualquier estrategia de integración ferrocarril-ciudad y trasladando los costes de la obra pública a las plusvalías inmobiliarias futuras, incluso antes de ser evaluadas con precisión<sup>46</sup>. Con los terrenos liberados del entorno de la antigua estación se pretende un uso residencial fundamentalmente unido a un área de centralidad con comercio y servicios en pleno corazón de la ciudad, con la pretensión de potenciar especialmente el turismo cultural y de congresos. Por otro lado, está previsto reubicar la terminal de autobuses interurbanos junto a la de alta velocidad<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> Ribalaygua, C. op. cit. pp. 31 y 32.

<sup>46</sup> Santos, L. y De las Rivas, J. L.: “El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005, pág. 88.

<sup>47</sup> Ribalaygua, C.: “Alta velocidad y ciudad: Estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas” en *CIUr*, nº 44, Instituto Juan de Herrera, Madrid, 2005, pág. 100.

**MAPA 4.6: RED DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea de 30 de abril de 2004: Decisión nº 884/2004/CE, del Parlamento Europeo y el Consejo de 29 de abril de 2004

### 10.3. FRANCIA.

La construcción de la primera línea de alta velocidad en Francia, entre París y Lyon (1981, TGV Sud-Est), surge como en otros países, para tratar de solucionar un problema de saturación de la línea existente<sup>48</sup>.

El TGV y su impacto sobre el acondicionamiento del territorio procede de dos factores básicos: la especialización de la nueva línea en el tren rápido de viajeros, y la compatibilidad que permite extender los servicios sobre estas líneas a lo largo de la red convencional<sup>49</sup>.

El TGV se dibuja como un servicio de transporte para grandes ciudades, distantes al menos 300km, con una cadencia típica de una rama cada hora y velocidades comerciales del orden de 220km/h. Esta red de ciudades debe tener un número de nudos (paradas) limitado, al objeto de mantener esas velocidades comerciales. Aunque muchas ciudades reclaman ser estación de una línea TGV, la condición antedicha significa que no todas las ciudades pueden ser “Villes-TGV”<sup>50</sup>.

A continuación se van a describir los efectos del TGV sobre las ciudades y el sistema territorial francés comenzando por la incidencia en las ciudades y regiones más importantes conectadas con París como Lyon y Lille, en las regiones de Rhone-Alps y Nord-Pas-de-Calais respectivamente. En el MAPA 4.7 se recoge el esquema francés de alta velocidad y las previsiones de ampliación con horizonte el año 2020.

---

<sup>48</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 6.

<sup>49</sup> Arduin, J.: “Las líneas de alta velocidad y el acondicionamiento del territorio” en *OP* nº 22, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Barcelona, 1991, pág. 28 y Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 6.

<sup>50</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 8.

**MAPA 4.7: RED DE ALTA VELOCIDAD FRANCESA A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea de 30 de abril de 2004: Decisión nº 884/2004/CE, del Parlamento Europeo y el Consejo de 29 de abril de 2004

En primer lugar, cabe recordar que la Región de París representa de lejos el mercado más importante del país y el más enérgico centro de producción. En las proximidades de París, la principal región servida por el TGV es la región de Rhône-Alpes cuya capital es Lyon, aunque existen ciudades relativamente importantes como Grenoble, Saint-Etienne o Valence. Es útil para nuestro análisis comparar estas dos áreas regionales a través de indicadores aproximados. Así, la Región de Rhône-Alpes es la segunda región de Francia tanto en términos demográficos como económicos. No obstante, su población en 1982 (5,02 millones de habitantes), un año después de

iniciarse los nuevos servicios, era la mitad que la población de la región de París (10,07) y su producción era sólo la tercera parte que la parisina<sup>51</sup>.

- En el caso de Lyon y su región en relación con París, cabrían destacar básicamente dos efectos a analizar: contraste y centralidad<sup>52</sup>:
  - El efecto contraste se refiere al posible aumento del desequilibrio generado cuando dos regiones desigualmente desarrolladas se aproximan por una mejora de la oferta de transporte. En este caso, los desplazamientos realizados en avión y tren, asociados a las ventas de servicios, aumentaron en un 52% en el sentido París-Rhône-Alpes, mientras que en sentido contrario lo hicieron en un 144%. El dinamismo no se manifestó, pues donde se esperaba. Así, pequeñas y medianas empresas de informática, publicidad, peritaciones, etc. de la región Rhône-Alpes, especialmente competitivas, se encontraron más cerca del gran mercado parisino por los nuevos servicios ferroviarios; a la inversa, el mercado de las grandes empresas con sede en la capital no sufrió el mismo efecto con la entrada de los servicios TGV, ya que estaba suficientemente extendido. Por consiguiente, se puede afirmar que la región Rhône-Alpes ha resistido bien el efecto contraste.
  - El efecto centralidad, por el que a medida que se desarrollan los intercambios y las infraestructuras, el centro de la ciudad no cesa de “acercarse” a las ciudades periféricas, y ciertas actividades que estaban desconcentradas debido a la distancia al centro de la ciudad, pueden en cierto momento volver a concentrarse. Se ha constatado un aumento de la centralidad de París sobre todo en lo que concierne a los desplazamientos relacionados con contactos internos de organizaciones (administraciones o sociedades con múltiples sucursales). Así, entre 1981 y 1985, estos desplazamientos aumentaron un 21% de París hacia Rhône-Alpes, mientras que el aumento de Rhône-Alpes hacia París ha sido del 156%. De esta forma el TGV ha reforzado la centralidad de París. No obstante, parece ser que este desequilibrio ya se producía antes de la construcción del TGV y que el nuevo tren no ha hecho más que poner de manifiesto esta situación<sup>53</sup>.

En cualquier caso, si bien la situación de Lyon en un importante eje de comunicaciones y la existencia del TGV provocó que se revalorizaran sus industrias punteras y el terciario superior, esta dinámica ya se venía produciendo con anterioridad. Por ello, se puede afirmar que el TGV en Lyon ha tenido un papel secundario y que ha sido más determinante la política de ordenación territorial para el devenir socioeconómico<sup>54</sup>.

- En el caso de Lille, una ciudad de algo más de ciento cincuenta mil habitantes pero cuya área metropolitana supera el millón de habitantes<sup>55</sup>, quedó conectada a la red de alta velocidad francesa en 1993 gracias al TGV-Nord<sup>56</sup>, que permite en una hora enlazar la ciudad con París, mientras que antes se precisaban dos horas, favoreciendo la posibilidad de viajes incluso en medio día lo que ha hecho aumentar los desplazamientos por motivos profesionales<sup>57</sup>. A esto hay que añadir una excepcional posición relativa en la red

<sup>51</sup> Bonnafous, A. op. cit. pág. 130.

<sup>52</sup> Arduin, J. op. cit. pp. 32 y 33, según un estudio del Laboratorio de Economía de los Transportes de la Universidad de Lyon.

<sup>53</sup> Feliu, J.: *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat mitjana. El Tren d'Alta Velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara*, 2005, pág. 47.

<sup>54</sup> Feliu, J. op. cit. pág. 47.

<sup>55</sup> Bertolini, L. y Split, T.: *Cities on rails*, Bath Press, Great Britain, 1998, pág. 72.

<sup>56</sup> Menerault, P.; Barré, A.: “El TGV y la reorganización de los transportes ferroviarios en la región de Nord-Pas-de-Calais” en *Ingeniería y Territorio* nº 70, 2005, pág. 28

<sup>57</sup> Menerault, P.; Barré, A. op. cit. pág. 31.

europea<sup>58</sup> debido a la elección del trazado de ámbito internacional que dio lugar a un enlace en forma de “Y”<sup>59</sup> para optimizar al máximo los tiempos de recorrido entre las capitales francesa, británica y belga, mientras que previamente quedaba alejada de los grandes ejes internacionales<sup>60</sup>. Por otro lado, la ciudad además gozaba de suficiente espacio público para construir un nuevo edificio de la estación, utilizado como auténtico generador de actividad en un entorno urbano por consolidar<sup>61</sup>.

En el momento de llegada del TGV, la ciudad y la región estaban inmersas en una crisis de la industria tradicional (textil, acero, metal), mientras que en la actualidad está realizando la transición a una economía terciaria y de servicios<sup>62</sup>. En todo este proceso no hay que olvidar que el peso de Lille en el dispositivo metropolitano y su claro fortalecimiento deben asociarse a la estrategia de metropolización de conjunto de la región que, si bien por un lado apoyaban el nuevo trazado ferroviario por Lille, por otro, su preocupación por el equilibrio regional impulsaba a buscar una difusión regional del TGV que llegase a la mayor cantidad posible de aglomeraciones<sup>63</sup>.

Como ejemplos de ciudades intermedias con estaciones de alta velocidad pueden servir de referencia los núcleos de Dijon o Avignon:

- En el caso de Dijon, ciudad mediana (unos ciento cincuenta mil habitantes) cerca de una metrópoli, se ha observado que la comunicación con París en menos de una hora a través del TGV Sud-Est<sup>64</sup> no ha comportado ninguna transformación apreciable: Ni ha habido nuevas implantaciones ni han marchado a París sus empresas. En todo caso, se ha incrementado la dependencia ya existente de las empresas de Dijon en relación con París. Por lo que respecta a las empresas de servicios nuevas implantadas en Dijon se revela que sólo un tercio de más de seiscientos entre 1981 y 1994 tuvieron en cuenta el TGV para decidir su localización, y sólo para cuatro empresas el tren va a ser determinante, unas empresas de pequeña dimensión y muy especializadas. En este caso, el tímido impacto se relaciona más con su proximidad a París y su buena conexión por autopista previa<sup>65</sup>.

- Avignon, ciudad de 85.000 habitantes a finales de milenio y básicamente de servicios, se incorporó en 2001 a la red de alta velocidad mediante una estación en el barrio de Courtine, a unos cuatro kilómetros al sur del centro histórico de la ciudad, perteneciente a la línea del TGV Mediterranée (prolongación de la línea TGV Sud-Est). Si bien el nuevo ferrocarril no ha traído consigo nuevas implantaciones industriales ni de terciario superior, los sectores inmobiliario y turístico sí se han visto favorecidos. Así, de los 3,5 millones de turistas que

---

<sup>58</sup> Ribalaygua, C. op. cit. pág. 92.

<sup>59</sup> La línea París-Bruselas rodea París por el este, y la línea Bruselas-Londres, roza el centro de la ciudad y ofrece el servicio mediante una estación de paso (Lille-Europe) construida a unos cientos de metros de la terminal existente de Lille-Flandres, que se mantuvo para las conexiones regionales y con París. Fuente: Menerault, P.; Barré, A. op. cit. pág. 29, y Bertolini, L. y Split, T. op. cit. pág. 71.

<sup>60</sup> Menerault, P.; Barré, A. op. cit. pág. 30.

<sup>61</sup> Este nuevo barrio de la estación TGV se asocia a usos terciarios y de nuevas tecnologías, tiende a contagiarse de la imagen tecnológica de la alta velocidad y también, en algunos casos, incluye programas residenciales para ayudar a consolidar este nuevo barrio de la ciudad según Ribalaygua, C. op. cit. pág. 92.

<sup>62</sup> Bertolini, L. y Split, T. op. cit. pág. 73.

<sup>63</sup> Menerault, P.; Barré, A. op. cit. pp. 29-31 y Bertolini, L. y Split, T. op. cit. pág. 84.

<sup>64</sup> No tiene una estación en el recorrido del TGV Sud-Est pero se beneficia del servicio regular ya que es el punto donde se unen los TGV provenientes de Suiza con la línea París-Lyon siendo la conexión desde Dijon hasta Montbard -ya en la línea París-Lyon- a través de líneas convencionales con tráfico de Alta velocidad. Fuente: Feliu, J. op. cit. pág. 45 y Zembri, P: “Alta velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales”. *Ingeniería y Territorio*, nº 70, pág. 18.

<sup>65</sup> Feliu, J.: op. cit. pág. 45.



visitan Avignon al año, un 20% llegan en tren. En este sentido el patrimonio histórico y la actividad cultural parecen ser factores clave favorecidos por la existencia del TGV, que indica que ha ayudado al crecimiento de visitantes<sup>66</sup>. Resulta destacable que es el único caso en Francia en el que se encuentra una oferta residencial vinculada a la estación de alta velocidad<sup>67</sup>.

La siguiente situación territorial a analizar correspondería a aquellas ciudades pequeñas que cuentan con estaciones de alta velocidad pero ubicadas en la periferia. Para ello se va a resumir lo ocurrido en los casos de los pequeños núcleos de Vendôme (línea TGV Atlantique inaugurada durante 1989 y 1990<sup>68</sup>), Mâcon y Le Creusot (ambos en la línea TGV Sud-Est), localidades con menos de 50.000 habitantes y un área de influencia que no supera los 100.000 habitantes<sup>69</sup>.

En términos generales, tras la llegada del TGV su accesibilidad mejoró muy significativamente en las relaciones con París<sup>70</sup> aunque la oferta de transporte resultaba escasa con una débil cadencia de servicios<sup>71</sup>. Con la llegada de los nuevos servicios ferroviarios esperaban un impulso decisivo a su economía local, en muchos casos vinculada al sector secundario. Sin embargo, el impacto ha sido limitado en su entorno más próximo, a pesar de los ambiciosos proyectos de desarrollo diseñados y sus posteriores variaciones. Aunque sí se han instalado empresas cerca de las estaciones del TGV, han sido muy pocas. Por otra parte, aunque se preveía que la proximidad de París favoreciera la descentralización de grandes empresas, han sido muy pocas las que se han acercado a la zona. En este fracaso destaca el reducido impacto de estas estaciones secundarias, alejadas del centro urbano y con frecuencias de servicios de trenes limitadas<sup>72</sup> aunque también hay que mencionar el hecho de que estas nuevas estaciones del TGV están mal integradas en la red de transporte local y quedan relativamente aisladas en su entorno regional. A su vez, la ausencia de relaciones intermunicipales ha multiplicado los obstáculos y estas zonas han sufrido la competencia de otros polos industriales que se beneficiaban de costes inmobiliarios y cargas impositivas inferiores<sup>73</sup>. Un último factor que algunos autores achacan a este fracaso se encuentra en la poca capacidad de atracción de estos lugares, artificialmente obligados a ser atractores de actividad, sin historia urbana ni estructuras en que apoyarse<sup>74</sup>.

---

<sup>66</sup> Feliu, J. op. cit. pp. 47 y 245.

<sup>67</sup> Ribalaygua, op. cit. pág. 83.

<sup>68</sup> Fuente: [www.tgv.com](http://www.tgv.com)

<sup>69</sup> Facchinetti, M.: “Efectos espaciales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas”: “Las líneas de alta velocidad y el acondicionamiento del territorio en *Ingeniería y Territorio* n° 70, pág. 22.

<sup>70</sup> Respecto de Le Creusot el tiempo de viaje se redujo de tres horas cuarenta minutos a una hora y cuarenta y cinco minutos; respecto de Mâcon se redujo de tres de tres horas y media a menos de dos horas y en el caso de Vêndome se redujo de más de dos horas a menos de tres cuartos de hora. Fuente: Facchinetti, M. op. cit. pág. 23.

<sup>71</sup> Facchinetti, M. op. cit. pág. 24.

<sup>72</sup> Facchinetti, M. op. cit. pp. 24, 25 y 26.

<sup>73</sup> En una encuesta realizada en 1994 entre una muestra de empresas del sector terciario superior implantadas en las aglomeraciones de Le Creusot y Mâcon desde la puesta en servicio del TGV, se puso de manifiesto que aunque el TGV fue un factor para la elección del lugar en alrededor del 65% de las nuevas implantaciones, en la mayoría de los casos no aparecía más que como una ventaja adicional valorizadora de las cualidades del lugar, entre las cuales destacaban en primer lugar las subvenciones y las rebajas fiscales de las que se beneficiaron las empresas en el marco de la reconversión de una región en crisis. Fuente: Facchinetti, M. op. cit. pp. 26 y 27, y Haynes, K. E.: “Labor markets and regional transportation improvements: the case of high-speed trains”, *The annals of regional science*, n° 31, 1997, pág. 70.

<sup>74</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 81.

En cuanto a las relaciones de movilidad, cabe extraer las siguientes conclusiones de la experiencia francesa<sup>75</sup>:

- Son muy importantes cuando se trata de ciudades cuyos tamaños relativos son muy dispares. Así, entre 1980 (último año sin TGV en la línea Sud-Est de Francia) y 1984 (primer año de funcionamiento de la totalidad de la nueva línea TGV Sud-Est), el número de viajes generados entre París y Lyon (relación por la que se justifica la construcción y puesta en servicio de esta línea TGV) se multiplicó por 2,5, mientras que en la relación París-Le Creusot (ciudad de apenas 40.000 habitantes con estación TGV en esta misma línea), el volumen de viajes generados se multiplicó por 7,2<sup>76</sup>.
- En estas relaciones entre una gran metrópoli y ciudades pequeñas<sup>77</sup>:
  - La ubicación de la estación en el centro de la ciudad pero con muy buenos accesos hasta ella o en el límite urbano, favorecen la movilidad frente a las ubicadas fuera de ella. No obstante, el acceso a éstas suele ser más fácil para las poblaciones del entorno.
  - Las ciudades terciarias generan mayor número de viajes que las ciudades cuya actividad económica principal es la industria.
  - El tiempo de viaje constituye el parámetro determinante para los viajeros pendulares. El umbral a partir del cual el número de viajeros pendulares comienza a descender se sitúa a partir de los sesenta minutos aunque no tiene tanta influencia sobre el resto de usuarios.
- En las relaciones del TGV Sud-Est para las grandes ciudades se puso de manifiesto que:
  - Aquellos trayectos que son servidos por alta velocidad en un tiempo inferior a las dos horas apenas captan clientela del modo aéreo, de tal manera que es el vehículo privado el que compite con el ferrocarril y no el avión.
  - Entre dos y tres horas de viaje se sitúa el umbral en el que los usuarios son muy sensibles a la ganancia de tiempo, por lo que el TGV es objeto de una fuerte transferencia desde el avión y de importante inducción.
  - Para tiempos de viaje superior a las tres horas, no se produce transferencia modal y por tanto el tráfico suplementario proviene en su gran totalidad de la inducción de nuevos viajeros.
- La tarifa del servicio sobre la elección modal es más o menos fuerte según el motivo que origina el desplazamiento. Así, las personas de negocios que dan un valor superior a la ganancia del tiempo, son menos sensibles a la variación del precio entre modos que aquellos viajeros que efectúan un desplazamiento por motivos turísticos o personales<sup>78</sup>. De hecho, en el TGV Sud-Est, la transferencia del avión al tren de alta velocidad se produce con la coincidencia de tres elementos: tiempos centro a centro similares al avión (entre dos y tres horas de viaje en tren), frecuencias elevadas para poder realizar la ida y vuelta en el día o incluso en media jornada, y tarifas competitivas. Este último aspecto reviste menos interés que los dos anteriores, ya que el ferrocarril siempre resulta más económico que el avión, a la vez que el tráfico

<sup>75</sup> Menéndez, J. M.; Guirao, B. y Rivas, A. op. cit. pp. 1.094 y 1.097 y Rivas, A.; Menéndez, J. M. y Guirao, B. op. cit. pág. 1.218-1.221.

<sup>76</sup> Extraído de Bonnafous, A.: “The regional impact of the TGV” en *Transportation*, nº 14, 1987, pág. 129.

<sup>77</sup> En este caso las conclusiones no sólo se refieren a ciudades francesas sino que se hace extensivo a experiencias, suecas, alemanas, italianas y españolas.

<sup>78</sup> También López Pita, A.: *Ferrocarril y avión en el sistema de transportes europeo*, Ediciones UPC, Barcelona, 2001, pág. 38

profesional y de negocios es principalmente sensible a la ganancia de tiempo y no a la tarifa.

En cuanto al grado de inducción generado por el TGV va a depender de la distancia entre polos, de la frecuencia y de la tarifa con que se explote el nuevo servicio, en condiciones similares a la transferencia modal siempre que se trate de desplazamientos profesionales. En caso de que los viajes se realicen por causas personales o de ocio, la inducción tiene un nicho de mercado para distancias superiores a tres horas y estancias en destino de dos a tres días. En esta situación la tarifa cobraría mayor relevancia frente a los otros dos aspectos (tiempos centro a centro y frecuencias elevadas), por comparación con los desplazamientos profesionales.

- Por otro lado, al comienzo de la explotación del TGV Atlantique, se produjo una disminución generalizada del flujo en los tres modos de transporte analizados (carretera, ferrocarril, avión) y no se detectaron de manera clara, como en el caso del Sudeste, el cambio en las conductas de movilidad como resultado de la introducción de una nueva infraestructura y la consecuente mejora de la oferta. La coincidencia de la puesta en servicio de esta segunda línea de alta velocidad francesa con un periodo de crisis económica, puso de manifiesto la influencia que algunos factores externos al sistema del transporte tienen sobre la movilidad<sup>79</sup>.

Por la importancia que tiene el turismo para el Corredor Madrid-Levante, y aunque se ha avanzado alguna experiencia al respecto como en el caso de Avignon, resulta de gran interés profundizar en la incidencia del TGV sobre la actividad en otras ciudades a lo largo del país. Además, debido a que el nuevo servicio implica viajar, precisamente es el turismo el primero de los efectos en mostrarse tras la introducción de una línea de alta velocidad<sup>80</sup>. A continuación, se resume esa experiencia para lo cual se ha hecho uso fundamentalmente de los resultados expuestos por la Cámara de Comercio e Industria de París en su publicación de ACOMMEX a finales de 2005<sup>81</sup>:

- En cuanto al TAV Mediterranée, -Marsella y Provence- respecto de la competencia con el avión se comprobó que a tres horas de distancia el TAV tomaba un 60% de las cuotas de mercado, mientras que a dos horas un 90%. En términos generales, la competencia entre los modos de transporte se ha resuelto en favor del tren y una parte de la clientela que utilizaba el coche y el aéreo se transfirió al ferrocarril. Se produjo un aumento importante de las estancias cortas en torno a los fines de semana en la región pasando de 3 a 5 millones de estancias totales provenientes desde Lyon y Rhône-Alpes, representando el TGV una cuota de mercado modal en estos viajes del 19% frente al 10-12% anterior<sup>82</sup>. Para este tipo de turismo las perspectivas son de 5 a 6 millones de visitantes suplementarios lo que representa un aumento del 30%.

---

<sup>79</sup> Menéndez, J. M.; Guirao, B. y Rivas, A. op. cit. pp. 1.094 y 1.097 y Rivas, A.; Menéndez, J. M. y Guirao, B. op. cit. pág. 1.218-1.221.

<sup>80</sup> Bonnafous, A. op. cit. pág 135.

<sup>81</sup> Toulemonde, J. Y. : "Impact du TGV sur developement touristique régional" en *Actualités du commerce extérieur (ACOMMEX)*, n° 65, Cámara de Comercio e Industria de París, 2005, pp. 24-28.

<sup>82</sup> También en: Commission Particulière du Débat Public (CPDP) : *Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV PACA*, CRT REGION PACA – Comité Régional de Tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2004, pp. 3 y 4 se aportan datos parecidos pues se afirma que el TAV Mediterráneo tuvo un efecto positivo sobre los desplazamientos por motivo turístico pues si en 1997 el 14% de los turistas con pernoctaciones llegaba a la región por ferrocarril, en 2003 lo hacía un 21%.

Concretamente, en Marsella se produjo un aumento del orden de un millón de visitantes. Sin embargo, no todos los viajeros residieron al menos una noche en PACA (Provence-Alpes-Costa de Azul). Así, el desarrollo de la frecuencia y la capacidad de los trenes sobre el eje Marsella-París contribuye a aumentar los desplazamientos en el mismo día.

Más concretamente, sobre Marsella se ha apreciado: una modificación de su imagen que ha hecho aumentar su notoriedad como ciudad, una subida de los precios de los inmuebles si bien es cierto que antes del TAV se partía de precios muy bajos, la aparición de nuevos clientes individuales, agrupados y congresistas, a la vez que una reducción de las duraciones de estancias y reactivación de algunos proyectos hoteleros de gama alta. No obstante, después de tres años de experiencia se percibe una necesidad de renovación y readaptación a las nuevas tendencias.

En resumen, los efectos socioeconómicos TAV Mediterráneo son los siguientes:

- Es difícil aislar los efectos TAV de las otras causas del desarrollo como ya se constató en la región Rhône-Alpes.
- Los efectos a corto plazo y largo plazo varían en intensidad según las regiones y dependen mucho de las medidas complementarias establecidas.
- El incremento de la movilidad se refiere a personas que ya muestran elevados índices de movilidad con rentas elevada, a los que hay que añadir los estudiantes.
- Los efectos de imagen son evidentes: notoriedad, modernidad, integración de los territorios en la red nacional, etc. No obstante, el efecto novedad del TAV se esfuma sobre el destino por lo que es necesario iniciar operaciones de reactivación y estímulo de la demanda. Por tanto, resulta imprescindible la cooperación de los agentes sociales de la región para impulsar una verdadera estrategia regional.

- En cuanto a la incidencia del TGV Atlantique inaugurado entre 1989 y 1990, en Le Mans tras seis años de apertura del TAV, el impacto ha sido muy notable para el desarrollo de actividades y congresos. De hecho el 70% de los congresistas utilizan el tren de alta velocidad para llegar a la ciudad. Cabe destacar que en esta dinámica positiva, han participado muy activamente las entidades locales tanto públicas como privadas para impulsar un proyecto de ciudad aprovechando la llegada del TAV. Por su parte, en Nantes, la ciudad de Congresos, inaugurada en 1992, fue espoleada gracias al TAV, pues con la mejora de los servicios el nuevo ferrocarril se convirtió en un argumento evidente de promoción. Así mismo se apreció que la mayor competitividad del TAV se producía a distancias entre 300 y 600km. (1,5 a 4h.) captando entre 1989 y 1993 una cuota de participación modal del 13% en detrimento sobre todo del avión. En cuanto al impacto sobre el turismo se produjo una reducción de la duración de estancia y una subida global de la frecuencia de los desplazamientos, mientras que respecto de los viajes de fines de semana, el crecimiento de estos desplazamientos se concentra sobre una superficie geográfica entre los 350-400 a 600km. siendo el dinamismo especialmente sensible en las poblaciones de elevado estatus social y entre 30 y 59 años. En este sentido se constató que el poder de atracción del TAV es menor sobre las cortas distancias (menos de 350km). Se observa pues el mismo fenómeno que para la movilidad profesional aunque en esta población de fin de semana es más sensible a la tarificación. En definitiva se observa:
  - Una zona cercana donde el avión está fuera de curso y donde el ferrocarril de alta velocidad pierde cuotas de mercado.

- Una zona que corresponde a cerca de dos horas de trayecto en la que el TAV muestra su mayor competitividad con una reacción positiva del tráfico profesional y una fuerte subida del tráfico de fin de semana.
- Una zona de largas distancias donde se marginaliza el tren.
  
- Con respecto al efecto del TAV en las regiones de Borgoña y Rhône-Alpes, se multiplicaron los viajes de fin de semana y las pequeñas vacaciones, mientras que el efecto sobre los bienes inmuebles y las segundas residencias fue escaso. También se produjo un aumento de las visitas a lugares singulares como en las pequeñas ciudades Beaune y Montbard que casi alcanzan el punto de saturación. Así, la Abadía de Fontenay, separada cinco kilómetros de Montbard, vio el número de visitantes crecer cerca de un 40% en tres años<sup>83</sup>.
  
- Por último, en cuanto al TGV-Nord, una vez más cabe destacar la operación de Lille gracias a la gran implicación de los agentes locales y regionales que demuestran que es posible generar un tráfico turístico importante y estable. Ejemplo de ello es que en 2004, Lille fue la Capital Europea de la Cultura. Los resultados demuestran que en diez años la ocupación en el sector hotelero ha aumentado diez puntos; más concretamente sobre Lille Centro se alcanza una ocupación del 82% anual, alcanzando el 100% los sábados por la noche. En esto influye mucho la localización de Lille como destino festivo para la clientela regional y extranjera sin precios tan desorbitados como en la capital París. Sin el acceso fácil proporcionado por el TAV este desarrollo no habría sido posible; un destino fácil y accesible a pie del centro de Londres o Bruselas, como dicen los responsables de la Oficina del turismo de la ciudad.

Como síntesis de la incidencia del TAV en Francia sobre el turismo tras más de veinte años de experiencia se pueden extraer las siguientes enseñanzas:

- La zona de competencia del TAV se sitúa entre 1h30 y 3-4h. de trayecto.
  
- Se han dado efectos turísticos inmediatos como una modernización de la imagen de las ciudades, un aumento en la frecuencia del número de viajes, un aumento del número de grupos de turistas, un aumento del número de excursionistas y un aumento de la frecuencia en las líneas turísticas conocidas y una reducción en el número de pernoctaciones por viaje<sup>84</sup>. Los viajes son más frecuentes, más cortos y los viajeros tienen una movilidad mayor. Pero el descenso en el número de pernoctaciones en los hoteles y el incremento de los grupos de viaje no son fenómenos simétricos. Mientras por una parte, los hoteles en Dijon, Valence y los distritos cercanos a la estación de ferrocarril de Perrache en Lyon se quejan de un descenso notable en las pernoctaciones puesto que es posible realizar viajes de ida y vuelta gracias a la alta velocidad sobre todo motivo negocios, pequeñas ciudades como Beaune y Montbard, casi alcanzan el punto de saturación como se ha visto<sup>85</sup>.
  
- Sin embargo, esos efectos automáticos dependen mucho de las circunstancias locales y del grado de implicación de los protagonistas locales que no deben circunscribirse sólo

---

<sup>83</sup> Bonnafous, A. op. cit. pág 135.

<sup>84</sup> Cassotti, I.: *L'Impact del TGV-Est sur le tourisme de affaires: Quelles stratégies pour Reims et Epernay ?*, Chambre de Commerce et d'industrie de Reims et d'Epernay, París, 2004, pág. 3.

<sup>85</sup> Bonnafous, A. op. cit. pág 135.

a los años previos e inmediatos a la puesta en marcha de los nuevos servicios. Es decir, el impacto del TGV es limitado si no existen políticas de acompañamiento<sup>86</sup>.

#### 10.4. JAPÓN.

Como se indicó previamente la alta velocidad nació en Japón en 1964 uniendo las ciudades de Tokio y Osaka distantes 515km. a una velocidad de 210km/h<sup>87</sup>. El sistema Shinkansen actual, cuya red se representa en el MAPA 4.8 se caracteriza por la alta frecuencia de los servicios y las distancias cortas entre estaciones -35 kilómetros- en relación a las líneas europeas, características atribuibles a la alta densidad de población y la localización de las ciudades a lo largo de las líneas<sup>88</sup>.

Tras diez años de funcionamiento de la línea Tokaido Shinkansen se puso de manifiesto que aquellas regiones que no disponían del nuevo servicio ferroviario sufrieron una considerable ralentización en su desarrollo relativo. También se observó un crecimiento mayor de la población en aquellas ciudades donde la nueva línea tenía parada, con respecto a otras ciudades en torno a la Shinkansen: Desde 1965 hasta 1975 las ciudades con parada lo hicieron a un ritmo de 1,6% mientras que aquellas ciudades a lo largo de la línea sin parada crecieron a un ritmo del 1,1%<sup>89</sup>. Las variables que influyeron en el crecimiento urbano fueron la presencia de sectores basados en el intercambio de información (negocios, banca, universidad) y el acceso por autopista, mientras que las variables que limitaron el crecimiento en las regiones con estación se relacionaron con un gran peso de la industria manufacturera y una población envejecida<sup>90</sup>.

Otro de los efectos observados fue el crecimiento del turismo y de los desplazamientos por motivo de negocios:

- Con respecto a la actividad turística, los viajes por este motivo aumentaron del 15 al 25% del total observado en la línea (datos de 1975). Paralelamente al crecimiento de estos desplazamientos por motivos turísticos, también aumentó el comercio minorista en aquellas localidades servidas por la Tokaido Shinkansen<sup>91</sup>. Sin embargo, el crecimiento en el turismo ha tenido efectos contradictorios según estaciones. De hecho, las pernoctaciones no crecieron proporcionalmente en las paradas intermedias debido a la posibilidad de realizar el viaje en el mismo día<sup>92</sup>.
- Con respecto a los desplazamientos por motivo de negocios, la potenciación de la movilidad que supuso la construcción de la nueva línea facilitó un crecimiento de aquéllos, si bien como efecto indirecto se constató una disminución de la demanda hotelera; de nuevo, la rapidez y frecuencia de los nuevos trenes evita pernoctar fuera del hogar en los desplazamientos de negocios<sup>93</sup>.

Por otra parte, el aumento de la movilidad individual que ha originado la nueva línea ha ocasionado una concentración creciente de actividades terciarias en Tokio y Osaka, separadas más de 500km. Este papel se puede ilustrar en actividades relacionadas con servicios terciarios de alto

---

<sup>86</sup> Cassotti, I. op. cit. pág. 3.

<sup>87</sup> Japan Railway & Transport, Octubre 1994, nº 3, East Japan Railway Culture Foundation.

<sup>88</sup> Okada, H.: “Features and Economic and Social Effects of the Shinkansen” en *Japan Railway & Transport*, Octubre 1994, nº 3, East Japan Railway Culture Foundation, pág. 10.

<sup>89</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 5.

<sup>90</sup> Haynes, K. E.: “Labor markets and regional transportation improvements: the case of high-speed trains” en *The annals of regional science*, nº 31, 1997, pág. 67 según Nakamura, H. y Ueda, T.: “The Impacts of the Shinkansen on Regional Development”, The Fifth World Conference on Transport Research, Yokohama, Vol. III. Western, Periodicals, Ventura, California, 1989.

<sup>91</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 5.

<sup>92</sup> Haynes, K. E. op. cit. pág. 67.

<sup>93</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 5.

nivel (sedes sociales de empresas, de la bolsa o de bancos). Como ejemplo, tras la apertura de la nueva línea, Nagoya, que jugaba un papel de ciudad intermedia entre ambas capitales, quedó fuera de esta línea, padeciendo un fuerte descenso en los empleos relacionados con las citadas actividades. El CUADRO 4.2 recoge la evolución de las distintas áreas metropolitanas consideradas<sup>94</sup>:

**CUADRO 4.2: EVOLUCIÓN RELATIVA DEL EMPLEO EN EL SECTOR TERCIARIO DE ALTO NIVEL (ÁREA METROPOLITANA DE TOKIO = 100%).**

| ÁREA METROPOLITANA | 1955-60 | 1960-65 | 1965-70       |
|--------------------|---------|---------|---------------|
| Kioto-Osaka-Kobe   | 74,9    | 80,8    | 109,9 (+35%)  |
| Nagoya             | 109,9   | 92,6    | 80,6 (-29,3%) |

Fuente: Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A.: “Alta velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005 según Plaud, A.: *Les nouvelles voies ferrées à grande vitesse et l'aménagement du territoire du Japon*.

Otro ejemplo ilustrativo acerca de los efectos del Shinkansen se aprecia en una ciudad mediana, Kakegawa, de algo más de setenta mil habitantes, situada en torno a 230km. de Tokio, y a 50km. de Shizuoka, la capital de la prefectura. La ciudad quedó fuera de la línea Tokaido-Shinkansen hasta 1988 en que se construyó una estación para pasar a disponer de estos servicios<sup>95</sup>. El crecimiento en el empleo y la producción en las actividades relacionadas con el subsector comercial reflejan un aumento considerable desde esa fecha como indica el CUADRO 4.3:

**CUADRO 4.3: EVOLUCIÓN RELATIVA DEL EMPLEO Y LA PRODUCCIÓN EN EL SUBSECTOR COMERCIAL EN KAKEGAWA (1988 = 100).**

|            | 1985  | 1988 | 1992  |
|------------|-------|------|-------|
| EMPLEO     | 96.0  | 100  | 108.1 |
| PRODUCCIÓN | 100.1 | 100  | 137.6 |

Fuente: Okada, H.: “Features an Economic and Social Effects of the Shinkansen” en *Japan Railway & Transport*, Octubre 1994, nº 3, East Japan Railway Culture Foundation.

En general, a lo largo de la línea Shinkansen el crecimiento del empleo en el comercio minorista, industria, construcción y mayoristas fue del 16 al 34% mayor en las poblaciones con estación frente a aquellas donde no había estación. En otro estudio esto fue corroborado encontrando un diferencial del 26% del crecimiento del empleo en localidades con estación con respecto a otras sin ella (+1,8% frente a 1,3%) respectivamente<sup>96</sup>.

Por último, no se puede pasar por alto que, si bien los estudios del Shinkansen indican desarrollos socioeconómicos paralelos a la línea de alta velocidad, el trazado de la propia línea fue seleccionada con arreglo a las zonas de mayor dinamismo del país. Sin embargo, la línea y las estaciones dispersaron ese crecimiento desde los centros existentes (pre-TAV) hacia los subcentros con mayor accesibilidad relativa, con estaciones y junto a autovías<sup>97</sup>.

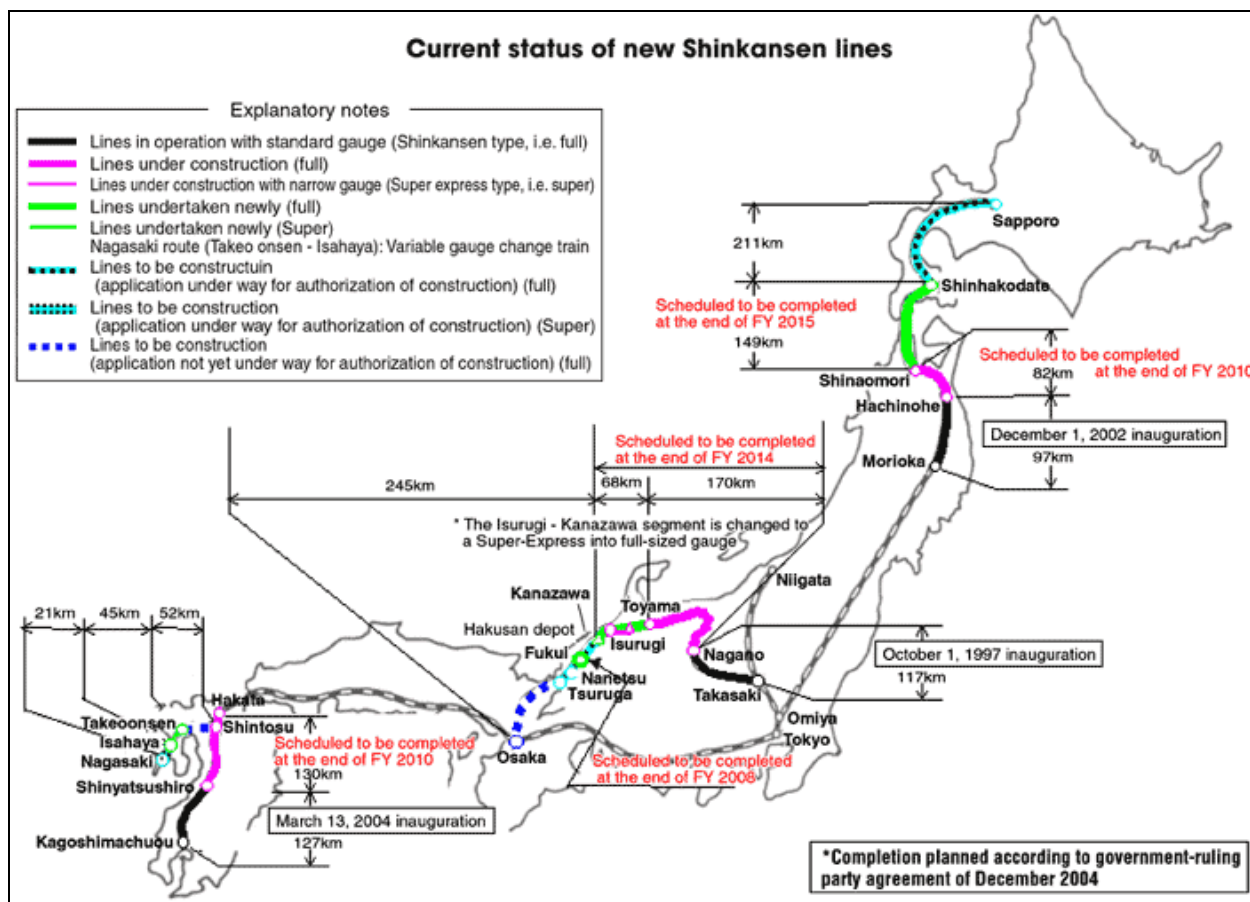
<sup>94</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 6.

<sup>95</sup> Okada, H. op. cit. pág. 16.

<sup>96</sup> Haynes, K. E. op. cit. pág. 67 según Hirota, R.: *Present Situation and Effects of the Shinkansen*. Paper presented to the International Seminar on High-Speed Trains, Paris, 1984, y Amano, K y Nakagawa, D.: “Study on Urbanization Impacts by New Stations of High Speed Railway. Conference of Korean Transportation Association, Dejeon City, 1990.

<sup>97</sup> Haynes, K. E. op. cit. pág. 69.

**MAPA 4.8: RED DE ALTA VELOCIDAD JAPONESA A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Ministry of Land, Infraestructura y Transport.  
 ([http://www.mlit.go.jp/english/2006/h\\_railway\\_bureau/01\\_shinkansen/03\\_status.html](http://www.mlit.go.jp/english/2006/h_railway_bureau/01_shinkansen/03_status.html))



## 10.5. ALEMANIA.

La alta velocidad llega a Alemania en 1991 a través de una línea de 327km. que unía Hannover y Würzburg, y el tramo Mannheim-Stuttgart de 100km<sup>98</sup>. En primer lugar cabría señalar que el tren de alta velocidad alemán (ICE), une una estructura urbana caracterizada por un buen número de ciudades medianas bien repartidas en el territorio a diferencia de la estructura marcadamente centralista de Francia<sup>99</sup>.

Por otro lado, la estrategia alemana es diferente de la japonesa o francesa con un enfoque complementario en mercancías y viajeros más que en pasajeros solamente desde el principio. El resultado han sido costes de la infraestructura mucho más grandes y costes operativos posiblemente también pero potencialmente aparecen unas mayores ventajas para los centros, particularmente para los industriales, que dispongan del nuevo servicio<sup>100</sup>.

Los resultados de un tardío comienzo y una pequeña expansión es que los efectos todavía se encuentran en su infancia. Las operaciones son muy nuevas pero la demanda de oficinas y de comercios minoristas en torno a, por ejemplo, la estación de Kassel-Wilhelmshöhe, inaugurada en 1992 y localizada a lo largo de la línea de alta velocidad Hannover-Würzburg creció en un 20% durante los primeros años de funcionamiento<sup>101</sup>.

Otro ejemplo es el caso de Mannheim, una ciudad con algo más de 300.000 habitantes en 1998, caracterizada por numerosos puestos de trabajo cualificados, mayoritariamente en el sector terciario, con una oferta de ocio y cultural muy elevada así como un entorno paisajístico muy atractivo. Desde 1991 queda unida a Stuttgart (1h. y 10min) y su conexión más importante se produce con el aeropuerto de Frankfurt (31min.). Por lo que respecta a la economía, en los últimos años la ciudad ha añadido tanto multinacionales importantes como pequeñas empresas<sup>102</sup>, pudiéndose describir otros efectos relacionados especialmente con el turismo de congresos: Existe un centro de congresos a cinco minutos de la estación que se ha ampliado para responder a la creciente demanda, de igual forma que han aumentado las plazas hoteleras de la ciudad, donde la mitad de las pernoctaciones están relacionadas con la asistencia a congresos. Es importante el dato que a principios de los 90 el 40% de los congresistas ya llegaban a la ciudad en tren. Con estos datos, más la existencia de numerosos atractivos turísticos no se ha constatado una disminución de pernoctaciones por la existencia de alta velocidad<sup>103</sup>.

El MAPA 4.9 recoge la red de alta velocidad prevista con horizonte 2020.

---

<sup>98</sup> López Pita, A.: “La elección del trazado de las nuevas líneas de ferrocarril en Europa. La relación Madrid-Barcelona” en *Revista de Obras Públicas*, nº 3.359, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1996, pág. 63.

<sup>99</sup> Feliu, J. op. cit. pág. 46 y Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 9. No obstante, la nueva línea de Colonia-Francfurt, inaugurada en 2002, tiene otra intención. No tiene paradas intermedias, y ha sido planteada para garantizar un tiempo de viaje mínimo entre las dos ciudades que haga al ferrocarril competitivo frente al transporte aéreo. Ribalaygua, C.: “Alta velocidad y ciudad: Estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas”, pág. 32, *CIUr*, nº 44, Instituto Juan de Herrera, Madrid, 2005.

<sup>100</sup> Feliu, J. op. cit. pág. 46 y Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 9.

<sup>101</sup> Haynes, K. E. op. cit. pág. 71.

<sup>102</sup> Feliu, J. op. cit. pp. 48 y 49 según Martí-Henneberg op. cit.

<sup>103</sup> Feliu, J. op. cit. pág. 49.

**MAPA 4.9: RED DE ALTA VELOCIDAD ALEMANA A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Diario Oficial de la Unión Europea de 30 de abril de 2004: Decisión nº 884/2004/CE, del Parlamento Europeo y el Consejo de 29 de abril de 2004

## **11. OTRAS VARIABLES RELACIONADAS CON EL IMPACTO DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

En este epígrafe se trata de completar el conocimiento adquirido respecto del ferrocarril convencional y en general de las infraestructuras de transporte en Corredor durante los últimos doscientos años y la experiencia en materia de alta velocidad en otras regiones del mundo, a través de la observación de algunas variables ya recogidas previamente pero también de otras que se añadirán según las especificidades del Corredor, permitiendo tanto reforzar las lecciones aprendidas como incorporar otras conclusiones relevantes para el estudio.

A tal fin, en primer lugar se ha llevado a cabo un análisis de los resultados ofrecidos por la “Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España” del año 2000<sup>104</sup>.

Así, en cuanto a la incidencia de la movilidad en relación a la ocupación, en el CUADRO 4.4 se aprecia cómo las personas ocupadas son las que más desplazamientos realizan tanto en día medio laborable (2,5) como en día medio de fin de semana (3). Este valor también resulta elevado en los estudiantes, 2 y 1,3 respectivamente. En el lado opuesto se encuentran las personas que se dedican a las labores del hogar, los parados, los jubilados y los menores de seis años con valores aproximadamente de 1,4 y 1,1 respectivamente.

Por otra parte, de acuerdo con el CUADRO 4.5, se aprecia cómo los ocupados realizan dos terceras partes del total de desplazamientos a más de 100km, distancia a partir de la cual puede comenzar a ser competitivo el AVE según se ha visto, repartiéndose el resto prácticamente a partes iguales. En cuanto al modo de transporte elegido para realizar sus desplazamientos más allá de esos 100km referidos, del CUADRO 4.6 cabe destacar que los ocupados son los que más utilizan el coche, con un 73,5%, y el avión con más de un 10%. En el lado contrario, son los jubilados y los estudiantes los que más utilizan el autobús y el tren seguramente porque en muchas ocasiones se trata de viajeros cautivos.

En conclusión, con respecto a la ocupación se puede afirmar que existe una relación directa entre ocupación y número de viajes. Además, son éstos los que más utilizan el avión, pudiendo quedar claramente disminuido en el reparto modal a favor del tren de alta velocidad sobre todo para relaciones del orden de los 500km como demuestra la experiencia vista en otros países y como es el caso de las distancias entre Madrid y el litoral.

Por tanto, se puede afirmar que en los municipios donde cuenten con niveles altos de ocupación se producirá un efecto favorable a raíz de la llegada del TAV, pues el número relativo de usuarios potenciales será mayor frente a otras localidades con un nivel de ocupación bajo.

---

<sup>104</sup> Editada por la Dirección General de Programación Económica. Ministerio de Fomento.

**CUADRO 4.4: RELACIÓN ENTRE LA MOVILIDAD Y LA OCUPACIÓN**

|                          |               |            | <b>DESPLAZAMIENTOS EN DÍA MEDIO LABORABLES</b> |            |                          | <b>DESPLAZAMIENTOS EN DÍA MEDIO DE FIN DE SEMANA</b> |            |                          |
|--------------------------|---------------|------------|--|------------|--------------------------|--|------------|--------------------------|
|                          | Total         |            | Personas con desplazamientos                   |            | Media en total población | Personas con desplazamientos                         |            | Media en total población |
|                          | V.Absol.      | %          | V.Absol.                                       | %          | Media                    | V. Absol.  | %          | Media                    |
| <b>Ocupado</b>           | 15.959,8      | 39,92      | 13.183,6                                       | 50,37      | 2,5                      | 9.636,0  | 47,16      | 1,6                      |
| <b>Labores del hogar</b> | 5.193,8       | 12,99      | 2.484,1  | 9,49       | 1,4                      | 2.198,6  | 10,76      | 1,0                      |
| <b>Parado y otros</b>    | 2.912,4       | 7,28       | 1.604,4  | 6,13       | 1,5                      | 1.476,2  | 7,23       | 1,2                      |
| <b>Jubilado</b>          | 7.134,9       | 17,85      | 3.087,9  | 11,80      | 1,1                      | 2.630,0  | 12,87      | 0,9                      |
| <b>Estudiante</b>        | 7.102,7       | 17,77      | 4.986,0  | 19,05      | 2,0                      | 3.681,8  | 18,02      | 1,3                      |
| <b>Menor de 6 años</b>   | 1.677,4       | 4,20       | 827,2  | 3,16       | 1,4                      | 808,6  | 3,96       | 1,1                      |
| <b>TOTAL</b>             | <b>39.981</b> | <b>100</b> | <b>26.173,2</b>                                | <b>100</b> | <b>1,9</b>               | <b>20.431,3</b>                                      | <b>100</b> | <b>1,3</b>               |

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento.

**CUADRO 4.5: RELACIÓN ENTRE LA MOVILIDAD Y LA OCUPACIÓN EXCLUSIVAMENTE PARA VIAJES A DISTANCIAS SUPERIORES A LOS CIEN KILÓMETROS**

| <b>MOTIVO DEL VIAJE</b>  |                  |            |
|--------------------------|------------------|------------|
|                          | Total Viajes     |            |
|                          | V.Absol.         | %          |
| <b>Ocupado</b>           | 72.964,1         | 67,3       |
| <b>Labores del hogar</b> | 10544,9          | 9,7        |
| <b>Parado y otros</b>    | 5685,4           | 5,2        |
| <b>Jubilado</b>          | 8693,1           | 8,0        |
| <b>Estudiantes</b>       | 10605,5          | 9,8        |
| <b>TOTAL</b>             | <b>108.493,1</b> | <b>100</b> |

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento.

**CUADRO 4.6: RELACIÓN ENTRE EL MODO PRINCIPAL DE VIAJE Y LA OCUPACIÓN**

|                          | <b>MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL</b> |            |                  |            |                 |             |                 |             |
|--------------------------|-------------------------------------|------------|------------------|------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
|                          | Total Personas                      |            | Total Viajes     |            | Coche           |             | Autobús         |             |
|                          | V.Absol.                            | %          | V.Absol.         | %          | Viajes          | %           | Viajes          | %           |
| <b>Ocupado</b>           | 16.706,1                            | 100        | 72.964,1         | 100        | 53.596,5        | 73,5        | 5.665,5         | 7,8         |
| <b>Labores del hogar</b> | 5.352,8                             | 100        | 10.544,9         | 100        | 7.616,5         | 72,2        | 1.359,8         | 12,9        |
| <b>Parado y otros</b>    | 2.354,4                             | 100        | 5.685,4          | 100        | 3.565,1         | 62,7        | 1.135,2         | 20,0        |
| <b>Jubilado</b>          | 7.258,7                             | 100        | 8.693,1          | 100        | 4.903,2         | 56,4        | 2.074,6         | 23,9        |
| <b>Estudiante</b>        | 2.860,7                             | 100        | 10.605,5         | 100        | 5.970,8         | 56,3        | 2.918,3         | 27,5        |
| <b>TOTAL</b>             | <b>34.532,8</b>                     | <b>100</b> | <b>108.493,1</b> | <b>100</b> | <b>75.652,1</b> | <b>69,7</b> | <b>13.153,4</b> | <b>12,1</b> |

| <b>MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL</b> |                |            |                 |            |                |            |
|-------------------------------------|----------------|------------|-----------------|------------|----------------|------------|
|                                     | Tren           |            | Avión           |            | Otros          |            |
|                                     | Viajes         | %          | Viajes          | %          | Viajes         | %          |
| <b>Ocupado</b>                      | 3.526,0        | 4,8        | 7.701,8         | 10,6       | 2.474,3        | 3,4        |
| <b>Labores del hogar</b>            | 659,6          | 6,3        | 762,5           | 7,2        | 146,5          | 1,4        |
| <b>Parado y otros</b>               | 467,4          | 8,2        | 384,2           | 6,8        | 133,5          | 2,3        |
| <b>Jubilado</b>                     | 1.033,5        | 11,9       | 627,4           | 7,2        | 54,3           | 0,6        |
| <b>Estudiante</b>                   | 844,7          | 8,0        | 794,0           | 7,5        | 77,7           | 0,7        |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>6.531,3</b> | <b>6,0</b> | <b>10.269,9</b> | <b>9,5</b> | <b>2.886,4</b> | <b>2,7</b> |

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento.

En cuanto a la relación entre motivo del viaje y nivel de estudios, el CUADRO 4.7 muestra que conforme asciende el nivel de estudios, desde “Sin estudios o primaria sin terminar” hasta “Estudios universitarios” bajan los desplazamientos motivo vacaciones, ocio, y visita a familiares o amigos, mientras que aumenta los motivos profesionales e ir a la segunda residencia, lo cual de nuevo indica la relación positiva entre nivel de estudios, viajes profesionales e ir a segunda residencia. Estos resultados están en consonancia con la experiencia tanto española como internacional en lo que a viajes motivo negocios se refiere, donde el perfil del mayoritario del tren de alta velocidad corresponde a profesionales de elevada cualificación.

De este modo aquellos municipios cuyos residentes alcancen niveles formativos mayores experimentarán una incidencia favorable del TAV mayor a la de aquellos cuya población esté menos formada en términos relativos.

**CUADRO 4.7: RELACIÓN ENTRE EL MOTIVO DEL VIAJE Y EL GRADO DE FORMACIÓN**

|   | <b>MOTIVO DEL VIAJE</b> |            |                     |            |                   |             |                 |             |
|---|-------------------------|------------|---------------------|------------|-------------------|-------------|-----------------|-------------|
|   | <b>Total Personas</b>   |            | <b>Total Viajes</b> |            | <b>Vacaciones</b> |             | <b>Ocio</b>     |             |
|   | <b>V.Absol.</b>         | <b>%</b>   | <b>V.Absol.</b>     | <b>%</b>   | <b>Viajes</b>     | <b>%</b>    | <b>Viajes</b>   | <b>%</b>    |
| <b>Sin estudios o primaria sin terminar</b> | 5.464,8                 | 100        | 4.754,8             | 100        | 1.755,7           | 36,9        | 1.412,4         | 29,7        |
| <b>Estudios primarios</b>                   | 9.773,7                 | 100        | 19.535,4            | 100        | 6.051,2           | 31,0        | 4.867,7         | 24,9        |
| <b>Educación secundaria</b>                 | 12.630,0                | 100        | 44.752,0            | 100        | 12.741,8          | 28,5        | 13.541,5        | 30,3        |
| <b>F.P. superior</b>                        | 1.934,0                 | 100        | 7.123,6             | 100        | 2.231,6           | 31,3        | 2.093,0         | 29,4        |
| <b>Estudios universitarios</b>              | 4.730,3                 | 100        | 32.327,8            | 100        | 8.376,1           | 25,9        | 7.987,3         | 24,7        |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>34.532,8</b>         | <b>100</b> | <b>108.493,1</b>    | <b>100</b> | <b>31.156,3</b>   | <b>28,7</b> | <b>29.902,0</b> | <b>27,6</b> |

|   | <b>MOTIVO DEL VIAJE</b>      |             |                                   |             |                           |            |                |            |
|---|------------------------------|-------------|-----------------------------------|-------------|---------------------------|------------|----------------|------------|
|   | <b>Motivos profesionales</b> |             | <b>Visita familiares o amigos</b> |             | <b>Ir a 2º residencia</b> |            | <b>Otras</b>   |            |
|   | <b>Viajes</b>                | <b>%</b>    | <b>Viajes</b>                     | <b>%</b>    | <b>Viajes</b>             | <b>%</b>   | <b>Viajes</b>  | <b>%</b>   |
| <b>Sin estudios o primaria sin terminar</b> | 190,8                        | 4,0         | 762,1                             | 16,0        | 275,0                     | 5,8        | 358,8          | 7,5        |
| <b>Estudios primarios</b>                   | 2.928,1                      | 15,0        | 3.013,7                           | 15,4        | 1.649,5                   | 8,4        | 1.025,3        | 5,2        |
| <b>Educación secundaria</b>                 | 6.836,7                      | 15,3        | 5.852,4                           | 13,1        | 3.640,6                   | 8,1        | 2.139,1        | 4,8        |
| <b>F.P. superior</b>                        | 1.485,9                      | 20,9        | 608,0                             | 8,5         | 547,3                     | 7,7        | 157,8          | 2,2        |
| <b>Estudios universitarios</b>              | 7.125,1                      | 22,0        | 4.097,0                           | 12,7        | 3.765,6                   | 11,6       | 976,1          | 3,0        |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>18.566,5</b>              | <b>17,1</b> | <b>14.333,1</b>                   | <b>13,2</b> | <b>9.878,0</b>            | <b>9,1</b> | <b>4.657,1</b> | <b>4,3</b> |

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento.

En cuanto a relación entre el motivo del viaje y el modo de transporte principal, en el CUADRO 4.8 se observa cómo es en los viajes a la segunda residencia donde más se utiliza el vehículo privado (80,7%), siendo exiguos el uso del ferrocarril (3,1%) y del avión (1,1%). Otro tanto ocurre con los viajes de ocio donde la utilización del coche alcanza el 79,9%. Por el contrario, es en los viajes motivo profesional en los que en menor porcentaje se utiliza el coche (56,9%) y en los que más se utiliza el tren (7,8%) y el avión (21,5%).

De estos resultados se extraen dos conclusiones de gran importancia pues:

- 1) Se vuelve a poner de manifiesto la importancia que adquiere en una región un elevado nivel de empleo y cualificación pues son los motivos profesionales los que muestran una menor dependencia del vehículo privado y, por tanto, más susceptibles “a priori” de una transferencia modal e inducción de viajes desde otras regiones. Del mismo modo, aquellas regiones que destaquen como destino por vacaciones (excluida la segunda residencia) en la actualidad, también pueden verse “a priori” favorecidas por los nuevos servicios a través de esa demanda transferida y/o inducida.
- 2) Por el contrario, aquellas zonas con una especialización turística basada sobre todo en la segunda residencia difícilmente podrán beneficiarse de los potenciales de la alta velocidad por la gran dependencia del vehículo privado y la presumible escasa transferencia modal e inducción hacia el TAV. Esta conclusión es coincidente con lo acontecido en España y otros países al respecto tal y como se describió con anterioridad. En cualquier caso, en el apartado siguiente se detallarán las condiciones y efectos esperados sobre los distintos tipos y ámbitos turísticos.

**CUADRO 4.8: RELACIÓN ENTRE EL MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL Y EL MOTIVO DEL VIAJE**

|                                     | MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL |            |                 |             |                 |             |                |            |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------|------------|
|                                     | Total                        |            | Coche           |             | Autobús         |             | Tren           |            |
|                                     | Viajes                       | %          | Viajes          | %           | Viajes          | %           | Viajes         | %          |
| <b>Vacaciones</b>                   | 31.156,3                     | 100        | 19.316,0        | 62,0        | 3.921,7         | 12,6        | 2.393,7        | 7,7        |
| <b>Ocio</b>                         | 29.902,0                     | 100        | 23.905,6        | 79,9        | 3.899,8         | 13,0        | 1.034,7        | 3,5        |
| <b>Motivos profesionales</b>        | 18.566,5                     | 100        | 10.565,8        | 56,9        | 867,5           | 4,7         | 1.448,0        | 7,8        |
| <b>Visita a familiares o amigos</b> | 14.333,1                     | 100        | 10.853,9        | 75,7        | 2.189,7         | 15,3        | 922,4          | 6,4        |
| <b>Ir a segunda residencia</b>      | 9.878,0                      | 100        | 7.973,5         | 80,7        | 1.472,1         | 14,9        | 310,7          | 3,1        |
| <b>Otros</b>                        | 4.657,1                      | 100        | 3.037,2         | 65,2        | 802,8           | 17,2        | 421,7          | 9,1        |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>108.493,1</b>             | <b>100</b> | <b>75.652,1</b> | <b>69,7</b> | <b>13.153,4</b> | <b>12,1</b> | <b>6.531,3</b> | <b>6,0</b> |

|                                     | MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL |            |               |            |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|---------------|------------|
|                                     | Avión                        |            | Otros         |            |
|                                     | Viajes                       | %          | Viajes        | %          |
| <b>Vacaciones</b>                   | 4.958,2                      | 15,9       | 566,7         | 1,8        |
| <b>Ocio</b>                         | 661,1                        | 2,2        | 400,9         | 1,3        |
| <b>Motivos profesionales</b>        | 4.000,4                      | 21,5       | 1.684,8       | 9,1        |
| <b>Visita a familiares o amigos</b> | 272,8                        | 1,9        | 94,3          | 0,7        |
| <b>Ir a segunda residencia</b>      | 104,8                        | 1,1        | 16,9          | 0,2        |
| <b>Otros</b>                        | 272,8                        | 5,9        | 122,8         | 2,6        |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>10.269,9</b>              | <b>9,5</b> | <b>2886,4</b> | <b>2,7</b> |

Fuente: Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento.

Al hilo de esta última conclusión referida al turismo, pero sobre todo por la gran importancia que esta actividad en sus distintas variantes -“sol y playa”, cultural, deportivo-, en el propio Corredor Madrid-Levante, a continuación se repasan sus características más relevantes para esta investigación. Para ello se utilizarán los datos de movilidad motivo turismo recogidos en el estudio “España: Turismo Interior 2003”<sup>105</sup>.

Así, se va a analizar para cada Comunidad Autónoma del Corredor el número de turistas por lugar de origen referido al resto de Autonomías también del Corredor, los modos utilizados para llegar a la Comunidad de destino, en este caso referido a toda España, y el número de turistas

<sup>105</sup> Instituto de Estudios Jurídicos, Secretaría General de Turismo, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Ministerio de Industri, Turismo y Comercio.



referido al tipo de alojamiento elegido, de nuevo referido al conjunto de turistas nacionales (CUADROS 4.9 al 4.20):

A modo de resumen se pueden extraer básicamente dos conclusiones:

1. Los flujos más importantes se producen desde la Comunidad de Madrid hacia Castilla-La Mancha con casi seis millones de turistas, seguido del origen Comunidad Valenciana y destino la propia Castilla-La Mancha con más de un millón. No obstante, una vez más habría que excluir los turistas cuyos destinos manchegos quedan fuera del ámbito del Corredor Madrid-Levante y aquellos turistas que realizan desplazamientos cortos gracias a la proximidad respecto de Castilla-La Mancha. También con cerca de dos millones se encuentra la relación origen Madrid, destino Comunidad Valenciana, donde la distancia entre ambas incide favorablemente sobre la Comunidad Valenciana.  
Con valores menores se encuentran las relaciones de Castilla-La Mancha y Murcia hacia la Comunidad Valenciana, que una vez más pueden deberse a la cercanía entre ambas, y por tanto, con una presumible escasa incidencia del TAV en ellas, y el destino Murcia desde la Comunidad Valenciana, que respondería al mismo esquema, pero también desde Madrid, con casi quinientos mil turistas, y que en este caso, se pueden dar las circunstancias para que la incidencia del TAV sea apreciable sobre todo por lo que a la distancia que separa ambas regiones se refiere.  
Por último, de nuevo se observa el mayor flujo de turistas desde la región más populosa hacia las menos pobladas (más de ocho millones) que en sentido contrario (menos de un millón) en consonancia con los resultados por motivos del apartado anterior.
2. Se observa de nuevo una clara relación entre el alojamiento basado en la segunda residencia y el uso masivo del automóvil motivo turismo en general. Por el contrario, se aprecia que conforme va aumentando el peso del alojamiento hotelero el uso del coche disminuye para efectuar los desplazamientos, con lo que otra vez se concluye que aquellas ciudades y regiones que apuesten por un modelo de desarrollo turístico basado en el modelo hotelero obtendrán mayores sinergias respecto del tren de alta velocidad frente a aquellas otras más que hayan o estén apostando por el turismo residencial, altamente dependiente del vehículo particular y sobre el que se espera que apenas varíen los hábitos de movilidad.  
Aunque según estos resultados las regiones más especializadas en el turismo hotelero corresponden a la Comunidad de Madrid y la Comunidad Valenciana, mientras que Murcia, y sobre todo, Castilla-La Mancha, muestran un modelo desarrollo más asociado al turismo residencial, ya se vio que las variaciones según municipios en las propias regiones eran muy acusadas lo que hace que esta caracterización autonómica sea de escaso interés con arreglo a los fines de este estudio.

**CUADRO 4.9: NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN CON DESTINO LA COMUNIDAD DE MADRID**

|                             | NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN |       |
|-----------------------------|--|-------|
|                             | Turistas                               |       |
|                             | V. Absoluto                            | %     |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 537.615                                | 56,70 |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 313.563                                | 33,07 |
| <b>Región de Murcia</b>     | 97.036                                 | 10,23 |
| <b>TOTAL</b>                | 948.214                                | 100   |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.10: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO CON DESTINO LA COMUNIDAD DE MADRID**

| NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO |           |      |          |     |          |     |          |     |           |     |
|--|-----------|------|----------|-----|----------|-----|----------|-----|-----------|-----|
|  | Coche     |      | Autobús  |     | Avión    |     | Otros    |     | Total     |     |
|  | Turistas  | %    | Turistas | %   | Turistas | %   | Turistas | %   | Turistas  | %   |
| <b>Comunidad de Madrid</b>                             | 6.914.887 | 83,5 | 600.520  | 7,2 | 304.842  | 3,7 | 464.258  | 5,6 | 8.284.507 | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.11: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO CON DESTINO LA COMUNIDAD DE MADRID**

| NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO |                     |      |                   |      |                    |     |                    |     |                 |   |           |     |
|--|---------------------|------|-------------------|------|--------------------|-----|--------------------|-----|-----------------|---|-----------|-----|
|  | Hoteles o similares |      | Vivienda gratuita |      | Vivienda alquilada |     | Otros alojamientos |     | Sin especificar |   | Total     |     |
|  | Turistas            | %    | Turistas          | %    | Turistas           | %   | Turistas           | %   | Turistas        | % | Turistas  | %   |
| <b>Comunidad de Madrid</b>                   | 894.729             | 10,8 | 6.983.221         | 84,3 | 162.468            | 2,0 | 244.089            | 2,9 | -               | - | 8.284.507 | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.12: NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN CON DESTINO CASTILLA-LA MANCHA**

|                             | <b>NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN</b> |          |
|-----------------------------|---|----------|
|                             | Turistas                                      |          |
|                             | <b>V. Absoluto</b>                            | <b>%</b> |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 1.215.251                                     | 16,00    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 6.292.837                                     | 82,87    |
| <b>Región de Murcia</b>     | 85.584  | 1,13     |
| <b>TOTAL</b>                | 7.593.672                                     | 100,00   |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.13: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO CON DESTINO CASTILLA-LA MANCHA**

| <b>NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO</b> |              |      |                |     |              |     |              |     |              |     |
|---|--------------|------|----------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|
|   | <b>Coche</b> |      | <b>Autobús</b> |     | <b>Avión</b> |     | <b>Otros</b> |     | <b>Total</b> |     |
|   | Turistas     | %    | Turistas       | %   | Turistas     | %   | Turistas     | %   | Turistas     | %   |
| <b>Castilla-La Mancha</b>                                     | 9.762.356    | 94,2 | 324.975        | 3,1 | 15.335       | 0,1 | 263.218      | 2,5 | 10.365.883   | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.14: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO CON DESTINO CASTILLA-LA MANCHA**

| <b>NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO</b> |                            |     |                          |      |                           |     |                           |     |                        |   |              |     |
|---|----------------------------|-----|--------------------------|------|---------------------------|-----|---------------------------|-----|------------------------|---|--------------|-----|
|   | <b>Hoteles o similares</b> |     | <b>Vivienda gratuita</b> |      | <b>Vivienda alquilada</b> |     | <b>Otros alojamientos</b> |     | <b>Sin especificar</b> |   | <b>Total</b> |     |
|   | Turistas                   | %   | Turistas                 | %    | Turistas                  | %   | Turistas                  | %   | Turistas               | % | Turistas     | %   |
| <b>Castilla-La Mancha</b>                           | 315.480                    | 3,0 | 9.523.956                | 91,9 | 297.676                   | 2,9 | 228.770                   | 2,2 | -                      | - | 10.365.883   | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.15: NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN CON DESTINO LA COMUNIDAD VALENCIANA**

|                            | <b>NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN</b> |          |
|----------------------------|---|----------|
|                            | Turistas                                      |          |
|                            | <b>V. Absoluto</b>                            | <b>%</b> |
| <b>Castilla- La Mancha</b> | 687.871                                       | 23,89    |
| <b>Comunidad de Madrid</b> | 1.706.494                                     | 59,27    |
| <b>Región de Murcia</b>    | 484.852                                       | 16,84    |
| <b>TOTAL</b>               | 2.879.217                                     | 100,00   |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.16: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO CON DESTINO LA COMUNIDAD VALENCIANA**

| <b>NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO</b> |              |      |                |     |              |     |              |     |                   |     |
|---|--------------|------|----------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|-------------------|-----|
|   | <b>Coche</b> |      | <b>Autobús</b> |     | <b>Avión</b> |     | <b>Otros</b> |     | <b>Total</b>      |     |
|   | Turistas     | %    | Turistas       | %   | Turistas     | %   | Turistas     | %   | Turistas          | %   |
| <b>Comunidad Valenciana</b>                                   | 13.459.354   | 91,1 | 809.850        | 5,5 | 120.185      | 0,8 | 378.821      | 2,6 | <b>14.768.210</b> | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.17: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO CON DESTINO LA COMUNIDAD VALENCIANA**

| <b>NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO</b> |                          |     |                          |      |                           |     |                           |     |                        |   |                   |     |
|---|--------------------------|-----|--------------------------|------|---------------------------|-----|---------------------------|-----|------------------------|---|-------------------|-----|
|   | <b>Hoteles similares</b> |     | <b>Vivienda gratuita</b> |      | <b>Vivienda alquilada</b> |     | <b>Otros alojamientos</b> |     | <b>Sin especificar</b> |   | <b>Total</b>      |     |
|   | Turistas                 | %   | Turistas                 | %    | Turistas                  | %   | Turistas                  | %   | Turistas               | % | Turistas          | %   |
| <b>Comunidad Valenciana</b>                         | 1.433.248                | 9,7 | 12.095.597               | 81,8 | 851.124                   | 5,8 | 410.359                   | 2,8 | -                      | - | <b>14.790.328</b> | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.18: NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN CON DESTINO LA REGIÓN DE MURCIA**

|                             | <b>NÚMERO DE TURISTAS POR LUGAR DE ORIGEN</b> |          |
|-----------------------------|---|----------|
|                             | Turistas                                      |          |
|                             | <b>V. Absoluto</b>                            | <b>%</b> |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 92.074  | 9,65     |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 393.581                                       | 41,26    |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 468.181                                       | 49,08    |
| <b>TOTAL</b>                | 953.836                                       | 100,00   |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.19: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO CON DESTINO LA REGIÓN DE MURCIA**

| <b>NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO</b> |              |      |                |     |              |     |              |     |              |     |
|---|--------------|------|----------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|
|   | <b>Coche</b> |      | <b>Autobús</b> |     | <b>Avión</b> |     | <b>Otros</b> |     | <b>Total</b> |     |
|   | Turistas     | %    | Turistas       | %   | Turistas     | %   | Turistas     | %   | Turistas     | %   |
| <b>Región de Murcia</b>                                       | 2.732.329    | 92,1 | 174.029        | 5,9 | 8.766        | 0,3 | 51.562       | 1,7 | 2.966.686    | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

**CUADRO 4.20: NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO CON DESTINO LA REGIÓN DE MURCIA**

| <b>NÚMERO DE TURISTAS SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO</b> |                            |     |                          |      |                           |     |                           |     |                        |   |              |     |
|---|----------------------------|-----|--------------------------|------|---------------------------|-----|---------------------------|-----|------------------------|---|--------------|-----|
|   | <b>Hoteles o similares</b> |     | <b>Vivienda gratuita</b> |      | <b>Vivienda alquilada</b> |     | <b>Otros alojamientos</b> |     | <b>Sin especificar</b> |   | <b>Total</b> |     |
|   | Turistas                   | %   | Turistas                 | %    | Turistas                  | %   | Turistas                  | %   | Turistas               | % | Turistas     | %   |
| <b>Región de Murcia</b>                             | 162.503                    | 5,5 | 2.443.783                | 82,4 | 240.404                   | 8,1 | 119.996                   | 4,0 | -                      | - | 2.966.686    | 100 |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos: Frontur, Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras.

Esta última relación entre modelo de desarrollo turístico y perfil del turista también se desprende de los cuadros siguientes (obtenidos de FAMILITUR, 2003) que relacionan el gasto turístico con el tipo de alojamiento y el modo de transporte utilizado en el desplazamiento:

En el CUADRO 4.21 se ha recogido el gasto medio diario (en euros) por viajero por tipo de alojamiento, observándose que el establecimiento hotelero el que mayor gasto diario por viajero supone (93,4€), seguido del alojamiento en complejos turísticos (70,6€) y las viviendas alquiladas a agencias y las casas rurales, entorno a los 50€ diarios. En el margen entre los 30 y 40€ se encuentran los especializados, camping, caravana, vivienda de la familia o amigos y, por último, con apenas un gasto medio por persona de 17,1€, se encuentra la vivienda propia o multipropiedad.

Del mismo modo, en el CUADRO 4.22, se aprecia el gasto medio diario por viajero en función del modo de transporte elegido. Así, se observa que el coche es el modo cuyos usuarios son los que menos gastan diariamente, con 40,5€, los usuarios del tren y el autobús algo más de 50€, mientras que los usuarios del avión rebasan los 100€.

Es decir, que parecen coincidir: el uso del automóvil, el alojamiento en la segunda residencia propia y una propensión al gasto mucho menor en términos relativos, frente a: un uso mucho mayor de otros modos, con otro tipo de alojamiento como el hotelero y una propensión al gasto por turista mucho mayor en términos relativos.

Por tanto, suponiendo la previsible carestía de los servicios de alta velocidad en el Corredor en relación al automóvil, sobre todo en viajes familiares, además de la dependencia del automóvil respecto del alojamiento en segunda residencia, se concluye que es muy probable que las sinergias de este servicio se produzcan en aquellas localidades especializadas en turismo hotelero en detrimento de aquellas cuya apuesta turística se base mayoritariamente en el turismo residencial. Además, esta hipótesis es coincidente con las experiencias del Corredor Madrid-Sevilla y las descritas en Francia.

**CUADRO 4.21: GASTO MEDIO DIARIO (EN EUROS) POR VIAJERO POR TIPO DE ALOJAMIENTO**

| <b>TIPO DE ALOJAMIENTO</b>       | <b>GASTO MEDIO</b> |
|----------------------------------|--------------------|
| Hoteles o similares              | 93,4               |
| Complejo turístico               | 70,6               |
| Camping / Caravana               | 33,6               |
| Vivienda propia / Multipropiedad | 17,1               |

| <b>TIPO DE ALOJAMIENTO</b>        | <b>GASTO MEDIO</b> |
|-----------------------------------|--------------------|
| Vivienda alquilada a particulares | 33,9               |
| Vivienda alquilada a agencias     | 48,6               |
| Vivienda familia / amigos         | 31,8               |
| Especializados                    | 39,0               |
| Casa rural                        | 54,2               |
| <b>TOTAL</b>                      | <b>49,8</b>        |

Fuente: Viajes turísticos, periodo de referencia: Enero – Diciembre de 2003.

**CUADRO 4.22: GASTO MEDIO DIARIO (EN EUROS) POR VIAJERO POR MEDIO DE TRANSPORTE**

| <b>MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL</b> | <b>GASTO MEDIO</b> |
|-------------------------------------|--------------------|
| Coche                               | 40,5               |
| Autobús                             | 51,1               |
| Avión                               | 107,7              |
| Tren                                | 50,3               |
| Barco                               | 84,0               |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>49,8</b>        |

Fuente: Viajes turísticos, periodo de referencia: Enero – Diciembre de 2003.

Abundando en el modelo de desarrollo turístico residencial, se va a hacer un breve repaso a las posibilidades de estímulo de los viajes a segunda residencia de corta duración (fin de semana sobre todo). En el CUADRO 4.23 se recogen los viajes por CCAA de residencia según CCAA de destino. En éste se observa que en los viajes interregionales las relaciones más intensas se producen desde Madrid hacia Castilla-La Mancha, con más de cinco millones de viajes, seguidos por los correspondientes de la Comunidad Valenciana también hacia Castilla-La Mancha (algo menos de un millón), y con una menor relevancia pero también destacados los dirigidos desde el resto de comunidades hacia la Comunidad Valenciana, que en total suman aproximadamente un millón de viajes, los de origen Castilla-La Mancha hacia Madrid, con más de trescientos mil, y desde la Comunidad Valenciana hasta Murcia, con cerca de trescientos mil. En cualquier caso, estos valores, a excepción de la relación entre Madrid y la Comunidad Valenciana, que sí responde a una distancia competitiva de la alta velocidad, deben ser corregidos puesto que en muchos casos los viajes pueden corresponderse a distancias cortas en la que no sería competitivo el TAV.

Si ahora se atiende al número de viajes de corta duración a segunda residencia por destinos (CCAA) según el modo de transporte utilizado (CUADRO 4.24) la inmensa mayoría se realizaron por carretera superando el noventa y seis por ciento los viajes en coche y más del dos por ciento los viajes en autobús. Por el contrario, el tren apenas llegó al uno por ciento y el avión, ni siquiera al 0,2%. Es decir, que se vuelve a poner de manifiesto que aquellas localidades especializadas en el turismo de segunda residencia apenas verán estimuladas su economía local puesto que la práctica totalidad de viajes se realizan en coche.

Si se recuerda la experiencia francesa a este respecto, hacía referencia al aumento de los viajes de fin de semana pero no especificaba que fuese a la segunda residencia; es más en algunos

casos se menciona el escaso impacto del TGV respecto de la segunda residencia, por tanto, el estímulo respecto de este tipo de turismo aparecerá ligado en ciudades especializadas en otro tipo alojamiento, que no es otra cosa que especializadas en otro modelo de desarrollo turístico.

**CUADRO 4.23: NÚMERO DE VIAJES A SEGUNDA RESIDENCIA SEGÚN ORIGEN Y DESTINO**

|                             | <b>COMUNIDAD DE DESTINO</b> |            |                             |            |                            |            |
|-----------------------------|-----------------------------|------------|-----------------------------|------------|----------------------------|------------|
| <b>COMUNIDAD RESIDENCIA</b> | <b>Castilla- La Mancha</b>  |            | <b>Comunidad Valenciana</b> |            | <b>Comunidad de Madrid</b> |            |
|                             | Viajes                      | %          | Viajes                      | %          | Viajes                     | %          |
| Castilla- La Mancha         | -                           | -          | 239.062                     | 25,09      | 307.424                    | 93,20      |
| Comunidad Valenciana        | 806.150                     | 13,08      | -                           | -          | 11.897                     | 3,61       |
| Comunidad de Madrid         | 5.335.183                   | 86,54      | 386.754                     | 40,59      | -                          | -          |
| Región de Murcia            | 23.926                      | 0,39       | 327.092                     | 34,33      | 10.521                     | 3,19       |
| <b>TOTAL</b>                | <b>6.165.259</b>            | <b>100</b> | <b>952.908</b>              | <b>100</b> | <b>329.842</b>             | <b>100</b> |

|                             | <b>COMUNIDAD DE DESTINO</b> |            |                  |            |
|-----------------------------|-----------------------------|------------|------------------|------------|
| <b>COMUNIDAD RESIDENCIA</b> | <b>Región de Murcia</b>     |            | <b>TOTAL</b>     |            |
|                             | Viajes                      | %          | Viajes           | %          |
| Castilla- La Mancha         | 12.951                      | 3,41       | 559.437          | 7,15       |
| Comunidad Valenciana        | 281.858                     | 74,24      | 1.099.905        | 14,05      |
| Comunidad de Madrid         | 84.846                      | 22,35      | 5.806.783        | 74,18      |
| Región de Murcia            | -                           | -          | 361.539          | 4,62       |
| <b>TOTAL</b>                | <b>379.655</b>              | <b>100</b> | <b>7.827.664</b> | <b>100</b> |

Fuente: Viajes turísticos, periodo de referencia: Enero – Diciembre de 2003.

**CUADRO 4.24: NÚMERO DE VIAJES A SEGUNDA RESIDENCIA POR MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO Y DESTINO**

| COMUNIDAD<br>DESTINO | Coche             |              | Autobús        |             | Avión         |             |
|----------------------|-------------------|--------------|----------------|-------------|---------------|-------------|
|                      | Viajes            | %            | Viajes         | %           | Viajes        | %           |
| Castilla- La Mancha  | 8.423.559         | 96,50        | 185.828        | 2,13        | 3.328         | 0,04        |
| Comunidad Valenciana | 10.522.710        | 96,52        | 219.456        | 2,01        | 36.208        | 0,33        |
| Comunidad de Madrid  | 6.493.758         | 95,89        | 175.841        | 2,60        | 14.060        | 0,21        |
| Región de Murcia     | 1.986.450         | 95,10        | 91.912         | 4,40        | 0             | 0,00        |
| <b>TOTAL</b>         | <b>27.426.477</b> | <b>96,26</b> | <b>673.037</b> | <b>2,36</b> | <b>53.596</b> | <b>0,19</b> |

| COMUNIDAD<br>DESTINO | Tren           |             | Barco      |             | Otros    |             |
|----------------------|----------------|-------------|------------|-------------|----------|-------------|
|                      | Viajes         | %           | Viajes     | %           | Viajes   | %           |
| Castilla- La Mancha  | 116.134        | 1,33        | 0          | 0,00        | 0        | 0,00        |
| Comunidad Valenciana | 100.233        | 0,92        | 909        | 0,01        | 0        | 0,00        |
| Comunidad de Madrid  | 88.123         | 1,30        | 0          | 0,00        | 0        | 0,00        |
| Región de Murcia     | 6.299          | 0,30        | 0          | 0,00        | 0        | 0,00        |
| <b>TOTAL</b>         | <b>310.789</b> | <b>1,09</b> | <b>909</b> | <b>0,00</b> | <b>0</b> | <b>0,00</b> |

| COMUNIDAD<br>DESTINO | No consta     |             | TOTAL             |               |
|----------------------|---------------|-------------|-------------------|---------------|
|                      | Viajes        | %           | Viajes            | %             |
| Castilla- La Mancha  | 0             | 0,00        | 8.728.849         | 100,00        |
| Comunidad Valenciana | 22.118        | 0,20        | 10.901.634        | 100,00        |
| Comunidad de Madrid  | 0             | 0,00        | 6.771.782         | 100,00        |
| Región de Murcia     | 4.186         | 0,20        | 2.088.847         | 100,00        |
| <b>TOTAL</b>         | <b>26.304</b> | <b>0,09</b> | <b>28.491.112</b> | <b>100,00</b> |

Fuente: Viajes turísticos, periodo de referencia: Enero – Diciembre de 2003.

Por último, debido a la importancia que están cobrando en los últimos tiempos el turismo cultural y la práctica deportiva, y en especial del golf<sup>106</sup> conviene analizar la posible movilidad relacionada con ambas actividades<sup>107</sup> (CUADRO 4.25).

<sup>106</sup> El número de campos de golf en la Comunidad Valenciana, Murcia y Almería en el año 2002 era de de 32, habiendo sido inaugurados aproximadamente la mitad después de 1990. Fuente: “Agua-Ocio-Deporte: Una valoración socioeconómica y medioambiental”, pág. 71, Fundación COEPA, Alicante, 2004.

<sup>107</sup> En este caso de acuerdo con la metodología de la encuesta se han excluido los viajes de corta duración a segunda residencia.



Respecto del turismo cultural es la Comunidad Valenciana la más visitada con cerca de medio millón de visitas anuales, seguida de la Comunidad de Madrid, con más de trescientas mil. Más alejada se encuentra Castilla-La Mancha con menos de doscientas mil visitas y la Región de Murcia, con cerca de cien mil visitas.

Descendiendo al análisis y posible impacto del auge de los campos de golf sobre todo en el litoral levantino, en primer lugar conviene observar lo sucedido en Andalucía, con una tradición consolidada de campos de golf desde hace muchos años<sup>108</sup>. Así, de acuerdo con los datos de FAMILITUR en 2003, éstos viajes apenas superaban los 52.000, mientras que por motivo cultural éstos se aproximaban a los 900.000. En Murcia apenas superaban los 6.000, mientras que en Madrid no alcanzan los 3.000. Por su parte, en Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana no figuraba ningún viaje de este tipo.

Como se observa el número de viajes motivo práctica deportiva son en el Corredor del orden de treinta veces inferiores a los correspondientes al turismo cultural, mientras que respecto de la práctica deportiva del golf, estos valores pueden ser todavía mayores. En la experiencia andaluza los viajes “motivo golf” también se mantienen en una proporción muy pequeña en relación a los viajes motivo turismo cultural, si bien es cierto a comienzos de siglo, la costa del Sol, donde se concentra la mayor oferta de campos como se ha reseñado, todavía dista de la capital de España algo más de cuatro horas tanto por ferrocarril como por carretera<sup>109</sup>, tiempo excesivo, como se ha visto en la experiencia francesa, para constatar una posible inducción de viajes por este motivo que, no obstante, partiendo de niveles tan bajos, no parece que pudiera elevar el número de viajes hasta valores relativamente significativos en relación al turismo cultural.

En definitiva, se observa una potencialidad destacada para aquellas ciudades que cuenten con una oferta de bienes culturales o patrimoniales respecto de la llegada del tren de alta velocidad. En este sentido, aquellas ciudades cuya relevancia en este tipo de oferta sea elevada se considerarán como potenciales beneficiadas respecto de los posibles efectos positivos del nuevo ferrocarril. Esta incidencia en principio se presenta como mucho menor respecto de las actividades deportivas y, en concreto, del golf.

#### **CUADRO 4.25: NUMERO DE VIAJES POR DESTINOS SEGÚN TURISMO CULTURAL (INCLUIDO EN MOTIVO OCIO/RECREO/VACACIONES) Y PRÁCTICA DEPORTIVA DEL GOLF**

|                             | Número de viajes        |                    |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------|
|                             | Viajes turismo cultural | Viajes motivo golf |
| <b>Castilla- La Mancha</b>  | 194.701                 | 0                  |
| <b>Comunidad Valenciana</b> | 461.357                 | 0                  |
| <b>Comunidad de Madrid</b>  | 323.121                 | 2.932              |
| <b>Región de Murcia</b>     | 87.733                  | 6.022              |
| <b>TOTAL</b>                | 1.066.912               | 8.954              |

Fuente: Viajes turísticos, periodo de referencia: Enero – Diciembre de 2003.

<sup>108</sup> En el año 2001, la Costa del Sol concentraba el 78% del turismo de golf extranjero, existiendo en 2000 en la provincia de Málaga treinta y seis. Fuente: Escorza, F.: “El turismo de golf en la costa del Sol. Análisis Geográfico”, pp. 11 y 87, Servicio de Publicaciones, Centro de Ediciones de la Diputación Provincial de Málaga, 2001.

<sup>109</sup> Fuente: RENFE, abril, 2006.

## **12. SÍNTESIS DE FACTORES RELEVANTES EN LA INCIDENCIA DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

En este apartado se recogen las conclusiones de los epígrafes anteriores en relación a la incidencia de las infraestructuras de transporte y, concretamente el ferrocarril, en el modelo territorial del Corredor a lo largo de los últimos doscientos años así como la experiencia nacional e internacional en aquellas regiones y ciudades que ya disponen de servicios de alta velocidad y otras características propias del Corredor Madrid-Levante vistas con anterioridad.

Comenzando por los efectos de las infraestructuras de transporte sobre el modelo territorial del Corredor hasta comienzos del siglo XXI, en primer lugar hay que resaltar la validación de la hipótesis inicial que ha acompañado este estudio y que merece la pena recordar en este punto:

Las infraestructuras de transporte son consideradas como elementos que incorporan “potenciales” al territorio (positivos, o negativos, según el caso) que, junto con la consideración de otros potenciales (ligados a la población, al medio, a la actividad y tradición productiva, etc.) definen una serie de “ventajas o desventajas comparativas” para la implantación de actividades o de la población en ese territorio, frente a territorios alternativos. Se dice entonces que las infraestructuras y sus efectos sobre el desarrollo sólo se materializan bajo determinadas condiciones, que no dependen exclusivamente de las infraestructuras (que dejan de ser así un elemento estrictamente necesario), sino del conjunto de “potenciales” y de “ventajas o desventajas comparativas relativas” de cada territorio. Las “infraestructuras” transforman el territorio y sus potenciales; pero son los agentes sociales con capacidad de incidir sobre ese territorio los que, a la vista del conjunto de potenciales y de las distintas ventajas o desventajas relativas del mismo, toman la decisión sobre su transformación (inversión) o no transformación.

Así, ha quedado patente en multitud de casos estudiados que la aparición de nuevos servicios ferroviarios no conllevó necesariamente un impulso en la actividad socioeconómica de las regiones y municipios en general.

Con un carácter más particular, se podrían subrayar los siguientes efectos de las infraestructuras que han incidido sobre la definición del modelo territorial:

- Tienden a acelerar las dinámicas socioeconómicas existentes tanto en coyunturas favorables como desfavorables siendo, por tanto, muy complicado de invertir esas inercias.

Un ejemplo del refuerzo de la actividad económica en coyunturas favorables lo podrían constituir las actuales líneas ferroviarias de largo recorrido que, por su elevado coste relativo en relación a la carretera y perfil mayoritario del viajero asociado, han venido a consolidar las actividades terciarias y, concretamente las de mayor valor añadido en las principales capitales del Corredor. De esta forma, puesto que el tren de alta velocidad ofrece unos servicios en sintonía con estas líneas de largo recorrido pero con un mayor grado de especialización en el viajero tipo (trabajadores cualificados que establecen relaciones comerciales para empresas o como profesionales autónomos<sup>110</sup>), cabe esperar

---

<sup>110</sup> Ribalaygua, C. op. cit. pág. 95.

sinergias entre la nueva oferta de servicios ferroviarios y el desarrollo de estas actividades.

Otro ejemplo actual lo ha protagonizado la red de carreteras en relación al turismo residencial, es decir, ante las ventajas comparativas que ofrece el territorio litoral frente a las zonas interiores peninsulares se ha desarrollado un modelo turístico cuya dependencia del transporte por carretera es elevada, con lo que la extensión de ésta ha favorecido la consolidación de este modelo.

Y en cuanto a ejemplos de casos de coyunturas desfavorables o estancamiento relativo en que también se acentuó esa tendencia como consecuencia de la llegada del ferrocarril, los encontramos en Murcia o Elda donde, la aparición del ferrocarril a mediados del siglo XIX integró los mercados cerealísticos y manufactureros destapando respectivamente sus ineficiencias en la producción y apareciendo incluso fenómenos de regresión demográfica.

Cabe resaltar que en estos y otros casos similares, en el muy largo plazo se produjeron fenómenos de reconversiones productivas que permitieron recuperar el paso perdido pero, de acuerdo con el horizonte establecido para estimar la incidencia de la alta velocidad en el Corredor, este horizonte quedaría fuera de esa aproximación.

- Incluso ha surgido algún municipio, caso de Alcoy, en que las infraestructuras de transporte apenas han sido capaces de justificar su desarrollo industrial debiendo indagar en otras cuestiones como las relacionadas con el capital social para encontrar una explicación más certera. Ello justifica que sea uno de los factores a tener en consideración de cara a la incidencia de la alta velocidad; se denominará “articulación social” y aglutina, entre otras variables, el grado de formación de los habitantes de un municipio.
- El paulatino incremento de accesibilidad acaecido en el Corredor durante los dos últimos siglos, además de integrar los mercados –como a partir de la llegada del ferrocarril en las provincias manchegas en relación a las de Valencia y Alicante, o la comarca de Caravaca respecto de Murcia–, ha propiciado la ampliación de las áreas de influencia de las principales ciudades y el reforzamiento de su centralidad en la mayoría de los casos merced a una mayor especialización relativa y competitividad de sus actividades productivas.

Esta circunstancia se ha acelerado durante la segunda mitad del siglo XX sobre todo con las mejoras en la red de carreteras y el desarrollo de la red de autovías y autopistas que han ampliado las distancias a recorrer, que no los tiempos, por los viajeros pendulares, como en el caso de Valencia y las ciudades medias de sus proximidades. En este marco, el papel del ferrocarril de cercanías en las grandes áreas metropolitanas del Corredor, – Valencia, Castellón, Alicante, Elche y Murcia–, también ha sido relevante.

Específicamente, se podrían distinguir tres fenómenos en función del tiempo que separe la ciudad media y la metrópoli, que tenderán a reproducirse tras la puesta en marcha de los nuevos servicios ferroviarios, lógicamente ampliándose las distancias en que tendrán lugar cada uno de ellos:

- Hasta distancias como máximo en torno a la media hora, se observan fenómenos de suburbanización, posibles gracias a la facilidad para realizar viajes pendulares e inducidos, en parte, por el encarecimiento de la vivienda en los grandes núcleos urbanos durante los últimos años. De esta forma, las históricas funciones de centralidad comarcal de estos espacios, a medida que

la red de carreteras y los servicios de cercanías las ha ido acercando a las metrópolis, parecen ir diluyéndose poco a poco.

- Una vez superada la media hora, hasta los cuarenta y cinco minutos y como máximo una hora, la influencia de las grandes metrópolis es menor, de manera que puede aparecer un punto de equilibrio a través del cual el núcleo intermedio logra una primacía comarcal pero al mismo tiempo puede dotarse ciertos servicios propios de una cabecera supracomarcal, ejerciendo un papel intermedio en la dotación de bienes y servicios entre la cabecera regional y el espacio normalmente rural de su entorno.
- En todo caso, la consolidación de estos dos fenómenos depende no sólo de estos factores ya que, en primer lugar, es preciso que la metrópolis experimente un gran dinamismo socioeconómico –caso de Valencia y los municipios de su provincia vinculados a ella durante los dos siglos examinados– pues, de lo contrario, las cabeceras comarcales pueden ver muy comprometido su desarrollo –caso en Cuenca y la mayoría de municipios de su provincia durante prácticamente todo el periodo estudiado–. Por otro lado, si estos núcleos intermedios no disponen de una cierta actividad terciaria y, en general, de unas bases económicas relativamente sólidas, aun ubicándose en tiempos por encima de la media hora, podrían también experimentar un fenómeno de progresiva dependencia funcional de la metrópolis que podría acabar incluso con su hegemonía comarcal.
- Por último, rebasada la hora de trayecto, puede llegar a mostrar un grado de autonomía elevado o bien experimentar procesos de emigración relevantes en función del potencial endógeno de su entorno más próximo.

Así mismo, a la par que la llegada del TAV y el consiguiente incremento de accesibilidad puede favorecer el proceso de extensión del área de influencia y de centralidad de las principales aglomeraciones urbanas del Corredor, también podrá redefinir esas áreas de influencia puesto que habrá municipios y comarcas que previamente a la llegada de la alta velocidad quedaban bajo la influencia de una determinada metrópoli pero con la llegada del TAV ya se les serán factibles los viajes pendulares hacia otra metrópoli, por lo que aparecerán otros factores que, además de la accesibilidad, incidan notablemente en la reorientación o no de estos núcleos pequeños y medianos hacia otra cabecera.

- Se ha constatado que la extensión de la red de carreteras ha propiciado la descentralización de actividades industriales hacia núcleos de tamaño intermedio bien enlazados con la capital regional o provincial. Algunos casos reflejo de este fenómeno los encontramos en Tarancón y Aranjuez respecto de Madrid, Requena respecto de Valencia, o Cieza respecto de Murcia. Puesto que esa descentralización ha estado supeditada en la segunda mitad del siglo XX al desarrollo de la red de carreteras, cabría pensar que en aquellos entornos donde las distancias en alta velocidad pasen a encontrarse entre la media hora y una hora de viaje pueden generarse fenómenos de descentralización de las actividades vinculadas con el terciario avanzado hacia esos núcleos intermedios siempre y cuando la frecuencia de los servicios sea elevada.
- Un elemento claramente diferenciador en la aparición de sinergias con las infraestructuras de transporte ha sido el marco político-administrativo. Históricamente se puede citar el caso de la habilitación del puerto de Valencia para la comercialización de determinados productos y el bloqueo para esa actividad comercial en otros puertos

cercanos, lo que canalizó la actividad comercial en la capital del Turia y, con ello, quedó favorecida en términos económicos.

De nuevo con carácter histórico, pero también actual, se ha mostrado muy relacionado con las diferencias de desarrollo relativo a escala municipal, la condición de cabeza de partido judicial, capital provincial y capital regional.

En este aspecto, las capitales regionales y de provincia dispondrán de esa ventaja comparativa respecto a las demás, máxime cuando esa ventaja se manifiesta en la especialización productiva en el sector terciario y en el subsector avanzado –reflejo de una aglomeración de servicios y equipamientos tanto básicos como especializados en estas urbes–, actividades que, como se ha visto, están estrechamente relacionadas con el perfil del viajero AVE, por lo que es de esperar que ese potencial se pueda traducir en un incremento en sus niveles de desarrollo.

En consecuencia, cabe esperar que la especialización en los sectores primario, secundario y construcción muestren sinergias con el TAV mucho menores que el terciario.

- Una fórmula alternativa de comprender hasta dónde pueden contribuir favorablemente las infraestructuras de transporte y, concretamente el ferrocarril, cuando se dan las condiciones apropiadas se encuentra, por ejemplo, en el caso del tren minero Sagunto-Ojos Negros, que se puso en marcha tras descubrir las “ventajas comparativas” que este trazado supondría para la comercialización mineral, muy abundante en esas tierras aragonesas a lo que se sumaba la existencia de un puerto preparado para su exportación. Es decir, se trata de un caso en que los potenciales existentes necesitaban de inversión en infraestructuras de transporte para convertirse en crecimiento económico y, de nuevo, se observa que es a través de las decisiones de los agentes sociales cuando se pone en marcha el proceso.

Siguiendo con esta casuística y de una manera más general, el ferrocarril contribuyó a fortalecer especialmente las actividades comerciales en aquellos núcleos de población con excedentes tanto agrícolas e industriales y que, con la precaria red caminera, apenas podían ejercer esa actividad en el ámbito comarcal o provincial.

Por consiguiente, bien el caso particular del ferrocarril minero, bien el caso general, ilustran que si la alta velocidad alcanza un municipio o una región con las cualidades y potencialidades apropiadas (especializado en el terciario y sobre todo avanzado, turismo cultural y hotelero, elevada articulación social y otros factores que se irán añadiendo) podrá experimentar un notable avance en su desarrollo socioeconómico.

- También se ha comprobado cómo el marco físico apoyado por unas dotaciones de infraestructuras de transporte relativamente favorables, ha condicionado en gran medida el desarrollo socioeconómico a lo largo de los dos siglos estudiados, y ello por las aptitudes tanto para las actividades agrícolas e industriales como para las turísticas durante la segunda mitad del siglo XX.

En el caso concreto del turismo, las infraestructuras de transporte, fundamentalmente la red de carreteras han favorecido su desarrollo notando una correlación mayor del turismo hotelero con el transporte público. De ahí que de estos resultados se pueda atisbar que será en relación al turismo hotelero con el que la alta velocidad pueda mostrar mayores sinergias por el perfil mayoritario del viajero.

En cualquier caso, en esta misma síntesis de resultados se hará un mayor hincapié en el subsector turístico.

A estas consideraciones acerca de los efectos de las infraestructuras ferroviarias detectados a lo largo de la historia del Corredor durante el último siglo y medio cabe añadir la síntesis de los resultados obtenidos de las investigaciones realizadas sobre los efectos territoriales de la alta velocidad señalados en un epígrafe anterior y que, como se pudo comprobar, refuerzan la validez de las hipótesis inicial de esta investigación a la vez que rubrican muchas de las conclusiones obtenidas del análisis histórico para llevar a cabo la aproximación a la incidencia del TAV en el Corredor:

- Cuando se ponen en marcha los nuevos servicios de alta velocidad, los efectos sobre la movilidad son los primeros en producirse mientras que los efectos territoriales necesitan de un periodo más largo para apreciarse, incluso en aquellos países como Francia, en que alguna línea funciona desde hace más de veinte años, son difíciles de observar<sup>111</sup>.
- El impacto de la alta velocidad es tanto mayor cuanto mayor sea la variación de accesibilidad que se produce entre las ciudades de una región con respecto a la situación previa sin alta velocidad. Por lo tanto, en aquellas zonas bien comunicadas fundamentalmente por carretera los efectos tenderán a ser menores.
- El tren de alta velocidad tiende a acelerar las dinámicas socioeconómicas ya existentes, por consiguiente, difícilmente puede alterar el devenir de una ciudad y su entorno.
- Cuando dos ciudades se unen por medio de los servicios de alta velocidad, es la ciudad más grande la más beneficiada reforzando, en su caso, su centralidad. No obstante, esta circunstancia no está reñida con un impacto positivo en el núcleo de menor tamaño que, en función de sus características socioeconómicas y sus estrategias de gestión en relación a los nuevos servicios ferroviarios, puede mejorar la posición de sus empresas en los mercados regionales.

Así mismo, los efectos sobre la movilidad son tanto más intensos cuanto mayor sea la diferencia de población entre ambas ciudades. Los flujos son mucho más intensos desde la ciudad o región de menor tamaño hacia la mayor que al revés. En términos generales, el perfil de los usuarios del tren de alta velocidad es muy variado pero entre los nuevos clientes del tren se pueden destacar trabajadores cualificados que establecen relaciones comerciales para empresas o como profesionales autónomos. Son las actividades de turismo, caza o segunda residencia las que difieren de esta tendencia. Del mismo modo, se concluye que la incidencia de la alta velocidad será tanto mayor cuanto mayor sea el nivel de ocupación de la población.

Si además la relación se produce en entornos de menos de una hora de viaje entre ambas ciudades, se constata que aparece un nuevo viajero que realiza viajes de ida y vuelta en el mismo día, el llamado viajero pendular cuyo motivo de viaje se suele corresponder con el motivo trabajo (técnicos superiores y medios, por lo tanto, de estudios avanzados), y si la tarifa lo permite, con estudiantes. Entre las repercusiones derivadas de la aparición de este nuevo viajero caben destacar<sup>112</sup>:

- Cambios en las relaciones entre ciudades: Se consolida la dependencia entre las ciudades conectadas por este servicio, y un lógico intercambio de usos o actividades.

---

<sup>111</sup> Haynes, K. E. op. cit. pág. 71 y Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A.: “Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Estrategias para el planeamiento supramunicipal” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, 2005, pág. 76.

<sup>112</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 77.

- Participación en procesos de metropolización cuando la ciudad a la que se conecta es de rango metropolitano.
  - Refuerzo del núcleo atractor principal.
  - No se han constatado, en general, cambios importantes en la localización de empresas ni en el lugar de residencia, quizá debido a que, como se ha dicho, este tipo de efectos necesitan de un periodo de tiempo superior para consolidarse –se recordará que la extensión de la red de carreteras ha producido fenómenos de relocalización de actividades industriales–. En cualquier caso, el fenómeno más evidente, aunque menos mensurable, que se detecta, incluso en los primeros años de implantación de una nueva infraestructura, es el potencial de la alta velocidad como generador de nuevos procesos urbanísticos como ha ocurrido en Ciudad Real o Lille<sup>113</sup>.
- Relacionado con los vínculos de metropolitanización, cuando coexisten estaciones de alta velocidad muy próximas (separadas unos cincuenta kilómetros o menos) es frecuente encontrar la aparición de proyectos cuyo tamaño responde al de la aglomeración urbana de ambas localidades, imposibles de desarrollarse teniendo en consideración únicamente una ciudad pues no alcanzaría el tamaño crítico para garantizar su viabilidad económico-financiera.
  - Los efectos de la alta velocidad pueden ser muy significativos en aquellas ciudades con vocación terciaria y más todavía si dispone de actividades de terciario avanzado. Por el contrario, aquellas ciudades especializadas en el sector secundario difícilmente experimentarán una mejoría en su coyuntura. Esto ocurre así porque la movilidad de mercancías depende mucho más del transporte por carretera –como ha quedado patente en la descentralización de actividades fabriles desde las principales metrópolis hacia núcleos de tamaño inferior durante la segunda mitad del siglo XX que de un AVE–. De hecho se pone de manifiesto que algunos núcleos con cierta especialización secundaria y que pierden accesibilidad ferroviaria pero la ganan por carretera llegan a mejorar su situación previa.
  - En general, en aquellas ciudades situadas a menos de tres horas de viaje, en las que existe competencia con el transporte aéreo se produce, en síntesis, un refuerzo de las estructuras económicas y de las relaciones entre ambos núcleos, sin que los desarrollos socioeconómicos impliquen cambios en la localización de actividades<sup>114</sup>.
  - En las relaciones entre las grandes ciudades, según la experiencia francesa se ha puesto de manifiesto que:
    - Aquellos trayectos que son servidos por alta velocidad en un tiempo inferior a las dos horas apenas captan clientela del modo aéreo, de tal manera que es el vehículo privado el que concurre con el ferrocarril y no el avión.
    - Entre dos y tres horas de viaje se sitúa el umbral en el que los usuarios son muy sensibles a la ganancia de tiempo, por lo que el TGV es objeto de una fuerte transferencia desde el avión y de importante inducción.

---

<sup>113</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 78 según Aloyer, B.: “Lille et le TGV: Eurocitéou métropoloe relais?”, *Transport Urbains*, 76, pp. 15-18.

<sup>114</sup> Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A. op. cit. pág. 77.

- Para tiempos de viaje superior a las tres horas, no se produce transferencia modal y por tanto el tráfico suplementario proviene en su gran totalidad de la inducción de nuevos viajeros.
  - Este grado de inducción va a depender de la distancia entre polos, de la frecuencia y de la tarifa con que se explote el nuevo servicio, en condiciones similares a la transferencia modal siempre que se trate de desplazamientos profesionales. En caso de que los viajes se realicen por causas personales o de ocio, la inducción tiene un nicho de mercado para distancias superiores a tres horas y estancias en destino de dos a tres días. En esta situación la tarifa cobraría mayor relevancia frente a los otros dos aspectos (tiempos centro a centro y frecuencias elevadas), por comparación con los desplazamientos profesionales.
- Estas mismas conclusiones se desprenden de otros estudios de carácter general acerca de la importancia que la nueva oferta de transporte puede tener en el incremento de la demanda de transporte por ferrocarril. Estos criterios son dos<sup>115</sup>: El primero hace mención al tiempo útil disponible en destino para un desplazamiento de ida y vuelta en el mismo día (CUADRO 4.26). El segundo tiene en cuenta el tiempo total de viaje (ida y vuelta) respecto al tiempo útil en destino (CUADRO 4.27).

---

<sup>115</sup> López, A.: “La contribución de las nuevas infraestructuras ferroviarias a la mejora del transporte regional e interregional: el caso de Cataluña” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005, pág. 71.



**CUADRO 4.26: RELACIÓN ENTRE EL TIEMPO ÚTIL EN DESTINO Y LA CALIFICACIÓN DEL VIAJERO**

| TIEMPO ÚTIL EN DESTINO | CALIFICACIÓN |
|------------------------|--------------|
| Más de 7 horas         | Muy bueno    |
| De 5 a 7 horas         | Bueno        |
| De 3 a 5 horas         | Aceptable    |
| Menos de tres horas    | Insuficiente |

Fuente: López, A.: “La contribución de las nuevas infraestructuras ferroviarias a la mejora del transporte regional e interregional: el caso de Cataluña” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005.

**CUADRO 4.27: RELACIÓN ENTRE TIEMPO TOTAL DEL VIAJE Y ÚTIL EN DESTINO, Y LA CALIFICACIÓN DEL VIAJERO**

| TIEMPO TOTAL DEL VIAJE / TIEMPO ÚTIL EN DESTINO | CALIFICACIÓN |
|---|--------------|
| Menos de 0,7                                    | Muy bueno    |
| De 0,7 a 1                                      | Bueno        |
| De 1 a 1,4                                      | Aceptable    |
| Más de 1,4                                      | Insuficiente |

Fuente: López, A.: “La contribución de las nuevas infraestructuras ferroviarias a la mejora del transporte regional e interregional: el caso de Cataluña” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005.

Por lo tanto, suponiendo un viaje cuya salida sea las 8:00h de tres horas de duración y cuyo regreso se produzca a las 20:00h implica seis horas de viaje y tiempo útil en destino de nueve horas, lo que supone un relación tiempo total del viaje / tiempo útil en destino ligeramente inferior a 0,7, es decir, de bueno a muy bueno<sup>116</sup>.

- Con respecto a la localización de las estaciones, en las ciudades pequeñas y medianas el emplazamiento de la estación en la periferia de éstas, a pesar de que existen ciertas ventajas, no suelen funcionar debido a que aparecen como “islas” con escasa conexión con la ciudad existente y en lugares sin “cultura urbana”.
- Otro factor de vital importancia en las ciudades pequeñas y medianas es la frecuencia de los servicios de alta velocidad y su adaptación a los horarios laborales. Se aprecia cómo en muchas ciudades de tamaño pequeño y mediano, con motivo del criterio de explotación de la empresa gestora del servicio ferroviario, apenas existen paradas a lo largo del día, con lo cual se trata de un servicio deficiente que impide que la ciudad pueda extraer un provecho apreciable de la alta velocidad. En este sentido suelen confluír otras circunstancias que inciden negativamente como las deficientes comunicaciones en el ámbito local o comarcal. No obstante, estas estaciones periféricas suelen favorecer la accesibilidad respecto de los núcleos colindantes.
- En general, la experiencia indica que los efectos territoriales provocados por la alta velocidad son más claros y condicionantes en ciudades de entre 50.000 y 100.000

<sup>116</sup> López, A. op. cit. pág. 71.

habitantes que en grandes urbes. Las ciudades de mayor tamaño suelen tener ya buenas comunicaciones, de manera que las ventajas comparativas debidas a las mejoras de transporte que supone la aparición del tren de alta velocidad no son tan relevantes como en ciudades de pequeño tamaño, que normalmente no disponen de una situación de partida tan ventajosa en términos de transporte interurbano. Además las grandes ciudades disponen de un conjunto bastante diversificado de actividades económicas y de relaciones totalmente nuevas, el tren de alta velocidad tiende a favorecer el volumen de las ya existentes o a la sustitución de los medios de transporte hasta entonces empleados (es el caso del avión) por el nuevo servicio. Por el contrario, en las ciudades de pequeño tamaño el tren de alta velocidad puede funcionar como catalizador para la aparición de nuevas actividades o relaciones<sup>117</sup>.

- Además del tipo de actividad predominante, la accesibilidad previa, la ubicación de la estación y la frecuencia, resultan de vital importancia, máxime cuando la nueva estación se ubica en un punto sensible, o “difícil”, como es el territorio periférico, para aprovechar el potencial del TAV las medidas de<sup>118</sup>:
  - Previsión: Aquéllas que se desarrollan con anterioridad a la llegada del tren de alta velocidad y que reservan, para el aprovechamiento de la novedad, espacios en el entorno de la estación, así como otros más alejados a modo de bolsas de crecimiento a largo plazo. También se consideran aquí medidas de reserva de suelo para infraestructuras de conexión entre los nuevos espacios de la ciudad, así como la protección de determinados terrenos en el entorno de la estación.
  - Gestión: Ofrecer un horario y frecuencia del nuevo servicio adaptados a la demanda, garantizando la intermodalidad con el resto de modos tanto a nivel urbano como e interurbano y garantizar que las actuaciones en el entorno de la estación lleven la dirección adecuada; en este sentido, la estrategia seguida por muchas ciudades, focalizando sus esfuerzos en conseguir una parada del tren de alta velocidad, puede ser estéril e incluso contraproducente, al privarles de una mejora de la red ferroviaria regional que favorezca la accesibilidad de sus habitantes y permita extender los beneficios de la alta velocidad a la región<sup>119</sup>.
  - Promoción: Estrategias de impulso a distintos sectores de actividad basados en las ventajas e imagen que ofrece el nuevo modo de transporte. Se trata de una estrategia que abarca desde la promoción de sectores como el turismo, la vivienda y el empresarial, hasta la de la zona de actividades vinculada a la estación de alta velocidad. Los estudios realizados en Francia indican que son estas últimas medidas las que impulsan a los inversores a vincular su empresa a la zona, y no la mera existencia del tren de alta velocidad, lo que apunta a la importancia que debe otorgarse a ellas. Se trata de ayudas fiscales, adecuación de los precios del suelo y creación de interlocutores de promoción.

Estas medidas han de ser programadas desde un marco institucional de carácter supramunicipal de forma que se implique a todos los agentes sociales de la región

---

<sup>117</sup> Ureña, J. M<sup>a</sup>. et al. op. cit. pp. 102 y 103.

<sup>118</sup> Ribalaygua, C.: “Estrategias de las pequeñas ciudades para acoger el AVE” en *Ingeniería y Territorio* nº 70, 2005, pp. 58-62.

<sup>119</sup> Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A. op. cit. pág. 11.

para poder extender los beneficios del TAV por toda la zona y generar un desarrollo equilibrado del territorio<sup>120</sup>.

Lógicamente, en el estado en que se encuentra el Corredor Madrid-Levante (construcción de la línea) las medidas que se deberían estar desarrollando corresponden a la fase de “previsión”.

Respecto de la incidencia de la alta velocidad sobre el turismo caben destacar los siguientes aspectos:

- Ya se ha reseñado que los efectos sobre la movilidad son los primeros en detectarse, y dentro de ellos, la incidencia sobre ésta es cuasi inmediata ya que el nuevo servicio implica precisamente viajar.
- En general, sobre las ciudades con estación de alta velocidad se produce un efecto de notoriedad, modernidad, etc. No obstante, para que eso sea así, resultan claves las estrategias de los agentes locales y regionales en su labor de promoción turística que no se debe circunscribir a la fase de llegada del TAV sino que deben extenderse a lo largo del tiempo pues esos efectos con el tiempo se van diluyendo si no existen políticas urbanas y regionales que se vayan adaptando a las nuevas exigencias del mercado.
- En términos generales se aprecia que el número de turistas aumenta aunque las estancias disminuyen por la posibilidad de efectuar el viaje de ida y vuelta en una jornada.
- Parece confirmarse que la tipología del viajero de turismo del AVE es la de un viajero urbano de modo que sin “oferta urbana” (oferta cultural de ambiente urbano) no hay posibilidad de utilizar en sentido positivo una herramienta como el tren de alta velocidad. Incluso en el caso de las ciudades eminentemente turísticas, el sector requiere la complementariedad del turismo de ocio y de negocios, y este último es el que probablemente es más proclive a usar el AVE acaparando, según la experiencia española, en torno el 60% de los viajes en alta velocidad, mientras que los viajes eminentemente turísticos y motivo familiar suman aproximadamente un 20% cada uno.
- Ese “turista urbano” es más susceptible de alojarse en establecimientos hoteleros mientras que el turista de “sol y playa” normalmente utiliza como modo de transporte el vehículo privado alojándose en la propia residencia –a no ser por una oferta de planta hotelera muy acusada, cuyo máximo exponente sería Benidorm, y en este caso una tendencia mayor al uso del transporte público–. Además, la propensión al gasto del turista que se aloja en establecimientos hoteleros o similares es mayor frente al que utiliza la propia residencia, lo mismo que ocurre con el viajero “AVE”, que tiene una mayor propensión al gasto frente al viajero en vehículo privado. Así, se concluye que las ciudades especializadas en el turismo cultural y con una buena oferta hotelera (aunque pueda ser de “sol y playa”) serán más susceptibles de aprovechar el potencial del TAV que aquellas que hayan apostado por un modelo de desarrollo turístico basado en la segunda residencia. En este sentido, tampoco cabe esperar un impacto apreciable en el turismo rural, todavía más dependiente del automóvil.

Es esperable el aumento del turismo de corta estancia pero, un vez más, vinculado con el alojamiento hotelero puesto que el residencial utiliza mayoritariamente el coche. En cuanto a la incidencia sobre la práctica deportiva del golf, de acuerdo con la experiencia andaluza, los viajes por este motivo, a pesar de que el tren todavía no es verdaderamente competitivo, es relativamente marginal (del orden de treinta veces inferior a los viajes por motivos culturales), por lo que a pesar de cabe esperar viajes inducidos por este

---

<sup>120</sup> Ribalaygua, C. op. cit. pág. 63.

motivo una vez se extienda el AVE hasta Málaga, no se estima que puedan llegar a ser comparables con los correspondientes al turismo cultural.

- En cuanto a la incidencia sobre el turismo exterior, cabe destacar que los viajeros extranjeros que llegan por avión pueden bien acceder directamente a su destino final, bien utilizar aeropuertos internacionales (fundamentalmente Madrid) en tránsito a su destino. En el primer caso, el AVE tendrá un papel de “extensión” de los viajes hacia otras zonas que no constituyen el lugar principal del viaje, o formar parte de viajes combinados de turistas que visitan varias localidades. En el segundo caso, el AVE recogería fundamentalmente viajeros de larga distancia que se desplazarían posteriormente a sus destinos por medios diferentes del avión. No obstante, en términos relativos, cuando existe una buena comunicación aeroportuaria, estos efectos no suelen ser demasiado relevantes.
- En ese sentido, en el entorno de los 300-350km y hasta los seiscientos, es decir, entre una hora y media de viaje y hasta las tres, y como mucho cuatro horas de viaje, el TAV muestra su mayor competitividad pudiendo captar nuevos turistas. Por debajo de esa cifra los efectos son casi despreciables y por encima, el avión es más competitivo por lo que la situación es similar a la previa al TAV.

Respecto de aquellas ciudades que no disponen de servicios de alta velocidad y se encuentran en el entorno de una estación de alta velocidad, normalmente ubicada en una capital de provincia o región, se observa que:

- Cuando existe una buena relación con la gran metrópoli, sobre todo por carretera, y relativamente deficiente respecto de la ciudad media con estación de AVE que permite conectar con esa gran metrópoli, la atracción de esta estación en la ciudad mediana es casi imperceptible y a partir de los cuarenta-cincuenta kilómetros, prácticamente no se aprecia afección del AVE.
- Para que los efectos del AVE se extiendan por toda la región es precisa una buena comunicación, bien por carretera, bien por ferrocarril con la estación de la ciudad central. Si esto se cumple, estas localidades pueden mantener e incluso aumentar su coyuntura socioeconómica, por ejemplo, gracias a que sus empresas aumentan su presencia en otros mercados de ámbito mayor como puede ser el nacional. Cuando esa comunicación es deficiente, pueden llegar incluso a experimentar procesos de regresión demográfica.
- En términos generales, parece que aquellos municipios que cuentan con autovía, aunque su evolución puede depender de otras variables, presentan mejor comportamiento que aquellos que sin contar con esta infraestructura cuentan con un buen servicio de ferrocarril, es decir, parece que la autovía tiene un efecto que llega a más aspectos o actividades del sistema territorial que el AVE.
- Las variaciones en el lugar de residencia parecen responder más a tendencias preexistentes, como el elevado precio de la vivienda, que conlleva un aumento demográfico en localidades aledañas a las capitales, que a los efectos de la alta velocidad.

En resumen y como se desprende de todo este análisis, serán fundamentalmente las variables relacionadas con la variación de accesibilidad, la especialización productiva, el modelo de desarrollo turístico, la articulación social y las medidas de previsión, localización de la estación e intermodalidad las que conjuntamente definan las ventajas o desventajas comparativas de los municipios y regiones y, por ende, puedan argumentar distintos niveles de desarrollo entre ellas que

se traduzcan en las transformaciones sobre el modelo territorial del Corredor que implicará la llegada de la alta velocidad.

### **13. LA VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE Y EN RELACIÓN A LAS REGIONES PRÓXIMAS CON LA LLEGADA DEL AVE.**

Antes de comenzar con la estimación de la incidencia de la alta velocidad en el Corredor, en este apartado se va a determinar la variación de accesibilidad en tiempos respecto de la carretera y el ferrocarril en la situación actual y tanto en el marco del Corredor como a escala nacional en relación con aquellas zonas con las que presumiblemente aumentarán las relaciones socioeconómicas. Así, de acuerdo con las distancias de máxima competitividad del tren de alta velocidad que, tal y como se ha visto, se encuentran entre los trescientos y los seiscientos kilómetros (una hora y media y tres de viaje), y la red de alta velocidad española prevista para los próximos años (MAPA 4.10), las regiones con las que fundamentalmente se pueden incrementar los vínculos territoriales son Cataluña, Aragón, La Rioja, Navarra, País Vasco, Castilla y León, resto de Castilla-La Mancha (Guadalajara, Toledo y Ciudad Real), Andalucía y Extremadura. También cabría incluir la región de Madrid para aquellas relaciones en que la llegada de la alta velocidad suponga una reducción por debajo de las tres horas respecto del tiempo de viaje actual. Por último, quedan descartadas las propias relaciones intracorredor puesto que todas ellas se encuentran por debajo de las tres horas actuales.

A continuación se relacionan, en primer lugar, las variaciones de accesibilidad entre las capitales del Corredor y las de las regiones aledañas, y en segundo lugar, las referidas al ámbito del Corredor, indicando las variaciones de todos los municipios respecto de las capitales del Corredor (incluyendo Madrid) en términos tanto de accesibilidad integral -con sus correspondientes niveles- como relativa.

En cuanto a la accesibilidad viaria y ferroviaria en la actualidad respecto de otras capitales de regiones vecinas, los datos se han obtenido del Mapa Oficial de Carreteras de 2005 y de RENFE en diciembre de 2006 de acuerdo con los servicios más frecuentes entre las capitales a observar de forma análoga a como se ha estimado en el marco del Corredor. Para el cálculo de la accesibilidad con la red de alta velocidad española finalizada y puesto que se trata de un cálculo aproximado la metodología ha consistido en estimar los tiempos mínimos de recorrido según:

1º) Para los casos en que no existen líneas de alta velocidad, según la red nacional prevista se han tomado las distancias por carretera actuales que sensiblemente representan esos trazados y se ha supuesto una velocidad comercial de 200km/h (lo que implica unos seiscientos kilómetros de trayecto para tres horas de viaje) de manera que una vez alcanzada la primera capital del Corredor, normalmente, Castellón, Madrid o Murcia, los tiempos hasta el destino serán ya los correspondientes a los calculados en el Corredor.

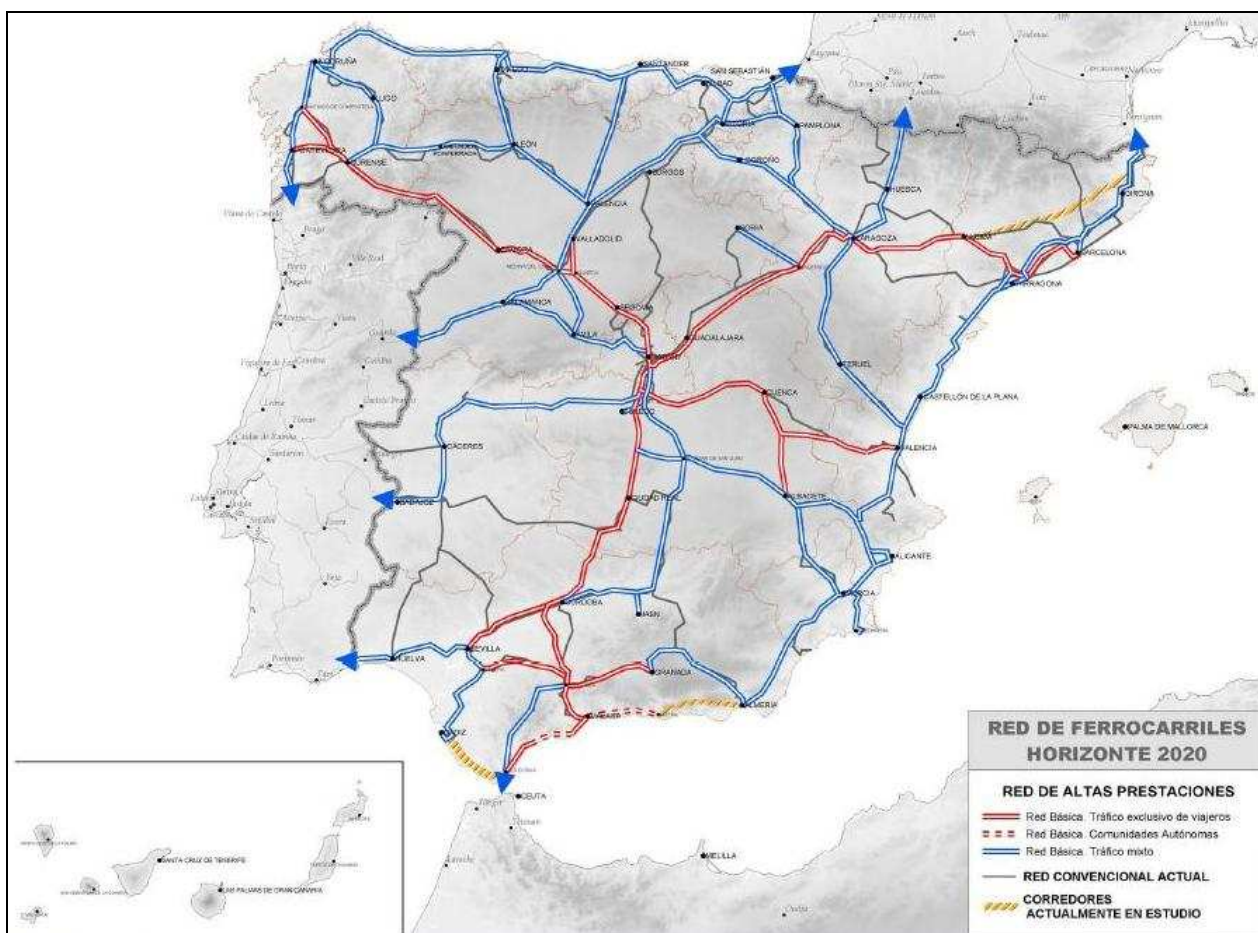
2º) En los casos en que existen líneas de alta velocidad en funcionamiento, directamente se han tomado los tiempos actuales por ferrocarril hasta conectar con alguna capital del Corredor y desde ahí adicionar los tiempos según los calculados para el interior del Corredor como en el caso anterior.

Es de reseñar que aunque en las inmediaciones de Madrid se espera una conexión directa con la línea de Levante, es muy probable que la mayoría de los trenes acaben llegando a Madrid y desde ahí dirigirse al Mediterráneo, así que ésta última ha sido la consideración. Del mismo modo, tampoco se ha considerado la mejora en la línea de Madrid a Albacete por Alcázar y su prolongación en sentido contrario hasta enlazar con la línea de Sevilla por los motivos señalados en un apartado anterior.

Para llevar a cabo el cálculo de accesibilidad ferroviaria en el interior del Corredor según la alta velocidad se han utilizado los datos de las variables de velocidades máximas admisibles según

los trazados previstos corrigiéndolos según las velocidades comerciales previstas. Así, de acuerdo con las conversaciones mantenidas con responsables del Ministerio de Fomento, para los trazados de velocidades máximas de 350km/h. las velocidades comerciales esperadas serán de entre 260 y 270km/h., es decir, las velocidades máximas quedarían reducidas en torno a un 25% para traducirlas a velocidades comerciales. Para otros trazados con velocidades máximas inferiores se ha aplicado el mismo porcentaje reductor obteniendo de esta forma el conjunto de velocidades comerciales para las líneas del Corredor. Respecto de los datos de distancias de los distintos tramos, se ha utilizado el documento interno “AVE Comunidad Valenciana” editado por la Generalitat Valenciana, Dirección General de Transportes, Puertos y Costas, en noviembre de 2005, y que contiene además la información del resto del Corredor.

### MAPA 4.10: RED DE FERROCARRIL PREVISTA EN ESPAÑA CON HORIZONTE 2020.



Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)* Documento Propuesta, diciembre 2004.

En cuanto a las diferencias de accesibilidad para el conjunto del Corredor Madrid-Levante (CUADROS 4.28 y ANEXO 4.1 a 4.4 –se incluyen las distancias y tiempos AVE entre ciudades con estación de alta velocidad y los tiempos AVE entre las capitales de provincia y el resto de núcleos del Corredor–) se aprecia que respecto de la carretera el incremento de accesibilidad se encuentra en torno al treinta por ciento, mientras que respecto del ferrocarril éste llega al sesenta. Si se compara con las variaciones de accesibilidad que produjo la llegada del ferrocarril convencional a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, ésta fue del orden del ochenta por ciento, por tanto, mucho mayor en aquel entonces. En cuanto al transporte de mercancías, si en aquel entonces tan sólo resultaba competitivo en las distancias largas, en el futuro, ante el aumento de velocidad comercial de los 54 km/h actuales hasta los 70km/h previstos<sup>121</sup>, y con el desarrollo del transporte por carretera actual, no cabe esperar una incidencia elevada de la nueva más que para un determinado tipo de productos. Si a estas circunstancias se añade la mencionada teoría de los rendimientos marginales decrecientes se puede afirmar “a priori” que la incidencia de la remodelación de la red ferroviaria en el Corredor Madrid-Levante será relativamente menor que la acaecida durante la fase ferroviaria. En cualquier caso, la incidencia del AVE depende de otros muchos factores como se examinará más adelante con mucho más detalle.

Descendiendo ya a los resultados municipales (MAPAS 4.11 a 4.26) y comenzando por la carretera, los mayores avances relativos se van a producir en las principales ciudades del Corredor, tanto las capitales de provincia como aquéllas que van a disponer de una estación AVE siendo de resaltar como más beneficiadas, las ciudades de Cuenca y Alicante. Como ciudades con ganancias medias aparecen fundamentalmente las del litoral castellanense, los municipios ubicados en la interfaz de las provincias de Albacete, Murcia, Alicante y Valencia, y algunos del litoral como Cullera, Benidorm, Torrevieja o San Javier.

Como municipios relativamente desfavorecidos aparecen buena parte de los interiores manchegos como Tarancón, Motilla, Casas Ibáñez, Motilla del Palancar, La Roda o Hellín, y también murcianos como Cieza, Jumilla y Caravaca, y algunos incluso litorales como Gandía, Denia o Mazarrón.

Por último, los municipios más desfavorecidos en términos comparativos aparecen el resto de interiores manchegos y situados en la línea de Madrid a Albacete por Alcázar como la propia Alcázar de San Juan y Villarrobledo a los que hay que añadir La Almarcha.

Respecto del incremento de accesibilidad relativo de la alta velocidad en relación al ferrocarril convencional, a excepción de Cuenca, que sería la más beneficiada relativamente para el conjunto del Corredor, ya no son las capitales de provincia las más beneficiadas en estos términos sino el resto de ciudades que no gozan de ese privilegio y sí dispondrán de estación AVE y también otros núcleos interiores o costeros de las provincias litorales como Segorbe, Torre-Pacheco, Jumilla, Alcoy, Onteniente, Alcira, Águilas y San Javier, debiendo incluir como excepción el núcleo de Carboneras por su proximidad a Cuenca.

Con ganancias de accesibilidad intermedias figuran ya las capitales de provincia, y otros municipios próximos a estas ciudades como Cheste, Sagunto, Cullera, Onda, prácticamente el resto de los murcianos, como Cieza, Totana, Mula, Caravaca, Mazarrón y otros litorales tales como Gandía o Torrevieja.

Relativamente perjudicados figuran una vez más numerosos municipios interiores como La Almarcha, Motilla del Palancar, Casas Ibáñez, y otros coincidentes con el eje de Madrid a Albacete por Alcázar como Villarrobledo, La Roda, e incluso Almansa o Aranjuez, siendo de destacar como municipio más perjudicado relativamente de todo el Corredor, Alcázar de San Juan, justificándose ello por la pérdida de importancia relativa de este eje frente al diseño de la alta velocidad en el

---

<sup>121</sup> De acuerdo con las conversaciones mantenidas con los responsables técnicos del Ministerio de Fomento.



Corredor. También cabría destacar como comparativamente perjudicado Denia debido, lógicamente, a su lejanía respecto de las futuras estaciones AVE.

También cabe resaltar el hecho de que en tiempo de viajeros, las ganancias de accesibilidad fuesen del orden del cincuenta por ciento respecto de la carretera (modo dominante en el presente) durante la segunda mitad del siglo XX, mientras que con la llegada del AVE el incremento de accesibilidad es, como se ha dicho, del orden del treinta por ciento, por consiguiente, también claramente inferior. Pero sobre todo destaca el hecho de que durante la segunda mitad del siglo XX, la desviación típica municipal en este incremento de accesibilidad era muy baja (5%), mientras que con la llegada del AVE esta variable supera el diez por ciento tanto respecto de la carretera como del ferrocarril convencional. Ello implica que en términos de accesibilidad el desarrollo de la red de carreteras habría beneficiado de una forma más homogénea a los distintos municipios del Corredor frente a la alta velocidad cuyo beneficio sería más dispar. Esto resulta lógico a tenor de las escasas paradas previstas para el nuevo modo ferroviario, pero la pregunta que se desgaja seguidamente es la influencia que puede tener esta circunstancia sobre el modelo territorial futuro en relación con la configuración de un sistema de ciudades policéntrico frente al centralizado, el desarrollo o decaimiento de los espacios rurales, etc., lo cual será analizado con detalle posteriormente.

**CUADRO 4.28: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS MUNICIPAL: ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA-CARRETERA COMIENZOS S. XXI**

| MUNICIPIOS           | GANANCIAS | NIVELES |
|----------------------|-----------|---------|
| Madrid               | -45       | 2       |
| Cuenca               | -57       | 1       |
| Castellón            | -45       | 2       |
| Valencia             | -48       | 2       |
| Albacete             | -49       | 2       |
| Alicante             | -52       | 1       |
| Murcia               | -47       | 2       |
| Vinaroz              | -42       | 2       |
| Requena              | -45       | 2       |
| Játiva               | -46       | 2       |
| Villena              | -49       | 2       |
| Elche                | -50       | 2       |
| Orihuela             | -47       | 2       |
| Cartagena            | -46       | 2       |
| Lorca                | -50       | 2       |
| Tarancón             | -16       | 4       |
| Carboneras           | -32       | 3       |
| Cheste               | -32       | 3       |
| La Almarcha          | -13       | 5       |
| Motilla del Palancar | -22       | 4       |
| Casas Ibáñez         | -23       | 4       |
| Sagunto              | -33       | 3       |
| Alcalá de Chivert    | -33       | 3       |
| Segorbe              | -31       | 3       |
| Onda                 | -34       | 3       |
| Aranjuez             | -24       | 4       |
| Alcázar de San Juan  | -10       | 5       |

| MUNICIPIOS    | GANANCIAS | NIVELES |
|---------------|-----------|---------|
| Villarrobledo | -10       | 5       |
| La Roda       | -20       | 4       |
| Hellín        | -20       | 4       |
| Cieza         | -24       | 4       |
| Torre-Pacheco | -34       | 3       |
| Jumilla       | -20       | 4       |
| Yecla         | -34       | 3       |
| Almansa       | -27       | 3       |
| Elda          | -38       | 3       |
| Alcoy         | -29       | 3       |
| Onteniente    | -33       | 3       |
| Alcira        | -33       | 3       |
| Cullera       | -27       | 3       |
| Gandía        | -23       | 4       |
| Denia         | -21       | 4       |
| Benidorm      | -29       | 3       |
| Totana        | -27       | 3       |
| Águilas       | -41       | 2       |
| Torrevieja    | -33       | 3       |
| San Javier    | -29       | 3       |
| Mazarrón      | -25       | 4       |
| Mula          | -34       | 3       |
| Caravaca      | -16       | 4       |
| MEDIA         | -33       |         |

Fuente: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas de la Generalitat Valenciana: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**CUADRO 4.29: VARIACIONES DE ACCESIBILIDAD DEL TIEMPO DE VIAJEROS MUNICIPAL: ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA-FERROCARRIL CONVENCIONAL COMIENZOS S. XXI**

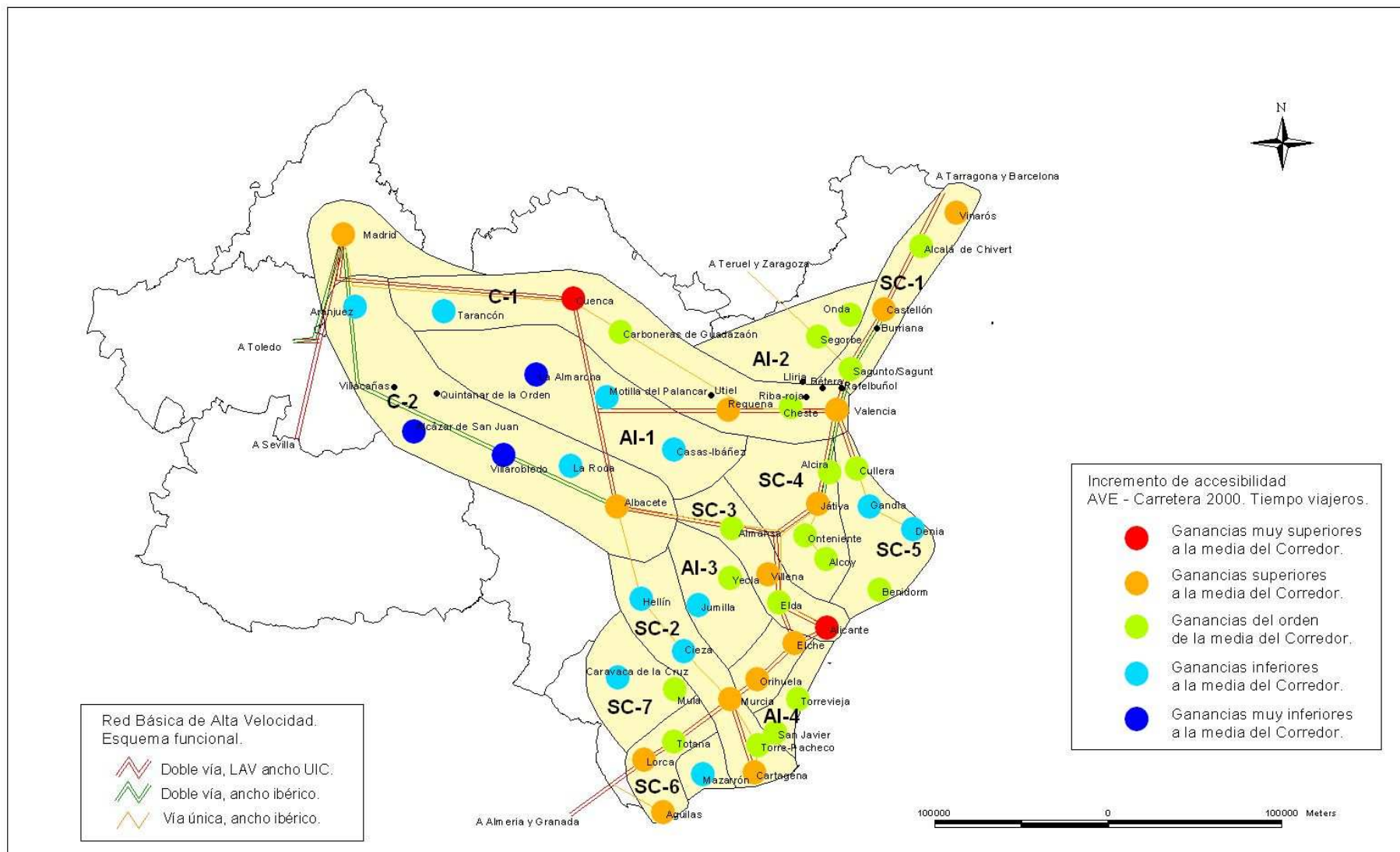
| MUNICIPIOS | GANANCIAS | NIVELES |
|------------|-----------|---------|
| Madrid     | -56       | 3       |
| Cuenca     | -76       | 1       |
| Castellón  | -62       | 3       |
| Valencia   | -58       | 3       |
| Albacete   | -56       | 3       |
| Alicante   | -58       | 3       |
| Murcia     | -68       | 2       |
| Vinaroz    | -62       | 3       |
| Requena    | -74       | 2       |

“Aproximación a la incidencia del AVE en el Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia con horizonte 2021”

| MUNICIPIOS           | GANANCIAS | NIVELES |
|----------------------|-----------|---------|
| Játiva               | -59       | 3       |
| Villena              | -71       | 2       |
| Elche                | -70       | 2       |
| Orihuela             | -71       | 2       |
| Cartagena            | -70       | 2       |
| Lorca                | -71       | 2       |
| Tarancón             | -64       | 3       |
| Carboneras           | -65       | 2       |
| Cheste               | -62       | 3       |
| La Almarcha          | -52       | 4       |
| Motilla del Palancar | -46       | 4       |
| Casas Ibáñez         | -48       | 4       |
| Sagunto              | -55       | 3       |
| Alcalá de Chivert    | -54       | 4       |
| Segorbe              | -65       | 2       |
| Onda                 | -58       | 3       |
| Aranjuez             | -43       | 5       |
| Alcázar de San Juan  | -18       | 7       |
| Villarrobledo        | -34       | 5       |
| La Roda              | -46       | 4       |
| Hellín               | -58       | 3       |
| Cieza                | -59       | 3       |
| Torre-Pacheco        | -67       | 2       |
| Jumilla              | -67       | 2       |
| Yecla                | -53       | 4       |
| Almansa              | -52       | 4       |
| Elda                 | -53       | 4       |
| Alcoy                | -68       | 2       |
| Onteniente           | -70       | 2       |
| Alcira               | -67       | 2       |
| Cullera              | -56       | 3       |
| Gandía               | -57       | 3       |
| Denia                | -54       | 4       |
| Benidorm             | -55       | 3       |
| Totana               | -62       | 3       |
| Águilas              | -72       | 2       |
| Torrevieja           | -65       | 3       |
| San Javier           | -68       | 2       |
| Mazarrón             | -63       | 3       |
| Mula                 | -62       | 3       |
| Caravaca             | -55       | 3       |
| MEDIA                | -60       |         |

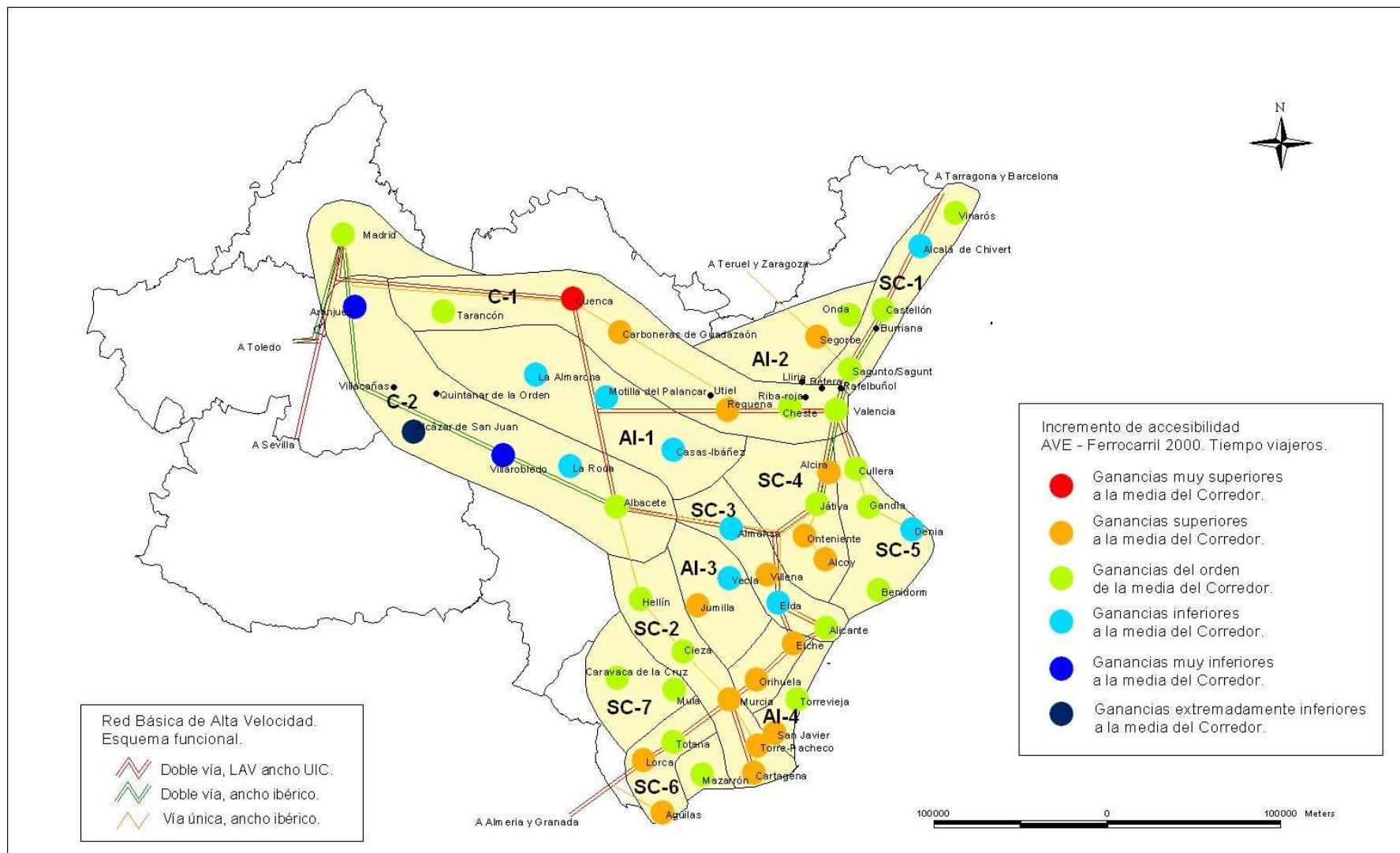
Fuente: Elaboración propia la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas de la Generalitat Valenciana: AVE Comunidad Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.11: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD TIEMPO VIAJEROS AVE-CARRETERA AÑO 2000.**



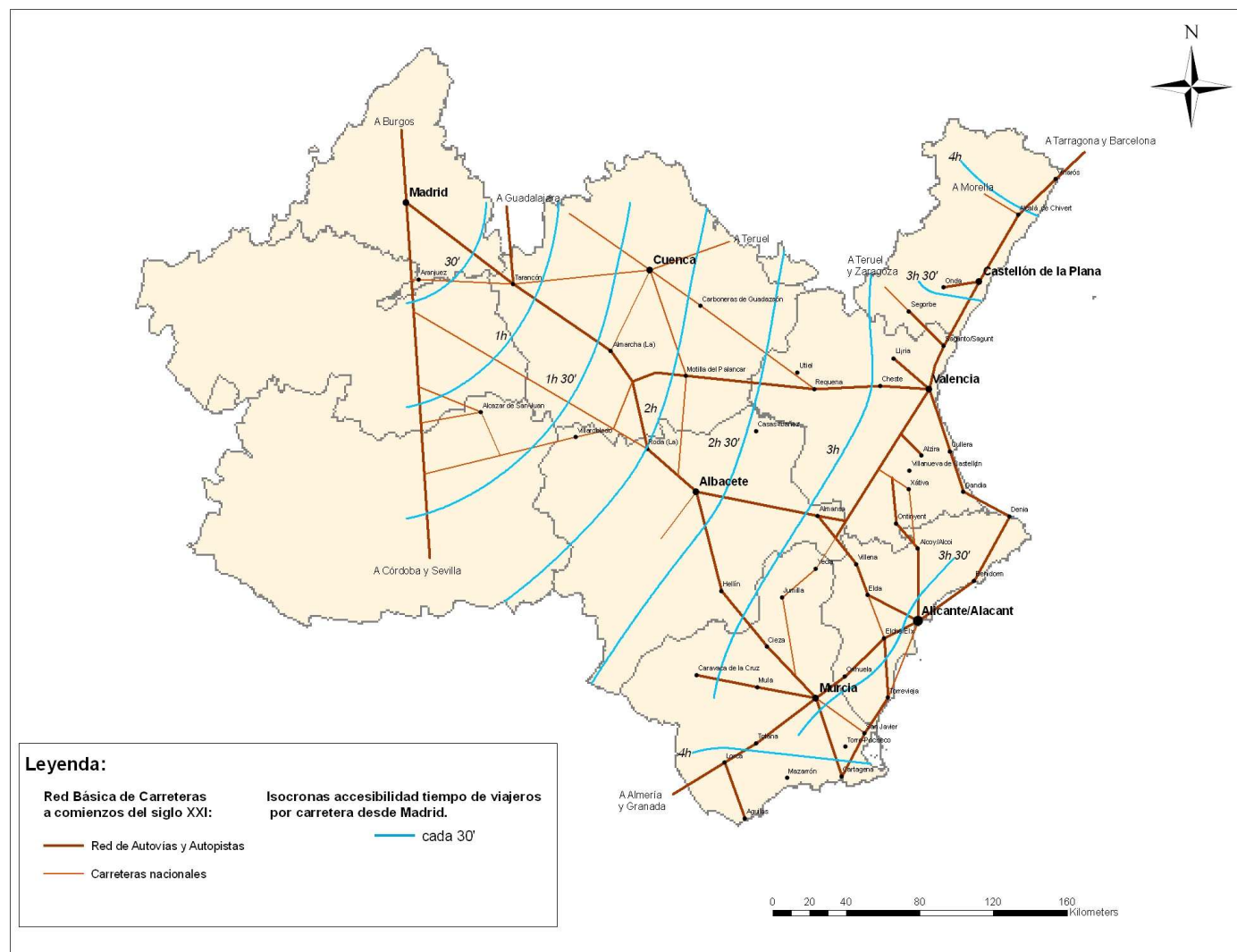
Fuente: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas de la Generalitat Valenciana: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.12: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN INCREMENTO DE ACCESIBILIDAD TIEMPO VIAJEROS AVE-FERROCARRIL AÑO 2000.**



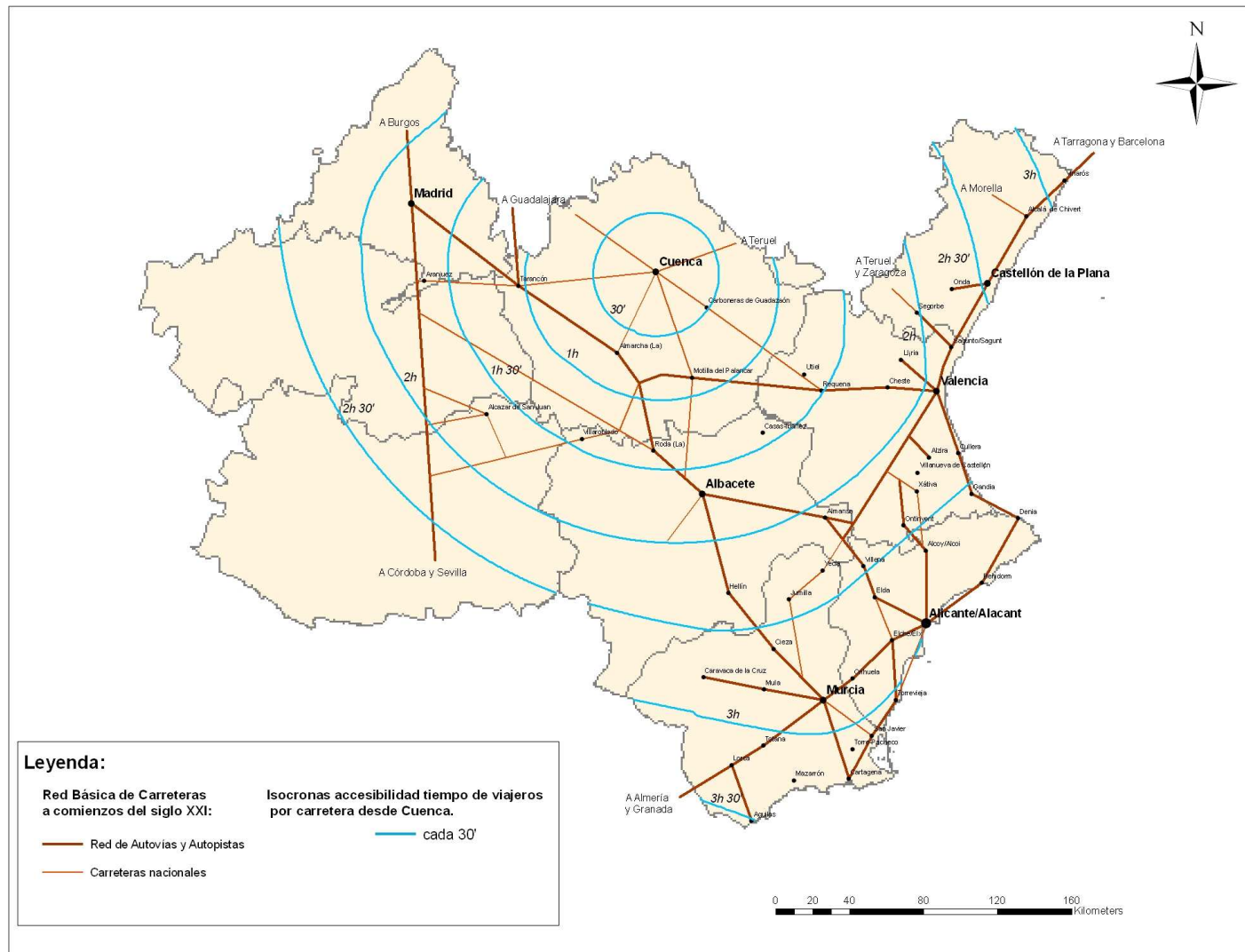
Fuente: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas de la Generalitat Valenciana: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.13: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN MADRID A COMIENZOS DEL S. XXI.**



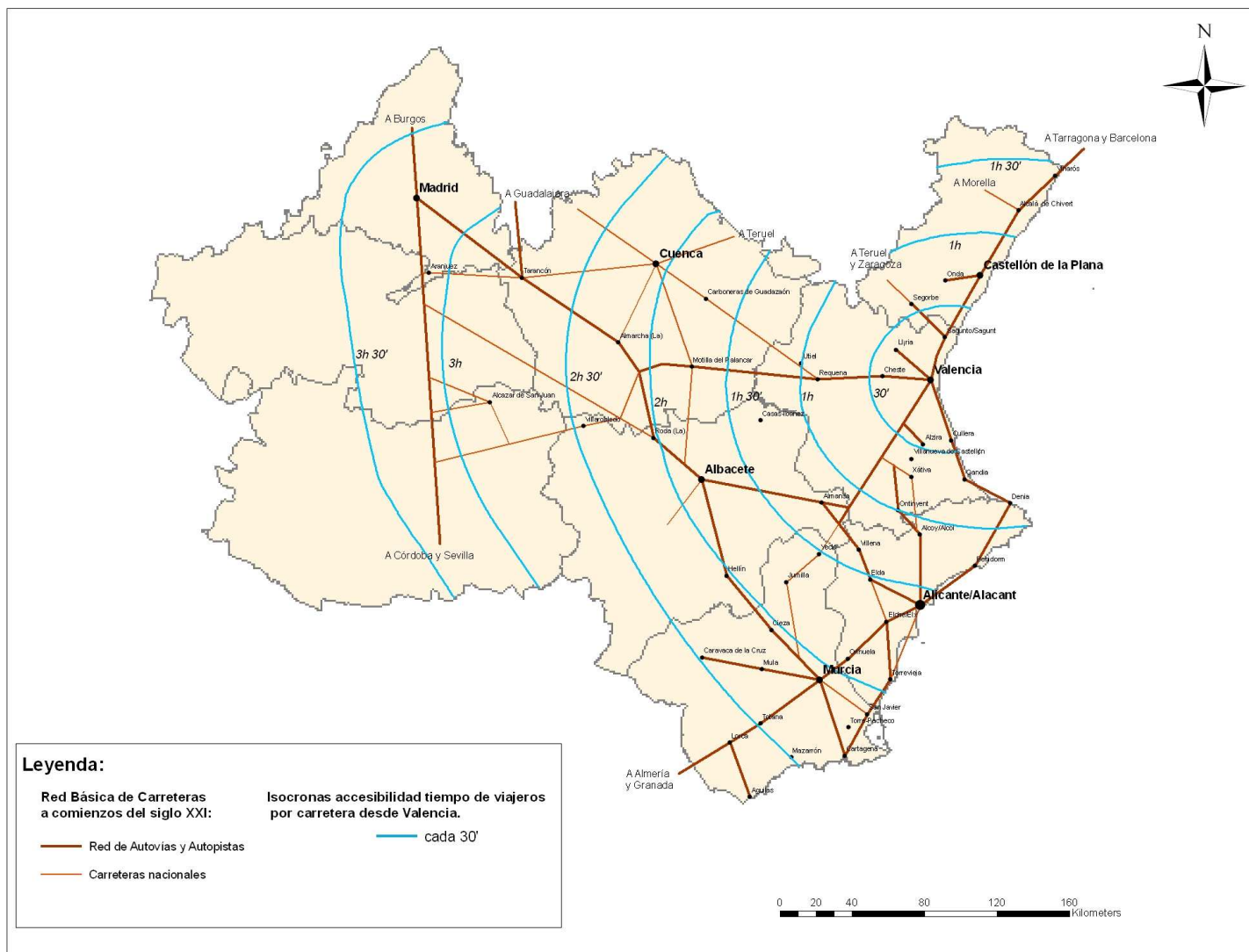
Fuente: Elaboración propia a partir de *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

**MAPA 4.14: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN CUENCA A COMIENZOS DEL S. XXI.**



Fuente: Ministerio de Fomento, *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

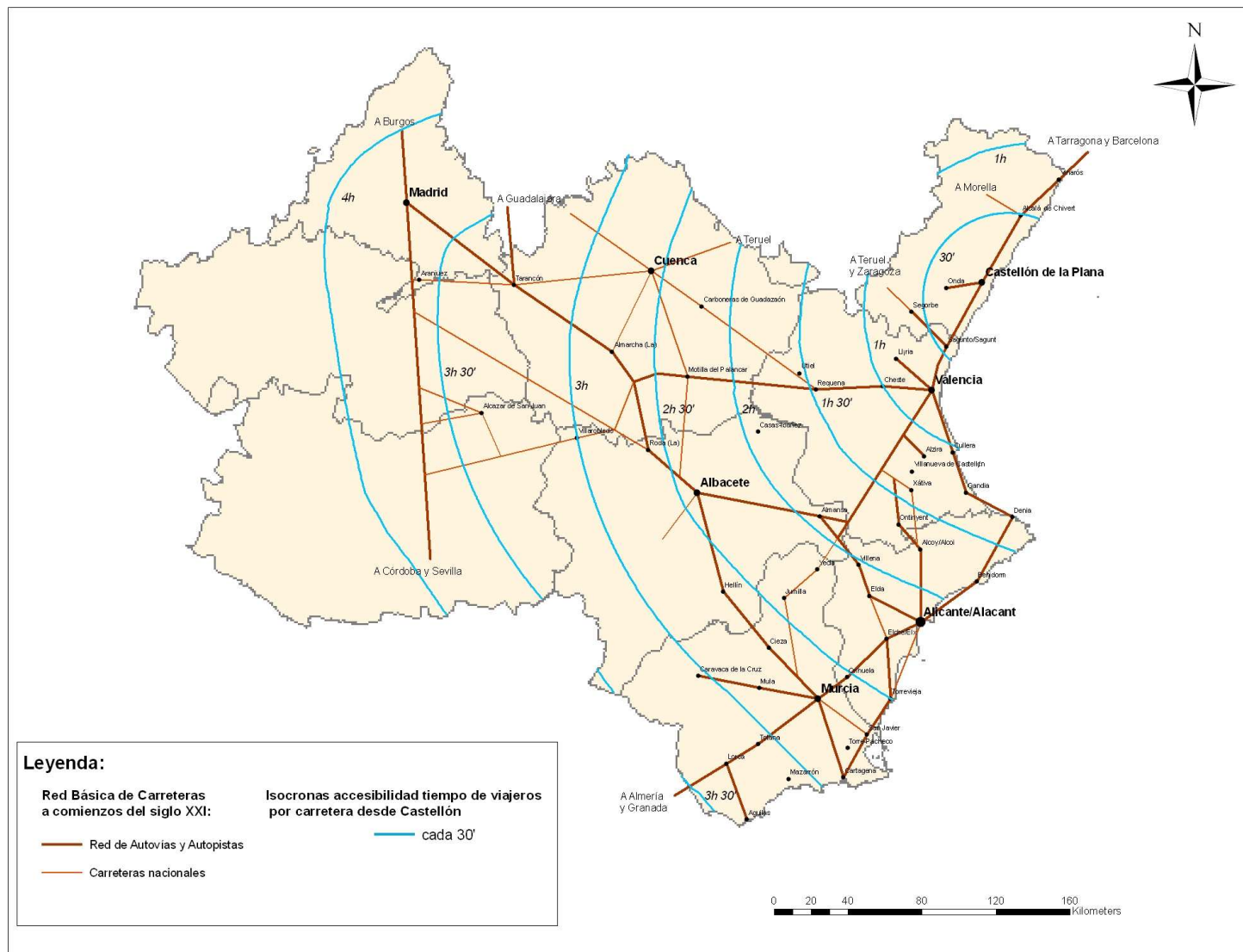
**MAPA 4.15: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN VALENCIA A COMIENZOS DEL S. XXI.**



Fuente: Elaboración propia a partir de *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

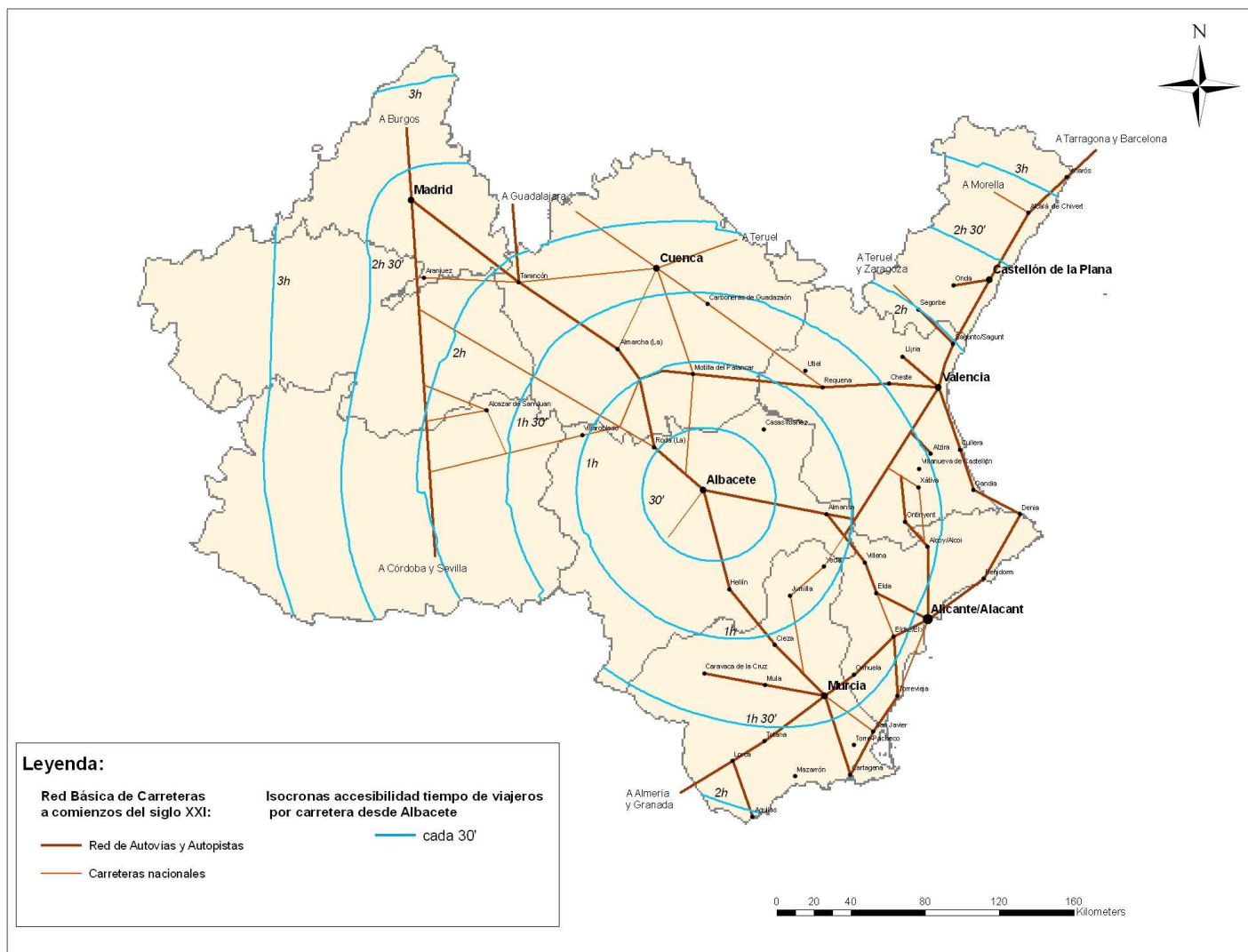


**MAPA 4.16: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN CASTELLÓN A COMIENZOS DEL S. XXI.**



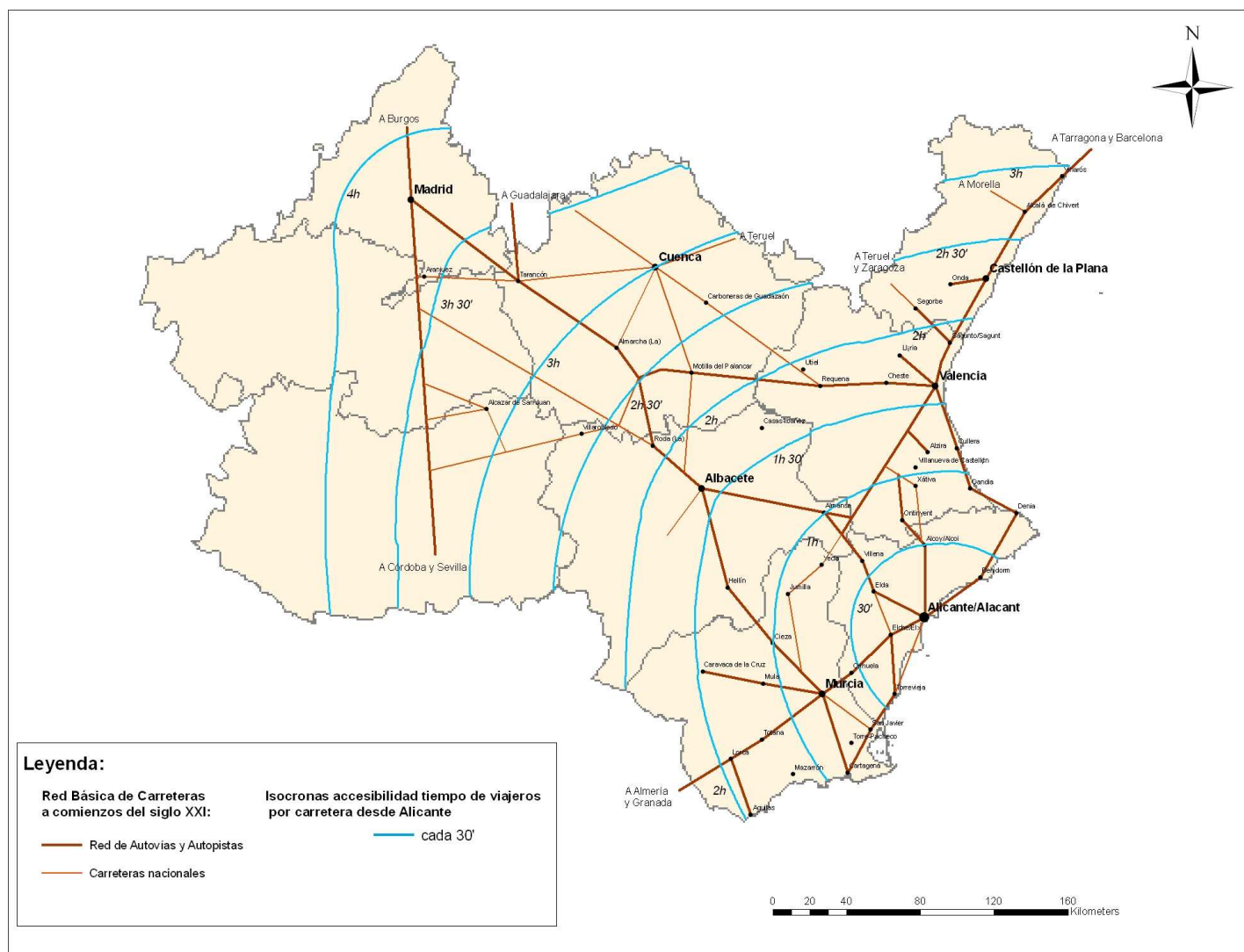
Fuente: Elaboración propia a partir de *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

**MAPA 4.17: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN ALBACETE A COMIENZOS DEL S. XXI.**



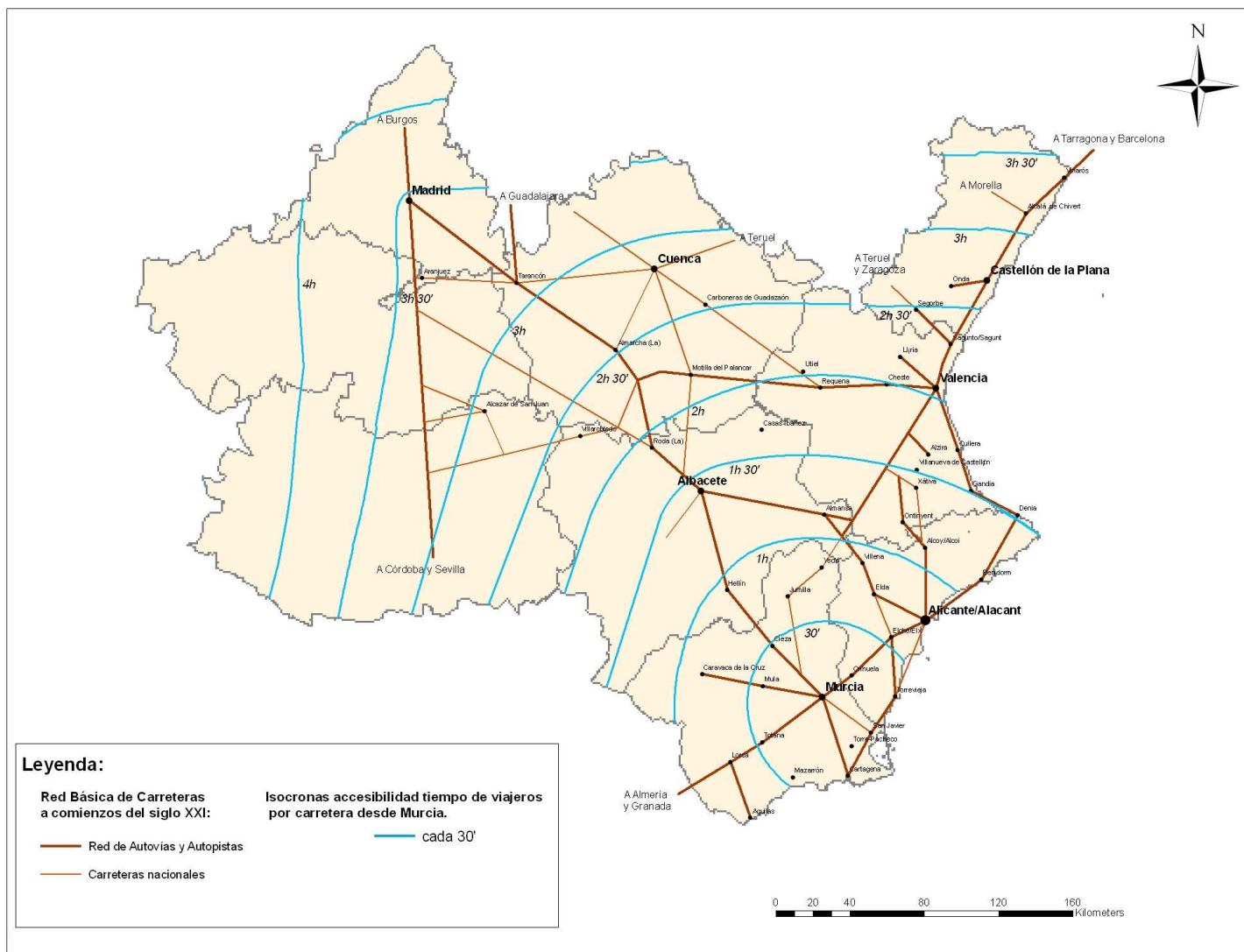
Fuente: Elaboración propia a partir de *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

**MAPA 4.18: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN ALICANTE A COMIENZOS DEL S. XXI.**



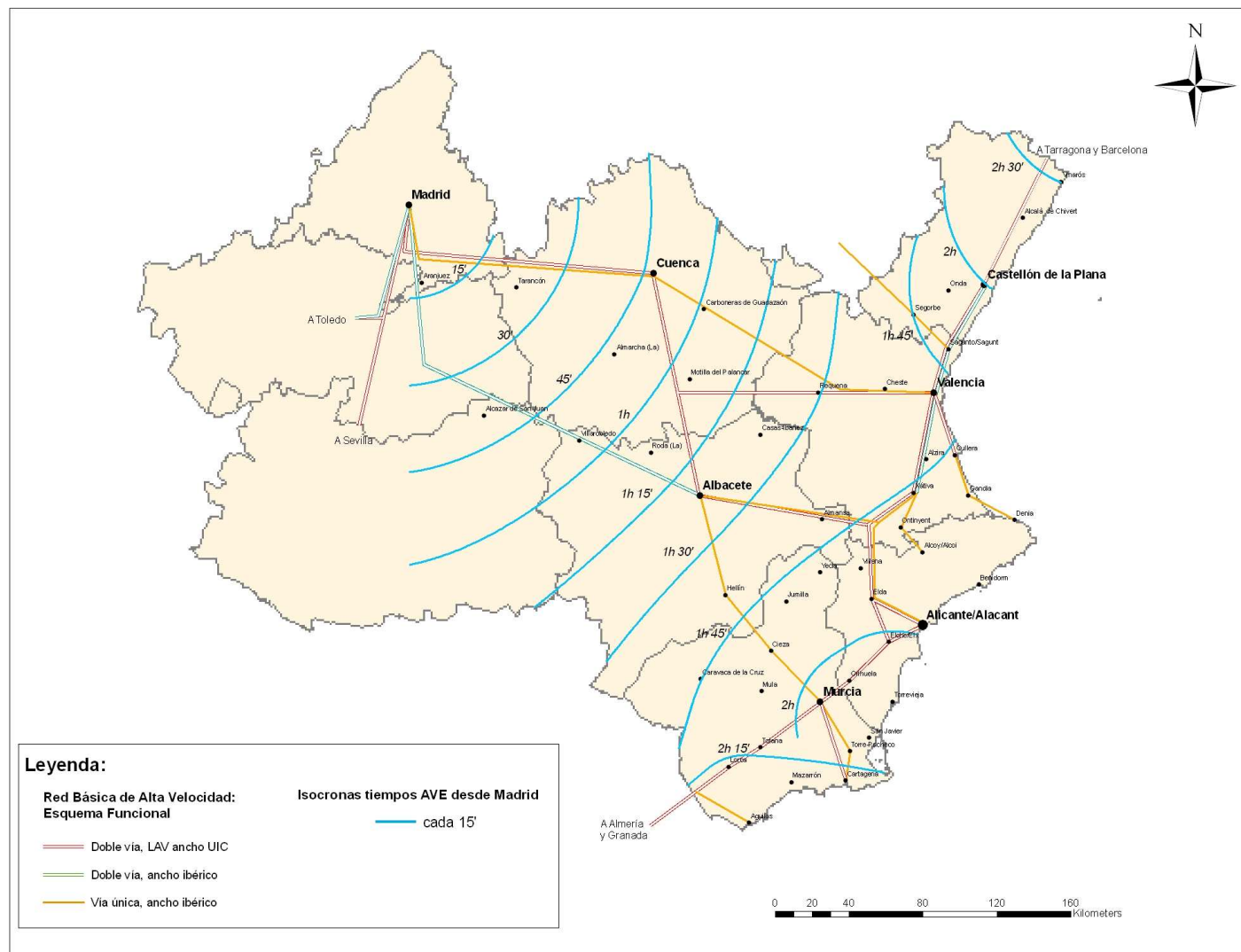
Fuente: Elaboración propia a partir de *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

**MAPA 4.19: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR CARRETERA ORIGEN MURCIA A COMIENZOS DEL S. XXI.**



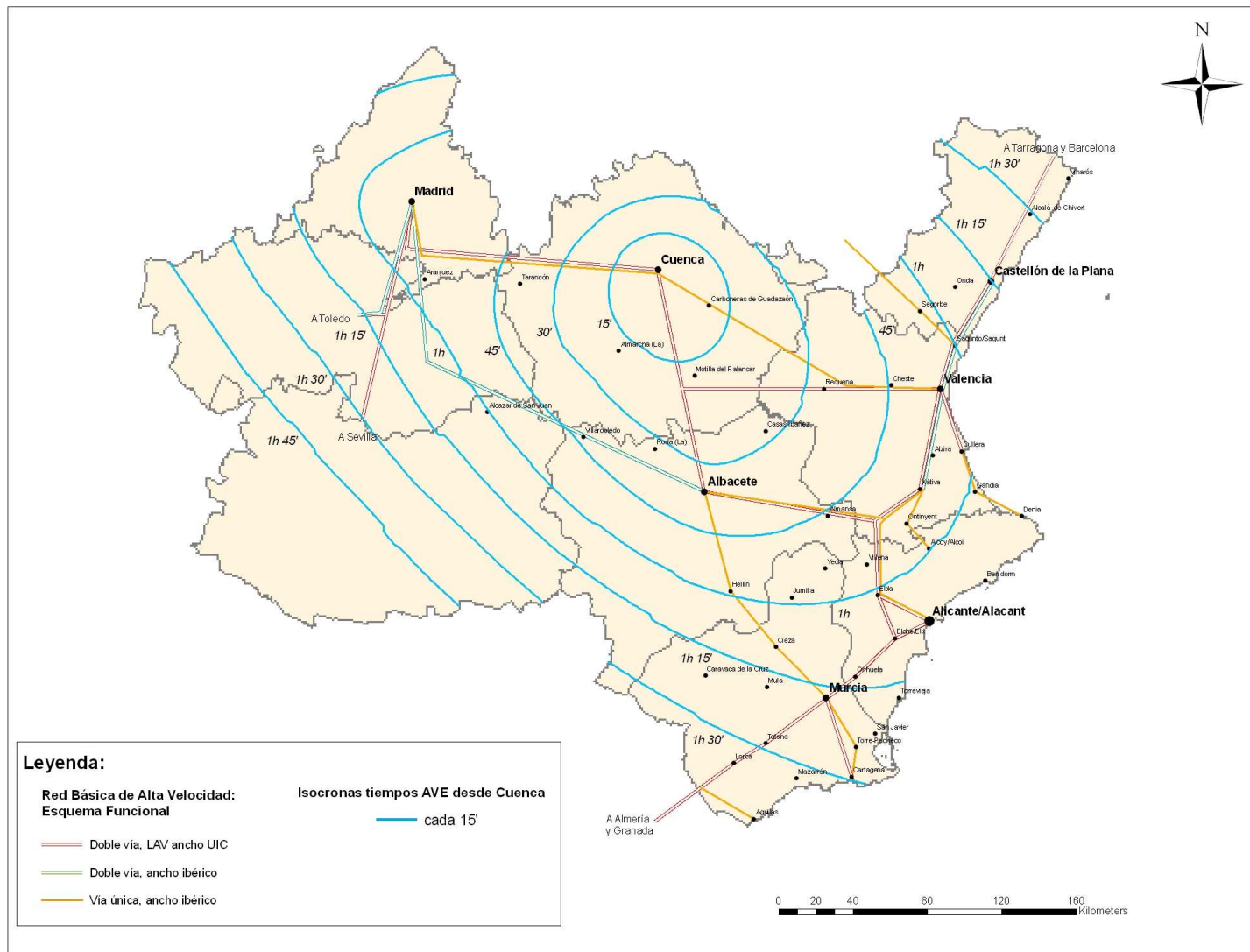
Fuente: Elaboración propia a partir de *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.

**MAPA 4.20: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN MADRID A COMIENZOS DEL S. XXI.**



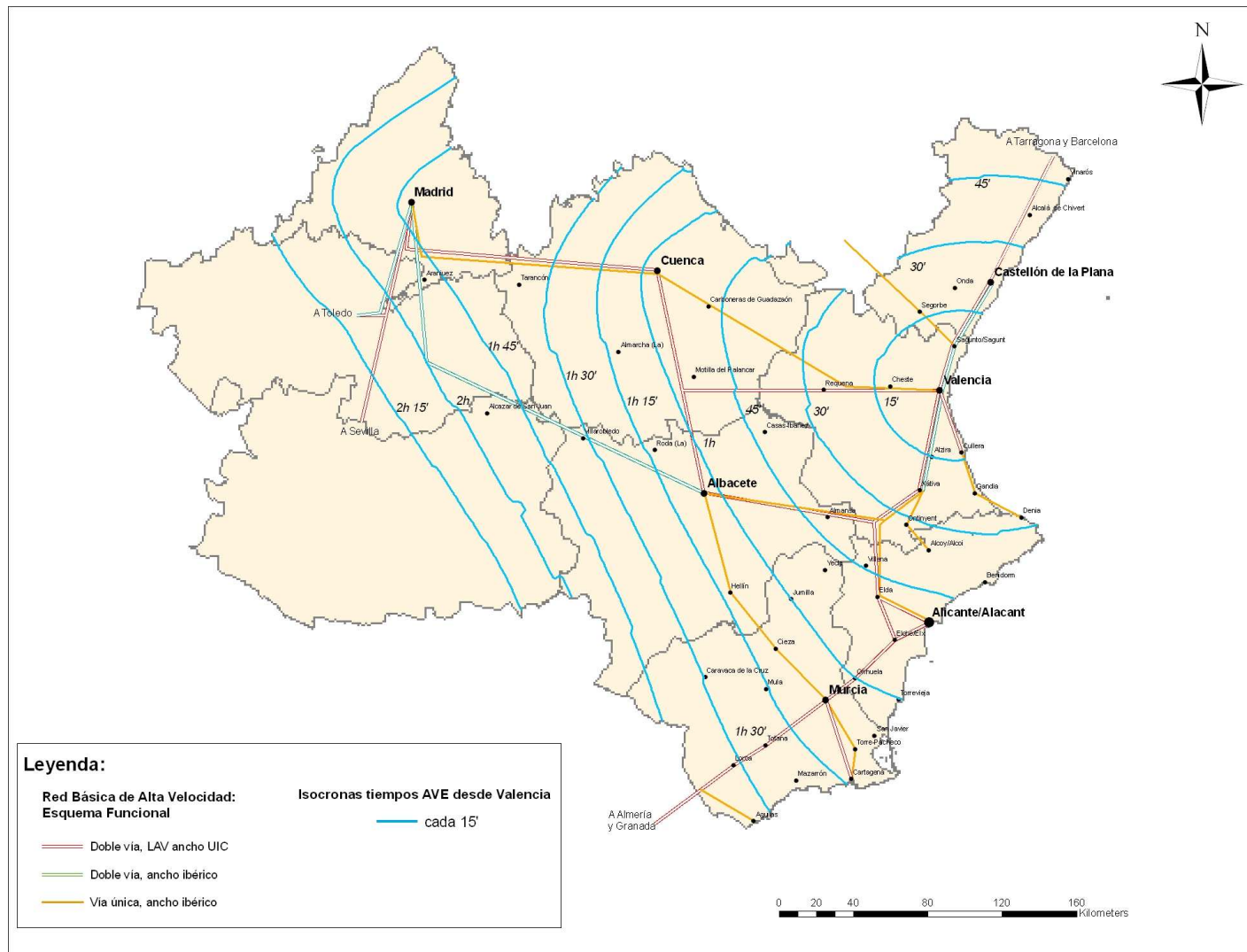
Fuente: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas de la Generalitat Valenciana: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.21: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN CUENCA A COMIENZOS DEL S. XXI.**



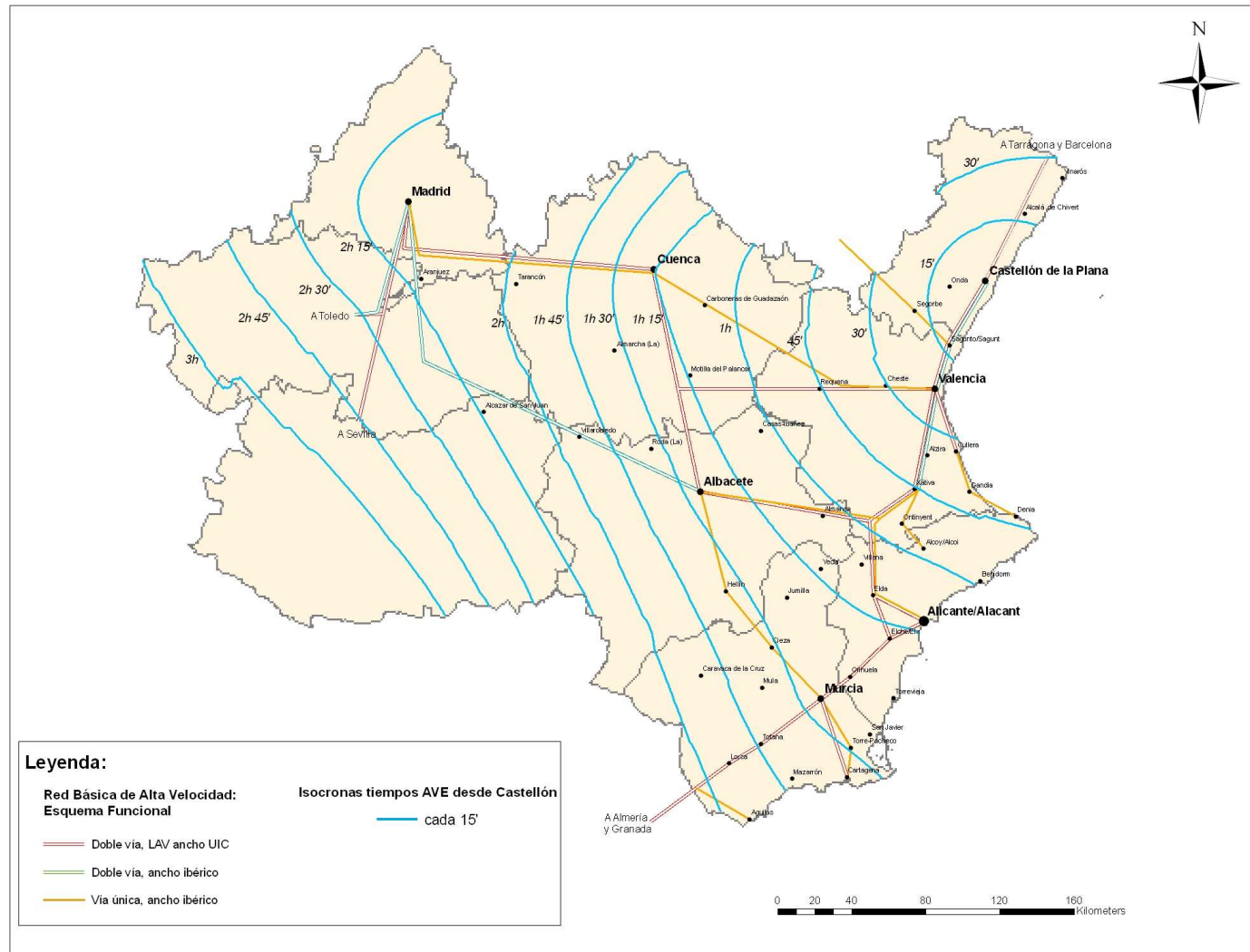
Fuente: AVE Comunidad Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.22: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN VALENCIA A COMIENZOS DEL S. XXI.**



Fuente: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

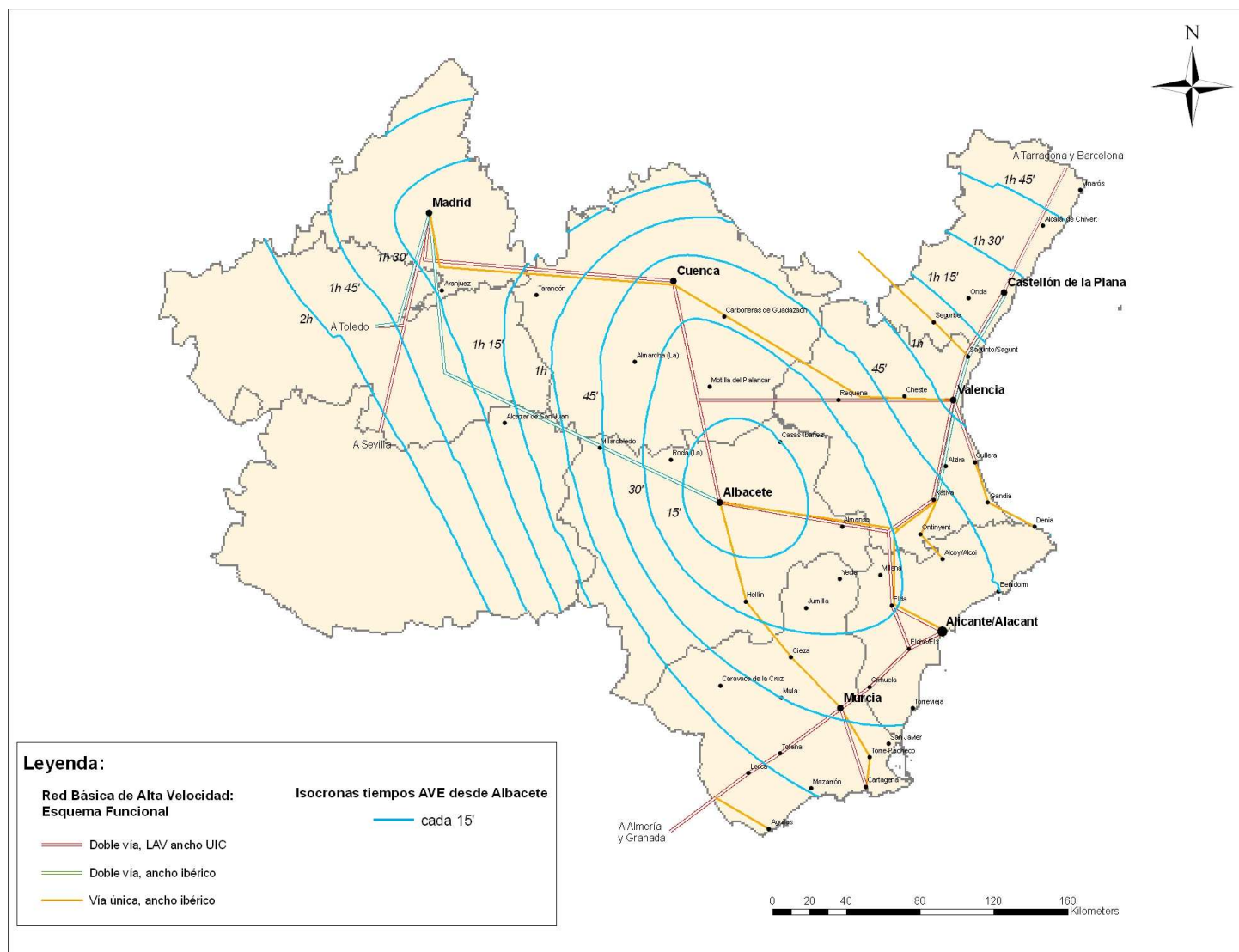
**MAPA 4.23: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN CASTELLÓN A COMIENZOS DEL S. XXI.**



Fuente: AVE Comunidad Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

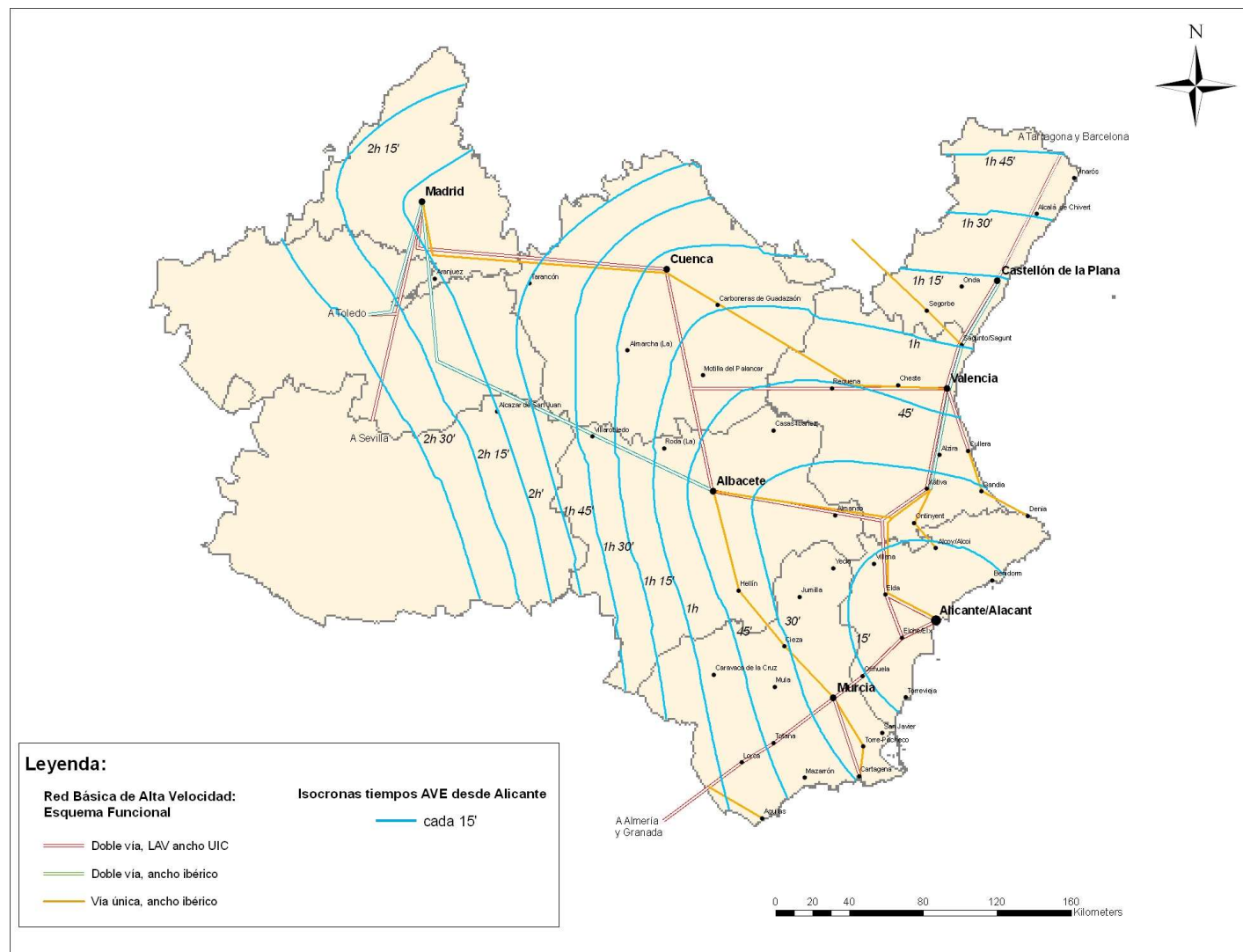


**MAPA 4.24: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN ALBACETE A COMIENZOS DEL S. XXI.**



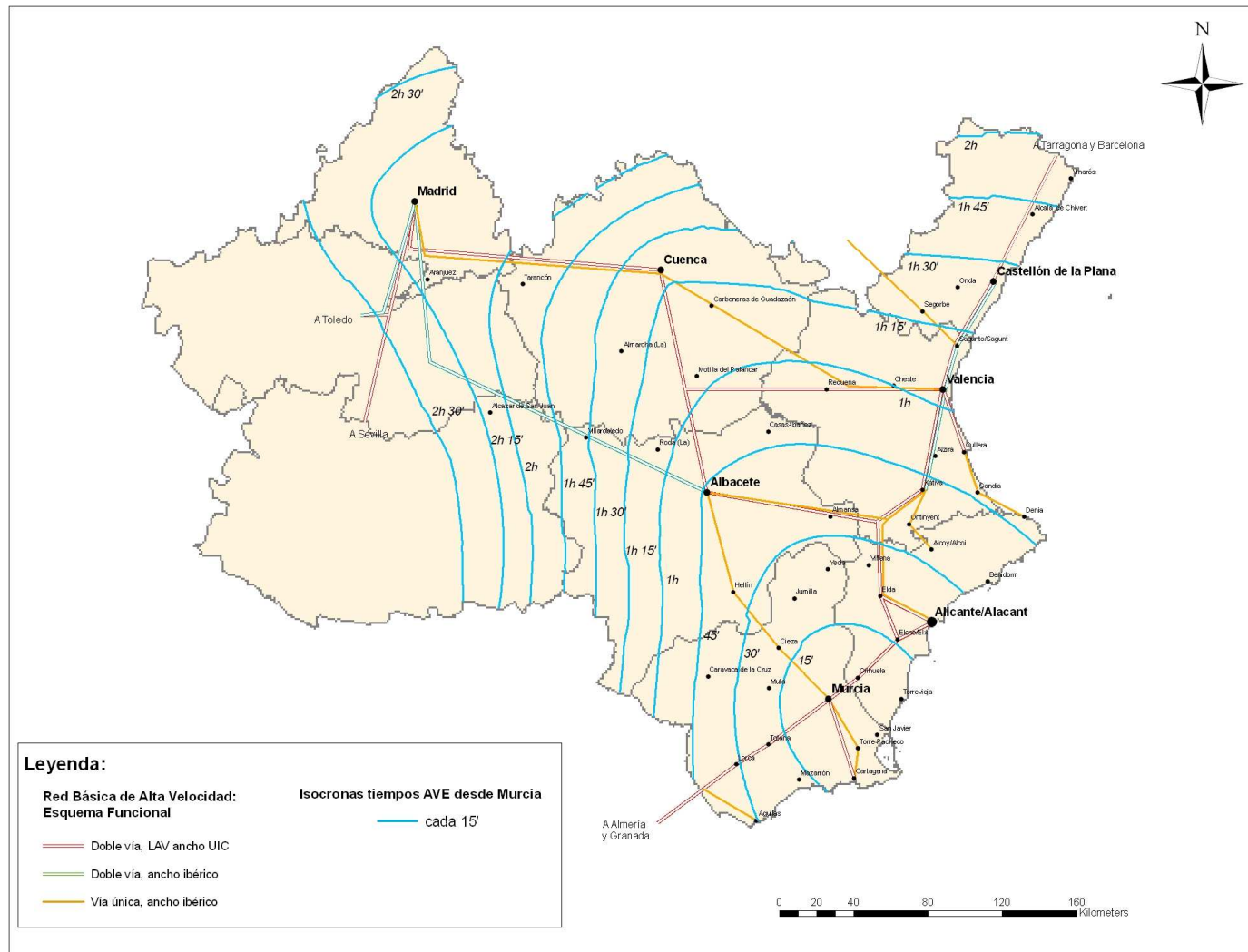
Fuente: AVE Comunidad Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.25: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN ALICANTE A COMIENZOS DEL S. XXI.**



Fuente: AVE Comunidad Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

**MAPA 4.26: ISOCRONAS TIEMPO VIAJEROS POR AVE ORIGEN MURCIA A COMIENZOS DEL S. XXI.**



Fuente: *AVE Comunidad Valenciana*, noviembre de 2005. Documento no publicado y Estudios informativos de los distintos tramos del Corredor Madrid – Levante.

Pasando ahora a analizar los resultados correspondientes en las capitales de provincia del Corredor y teniendo en cuenta que el nuevo radio de influencia se extendería aproximadamente entre la hora y media y las tres horas de viaje se observa que (CUADROS 4.30 a 4.39 y ANEXOS 4.5 y 4.6):

- En el caso de Cuenca, su relativa centralidad geográfica a nivel nacional y su potencial turístico, serían sus principales bazas puesto que en el nuevo área de influencia conquense se incluirían las Comunidades de Cataluña, a excepción de Gerona, Aragón salvo Huesca, Castilla y León, salvo Segovia y Ávila, Ciudad Real, Extremadura, y las provincias andaluzas de Córdoba, Jaén, Almería y Granada, lo que supone entre todas ellas una población potencial visitante cercana a los catorce millones de habitantes.
- Respecto de Valencia, los nuevos potenciales visitantes, y en general, las nuevas relaciones serán factibles de incrementarse notablemente respecto de Cataluña, salvando Tarragona, Zaragoza y Huesca, Logroño, Pamplona, Vitoria y San Sebastián, Castilla y León, a excepción de Burgos, Zamora y León, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real, Almería y Granada, y la propia Madrid, lo que equivalen a algo más de dieciocho millones de personas.
- Por lo que afecta a Castellón, cabría incluir a Gerona, Zaragoza y Huesca, Logroño, Pamplona, Segovia, Ávila y Soria, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real, Almería y Granada, y Madrid, que se aproxima a los trece millones y medio de personas.
- En cuanto a Albacete, la ubicación relativamente central en el marco peninsular hace que la situación sea parecida a la de Cuenca puesto que su área influencia aumentaría hasta Barcelona, Tarragona y Lérida, Teruel y Zaragoza, Castilla y León salvo Burgos y León, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real, Cáceres, Almería, Granada y Málaga, es decir, una población alrededor de trece millones y medio de personas.
- En relación a Alicante, la inducción podría alcanzar Barcelona, Tarragona y Lérida, Zaragoza y Teruel, Segovia, Valladolid, Ávila y Salamanca, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real, Granada, Almería, Sevilla y Córdoba, y también Madrid, lo que suponen cerca de veinte millones de habitantes. El elevado número de posibles habitantes cifrados responde en este caso a la proximidad respecto de Andalucía sobre todo, mientras que en Cuenca a pesar de su centralidad, “penalizaría” la relativa baja población de la zona norte de España.
- Por último, respecto de Murcia, el área influencia afectaría a Tarragona, Barcelona y Lérida, Teruel y Zaragoza, Segovia y Ávila, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real, Málaga, Sevilla y Córdoba, o sea, en torno a los dieciocho millones de habitantes, justificándose este elevado número de habitantes por los mismos motivos que en el caso de Alicante.

Por lo tanto, se observa para todas las capitales un elevado incremento de sus áreas de influencia distinguiéndose en todo caso dos grupos:

- El primero, en que ese área se aproximaría a los veinte millones de personas, casos de Valencia, Alicante y Murcia, debido fundamentalmente a la reducción por debajo de las tres horas de los

viajes hasta Madrid y la relativa proximidad de Andalucía, sobre todo en los casos de Alicante y Murcia.

- El segundo, en que la ampliación de este radio influencia rondaría los trece millones de habitantes debido bien a que Madrid ya se encuentra a menos de las tres horas de viaje referidas y una población relativamente baja en el norte español, casos de Albacete y Cuenca, bien por su ubicación en el litoral norte nacional, ya alejado de Andalucía y con tiempos de viaje respecto de Cataluña en su inmensa mayoría en la actualidad por debajo de las tres horas, caso de Castellón.

Ahora bien, las potencialidades para cada capital varían no sólo en función del número de nuevos efectivos con los estrechar relaciones sino con la relevancia y especialización de determinadas actividades en la ciudad como se ha justificado en las páginas anteriores. Así, para viajes por motivos profesionales será la relevancia y especialización del sector terciario, y concretamente del terciario avanzado, la que determinará la previsible intensidad en los flujos a establecer mientras que por motivos turísticos lo harán fundamentalmente las correspondientes en el modelo hotelero y el turismo cultural las que conllevarán esa mayor intensidad.

Bajo estas premisas, y de acuerdo con los resultados obtenidos en la tercera fase, desde el punto de vista de la actividad turística y concretamente la cultural, Cuenca se vería muy favorecida por su elevada especialización en el turismo cultural pero también Valencia, y en menor medida, Murcia y Alicante por su elevada oferta en términos absolutos en el marco del Corredor. Incorporando ahora las variables referidas al modelo hotelero, la especialización afectaría prácticamente por igual a estas capitales mientras que la relevancia muestra un valor muy por encima del resto para Valencia mientras que muy elevado para Alicante y alto para Castellón y Murcia y medio para Albacete y Cuenca. Si a estos resultados se superpone el radio de influencia estimado, resulta que desde este punto de vista se podría afirmar que Valencia sería la capital más beneficiada seguida de Alicante y Murcia y quizá algo más rezagada Cuenca, a continuación figuraría Castellón y en último lugar Albacete.

Del mismo modo, desde la óptica de los viajes profesionales, la capital con un mayor grado de especialización en el sector terciario avanzado es Valencia, seguida por Murcia, mientras que el resto de capitales se encuentran con un grado de especialización similar. En cuanto a la relevancia de este mismo subsector, es de nuevo Valencia la que sobresale del resto seguidas por Murcia y Alicante, mientras que Castellón y Albacete alcanzan valores más moderados siendo la menor relevancia relativa la existente en Cuenca. Repitiendo la operación anterior sobre el radio de influencia, el resultado que se desprende es que Valencia vuelve a ser la capital más favorecida, en este caso, con una mayor diferencia sobre el resto, a continuación figurarían Murcia y muy próxima a ella Alicante, mientras que Albacete y Castellón quedarían en una posición más atrasada y, en último lugar figuraría Cuenca.

En síntesis, del análisis de las relaciones de las capitales del Corredor Madrid-Levante con las correspondientes de su entorno se desprende que la más beneficiada relativamente será Valencia, seguida de Murcia y Alicante, donde la incidencia de la llegada del AVE bajo esta perspectiva se considera similar. Con un menor impacto se encontrarían Castellón y seguramente Cuenca y, para finalizar, aunque con una incidencia próxima a la de éstas, se situaría Albacete.

Este sencillo análisis manifestaría un cierto efecto centralidad de la aparición del AVE en el Corredor puesto que las capitales con mayores potenciales de desarrollo en la actualidad serían las más beneficiadas relativamente, casos de Valencia, Alicante y Murcia mientras que aquellas con menores posibilidades relativas, Castellón, Albacete y Cuenca, se verían menos favorecidas si bien, como se ha comentado, el análisis detallado será el que permita salir de dudas acerca de éste y otros fenómenos esperables.

- MADRID

**CUADRO 4.30: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | MADRID  |
|-----------|---|
| CASTELLÓN | 2h. 2' /<br>-1h. 33' (-43%)<br>-2h. 20' (-53%)  |
| VALENCIA  | 1h. 41' /<br>-1h. 26' (-46%)<br>-1h. 49' (-52%) |
| CUENCA    | 47' /<br>-58' (-55%)<br>-2h. 3' (-72%)          |
| ALBACETE  | 1h. 21' /<br>-58' (-42%)<br>-1h. 19' (-50%)     |
| ALICANTE  | 1h. 55' /<br>-1h. 43' (-47%)<br>-1h. 48' (-48%) |
| MURCIA    | 2h. 4' /<br>-1h. 23' (-40%)<br>-1h. 56' (-48%)  |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y España. *Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

- CATALUÑA:

**CUADRO 4.31: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | TARRAGONA                                       | BARCELONA                                       | GERONA  | LÉRIDA  |
|-----------|---|---|---|---|
| CASTELLÓN | 56’/<br>-43’ (-44%)/<br>-8’ (-12%)              | 1h. 23’/<br>-1h. 4’ (-44%)/<br>-1h. 59’ (-59%)  | 1h. 50’/<br>-1h. 23’ (-43%)/<br>-2h. 16’ (-55%) | 1h. 20’/<br>-1h. 5’ (-45%)/<br>-3h. 44’ (-66%)  |
| VALENCIA  | 1h. 17’/<br>-57’ (-42%)/<br>-45’ (-37%)         | 1h. 44’/<br>-1h. 17’ (-43%)/<br>-2h. 32’ (-59%) | 2h. 11’/<br>-1h. 37’ (-42%)/<br>-2h. 26’ (-53%) | 1h. 42’/<br>-1h. 19’ (-44%)/<br>-4h. 25’ (-72%) |
| CUENCA    | 2h. 11’/<br>-1h. 52’ (-46%)/<br>-3h. 34’ (-61%) | 2h. 38’/<br>-2h. 14’ (-46%)/<br>-4h. 22’ (-56%) | > 3 horas                                       | 2h. 36’/<br>-1h. 30’ (-37%)/<br>-2h. 39’ (-51%) |
| ALBACETE  | 2h. 21’/<br>-1h. 32’ (-39%)/<br>-1h. 52’ (-44%) | 2h. 48’/<br>-1h. 53’ (-40%)/<br>-2h. 42’ (-49%) | > 3 horas                                       | 2h. 46’/<br>-1h. 54’ (-41%)/<br>-2h. 3’ (-43%)  |
| ALICANTE  | 2h. 10’/<br>-1h. 34’ (-42%)/<br>-2h. 25’ (-53%) | 2h. 37’/<br>-1h. 55’ (-42%)/<br>-1h. 34’ (-37%) | > 3 horas                                       | 2h. 34’/<br>-1h. 56’ (-43%)/<br>-4h. 4’ (-61%)  |
| MURCIA    | 2h. 20’/<br>-1h. 50’ (-44%)/<br>-3h. 44’ (-62%) | 2h. 47’/<br>-2h. 11’ (-44%)/<br>-4h. 59’ (-64%) | > 3 horas                                       | 2h. 46’/<br>-2h. 10’ (-44%)/<br>-4h. 19’ (-61%) |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

- ARAGÓN

**CUADRO 4.32: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | TERUEL                                     | ZARAGOZA  | HUESCA  |
|-----------|--|---|---|
| CASTELLÓN | 1h. 3’/<br>-28’ (-31%)/<br>-4h. 15’ (-80%) | 1h. 57’/<br>-58’ (-33%)/<br>-5h. 3’ (-72%)      | 2h. 42’/<br>-39’ (-19%)/<br>-5h. 18’ (-66%)     |
| VALENCIA  | 41’/<br>-49’ (-54%)/<br>-1h. 10’ (-65%)    | 1h. 36’/<br>-1h. 50’ (-53%)/<br>-3h. 24’ (-68%) | 2h. 21’/<br>-1h. 37’ (-41%)/<br>-3h. 39’ (-61%) |
| CUENCA    | 1h. 35’/                                   | 2h. 17’/  | > 3 horas                                       |

|          | TERUEL  | ZARAGOZA  | HUESCA    |
|----------|---|---|-----------|
|          | -5' (-5%)/<br>-5h. 2' (-76%)                    | -39' (-22%)/<br>-2h. 3' (-47%)                  |           |
| ALBACETE | 1h. 46'/<br>-47' (-31%)/<br>-4h. 43' (-73%)     | 2h. 40'/<br>-1h. 45' (-40%)/<br>-1h. 30' (-36%) | > 3 horas |
| ALICANTE | 1h. 34'/<br>-1h. 26' (-48%)/<br>-5h. 57' (-79%) | 2h. 28'/<br>-2h. 27' (-50%)/<br>-2h. 45' (-53%) | > 3 horas |
| MURCIA   | 1h. 45'/<br>-1h. 41' (-49%)/<br>-6h. 3' (-78%)  | 2h. 40'/<br>-2h. 41' (-50%)/<br>-2h. 50' (-52%) | > 3 horas |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

- LA RIOJA:

**CUADRO 4.33: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | LOGROÑO   |
|-----------|---|
| CASTELLÓN | 2h. 49'/<br>-1h. 30' (-35%)/<br>-6h. 21' (-69%) |
| VALENCIA  | 2h. 28'/<br>-2h. 16' (-48%)/<br>-4h. 43' (-66%) |
| CUENCA    | > 3 horas                                       |
| ALBACETE  | > 3 horas                                       |
| ALICANTE  | > 3 horas                                       |
| MURCIA    | > 3 horas                                       |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.



- NAVARRA:

**CUADRO 4.34: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | PAMPLONA  |
|-----------|---|
| CASTELLÓN | 2h. 51’/<br>-1h. 30’ (-35%)/<br>-6h. 9’ (-68%)  |
| VALENCIA  | 2h. 29’/<br>-2h. 17’ (-48%)/<br>-4h. 31’ (-64%) |
| CUENCA    | > 3 horas                                       |
| ALBACETE  | > 3 horas                                       |
| ALICANTE  | > 3 horas                                       |
| MURCIA    | > 3 horas                                       |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

- PAÍS VASCO:

**CUADRO 4.35: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | VITORIA  | SAN SEBASTIÁN                                   | BILBAO    |
|-----------|--|---|-----------|
| CASTELLÓN | > 3 horas                                      | > 3 horas                                       | > 3 horas |
| VALENCIA  | 2h. 58’/<br>-2h. 27’ (-45%)/<br>-5h. 2’ (-63%) | 2h. 53’/<br>-2h. 32’ (-47%)/<br>-5h. 47’ (-67%) | > 3 horas |
| CUENCA    | > 3 horas                                      | > 3 horas                                       | > 3 horas |
| ALBACETE  | > 3 horas                                      | > 3 horas                                       | > 3 horas |
| ALICANTE  | > 3 horas                                      | > 3 horas                                       | > 3 horas |
| MURCIA    | > 3 horas                                      | > 3 horas                                       | > 3 horas |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

• CASTILLA Y LEÓN

**CUADRO 4.36: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | SEGOVIA   | VALLADOLID                                      | PALENCIA  | BURGOS  |
|-----------|---|---|---|---|
| CASTELLÓN | 2h. 30’/<br>-1h. 52’ (-43%)/<br>-5h. 5’ (-67%)  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       | > 3 horas                                     |
| VALENCIA  | 2h. 9’/<br>-1h. 44’ (-45%)/<br>-3h. 26’ (-61%)  | 2h. 42’/<br>-2h. 10’ (-44%)/<br>-3h. 28’ (-56%) | 2h. 57’/<br>-2h. 16’ (-43%)/<br>-3h. 28’ (-54%) | > 3 horas                                     |
| CUENCA    | 1h. 15’/<br>-1h. 16’ (-50%)/<br>-3h. 40’ (-75%) | 1h. 49’/<br>-1h. 43’ (49%)/<br>-3h. 41’ (-67%)  | 2h. 3’/<br>-1h. 49’ (-47%)/<br>-3h. 42’ (-64%)  | 2h. 29’/<br>-1h. 8’ (-31%)/<br>-4h. 5’ (-62%) |
| ALBACETE  | 1h. 49’/<br>-1h. 16’ (-41%)/<br>-2h. 56’ (-62%) | 2h. 22’/<br>-1h. 42’ (-42%)/<br>-2h. 58’ (-56%) | 2h. 37’/<br>-1h. 49’ (-41%)/<br>-2h. 58’ (-53%) | > 3 horas                                     |
| ALICANTE  | 2h. 23’/<br>-2h. 1’ (-46%)/<br>-3h. 25’ (-59%)  | 2h. 56’/<br>-2h. 26’ (-45%)/<br>-3h. 27’ (-54%) | > 3 horas                                       | > 3 horas                                     |
| MURCIA    | 2h. 32’/<br>-1h. 41’ (-40%)/<br>-3h. 32’ (-58%) | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       | > 3 horas                                     |

|           | ÁVILA   | SALAMANCA                                       | ZAMORA  |
|-----------|---|---|---|
| CASTELLÓN | 2h. 35’/<br>-1h. 53’ (-42%)/<br>-4h. 35’ (-64%) | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| VALENCIA  | 2h. 14’/<br>-1h. 45’ (-44%)/<br>-2h. 56’ (-57%) | 2h. 44’/<br>-2h. 21’ (-46%)/<br>-3h. 9’ (-53%)  | > 3 horas                                       |
| CUENCA    | 1h. 20’/<br>-1h. 17’ (-49%)/<br>-3h. 10’ (-70%) | 1h. 50’/<br>-1h. 53’ (-51%)/<br>-3h. 22’ (-65%) | 2h. 8’/<br>-1h. 47’ (-45%)/<br>-3h. 37’ (-63%)  |
| ALBACETE  | 1h. 54’/<br>-1h. 17’ (-40%)/<br>-2h. 26’ (-56%) | 2h. 24’/<br>-1h. 54’ (-44%)/<br>-2h. 39’ (-52%) | 2h. 43’/<br>-1h. 47’ (-40%)/<br>-2h. 53’ (-52%) |
| ALICANTE  | 2h. 28’/<br>-2h. 2’ (-45%)/<br>-2h. 55’ (-54%)  | 2h. 58’/<br>-2h. 39’ (-47%)/<br>-3h. 8’ (-51%)  | > 3 horas                                       |
| MURCIA    | 2h. 37’/<br>-1h. 42’ (-39%)/<br>-3h. 3’ (-54%)  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |

|           | LEÓN  | SORIA   |
|-----------|---|---|
| CASTELLÓN | > 3 horas                                       | 2h. 48’/<br>-1h. 9’ (-29%)/<br>-5h. 43’ (-67%)  |
| VALENCIA  | > 3 horas                                       | 2h. 27’/<br>-1h. 29’ (-38%)/<br>-4h. 4’ (-62%)  |
| CUENCA    | 2h. 39’/<br>-1h. 55’ (-42%)/<br>-4h. 16’ (-62%) | 2h. 17’/<br>-38’ (-22%)/<br>-3h. 34’ (-61%)     |
| ALBACETE  | > 3 horas                                       | 2h. 51’/<br>-1h. 18’ (-31%)/<br>-2h. 50’ (-50%) |
| ALICANTE  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| MURCIA    | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

- CASTILLA-LA MANCHA

**CUADRO 4.37: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | GUADALAJARA                                     | TOLEDO  | CIUDAD REAL                                    |
|-----------|---|---|--|
| CASTELLÓN | 2h. 27’/<br>-1h. 23’ (-36%)/<br>-3h. 33’ (-59%) | 2h. 32’/<br>-1h. 21’ (-35%)/<br>-3h. 28’ (-58%) | 2h. 57’/<br>-1h. 3’ (-26%)/<br>-3h. 38’ (-55%) |
| VALENCIA  | 2h. 6’/<br>-1h. 15’ (-37%)/<br>-1h. 54’ (-48%)  | 2h. 11’/<br>-1h. 13’ (-36%)/<br>-1h. 49’ (-46%) | 2h. 36’/<br>-55’ (-26%)/<br>-1h. 59’ (-43%)    |
| CUENCA    | 1h. 12’/<br>-21’ (-23%)/<br>-2h. 8’ (-64%)      | 1h. 17’/<br>-47’ (-38%)/<br>-2h. 3’ (-62%)      | 1h. 42’/<br>-58’ (-36%)/<br>-2h. 13’ (-57%)    |
| ALBACETE  | 1h. 46’/<br>-47’ (-31%)/<br>-1h. 24’ (-44%)     | 1h. 51’/<br>-44’ (-28%)/<br>-1h. 19’ (-42%)     | 2h. 16’/<br>-1’ (-1%)/<br>-1h. 29’ (-40%)      |
| ALICANTE  | 2h. 20’/<br>-1h. 32’ (-40%)/<br>-1h. 53’ (-45%) | 2h. 25’/<br>-1h. 29’ (-38%)/<br>-1h. 48’ (-43%) | 2h. 50’/<br>-50’ (-23%)/<br>-1h. 11’ (-30%)    |
| MURCIA    | 2h. 29’/<br>-1h. 12’ (-32%)/<br>-2h. 1’ (-45%)  | 2h. 34’/<br>-1h. 10’ (-31%)/<br>-1h. 56’ (-43%) | 2h. 59’/<br>-30’ (-14%)/<br>-2h. 6’ (-41%)     |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

- EXTREMADURA:

**CUADRO 4.38: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL.**

|           | CÁCERES   | BADAJOS   |
|-----------|---|---|
| CASTELLÓN | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| VALENCIA  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| CUENCA    | 2h. 23’/<br>-1h. 55’ (-44%)/<br>-4h. 46’ (-67%) | 2h. 51’/<br>-2h. 10’ (-43%)/<br>-6h. 34’ (-70%) |
| ALBACETE  | 2h. 58’/<br>-1h. 53’ (-39%)/<br>-4h. 2’ (-58%)  | > 3 horas                                       |
| ALICANTE  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| MURCIA    | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

• ANDALUCÍA

**CUADRO 4.39: TIEMPOS APROXIMADOS FUTUROS POR FERROCARRIL AVE / MEJORA APROXIMADA RESPECTO DE LA CARRETERA Y EL FERROCARRIL RESPECTIVAMENTE EN LA SITUACIÓN ACTUAL**

|           | ALMERÍA   | GRANADA   | MÁLAGA  | SEVILLA   |
|-----------|---|---|---|---|
| CASTELLÓN | 2h. 29’/<br>-1h. 53’ (-43%)/<br>-7h. 46’ (-73%) | 2h. 46’/<br>-2h. 7’ (-43%)/<br>-7h. 39’ (-73%)  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| VALENCIA  | 2h. 8’/<br>-1h. 38’ (-43%)/<br>-6h. 7’ (-73%)   | 2h. 25’/<br>-1h. 53’ (-44%)/<br>-6h. 0’ (-71%)  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| CUENCA    | 2h. 22’/<br>-2h. 10’ (-48%)/<br>-7h. 13’ (-75%) | 2h. 39’/<br>-1h. 35’ (-37%)/<br>-5h. 6’ (-66%)  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                       |
| ALBACETE  | 1h. 48’/<br>-1h. 18’ (-42%)/<br>-7h. 37’ (-81%) | 2h. 5’/<br>-1h. 30’ (-42%)/<br>-5h. 31’ (-73%)  | 2h. 43’/<br>-1h. 52’ (-41%)/<br>-3h. 58’ (-59%) | > 3 horas                                       |
| ALICANTE  | 1h. 28’/<br>-1h. 2’ (-41%)/<br>-9h. 0’ (-86%)   | 1h. 45’/<br>-1h. 16’ (-42%)/<br>-6h. 53’ (-80%) | 2h. 22’/<br>-1h. 39’ (-41%)/<br>-5h. 21’ (-69%) | 2h. 58’/<br>-2h. 2’ (-41%)/<br>-3h. 15’ (-52%)  |
| MURCIA    | 1h. 5’/<br>-50’ (-44%)/<br>-9h. 40’ (-90%)      | 1h. 22’/<br>-1h. 4’ (-44%)/<br>-7h. 34’ (-85%)  | 1h. 59’/<br>-1h. 26’ (-42%)/<br>-6h. 1’ (-75%)  | 2h. 35’/<br>-1h. 50’ (-41%)/<br>-3h. 55’ (-60%) |

|           | CÓRDOBA   | JAÉN   | HUELVA    | CÁDIZ     |
|-----------|---|--|-----------|-----------|
| CASTELLÓN | > 3 horas                                       | > 3 horas                                      | > 3 horas | > 3 horas |
| VALENCIA  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                      | > 3 horas | > 3 horas |
| CUENCA    | 2h. 32’/<br>-1h. 32’ (-38%)/<br>-2h. 23’ (-48%) | 2h. 28’/<br>-1h. 4’ (-30%)/<br>-4h. 34’ (-65%) | > 3 horas | > 3 horas |
| ALBACETE  | > 3 horas                                       | > 3 horas                                      | > 3 horas | > 3 horas |
| ALICANTE  | 2h. 44’/<br>-1h. 57’ (-42%)/<br>-3h. 4’ (-53%)  | > 3 horas                                      | > 3 horas | > 3 horas |
| MURCIA    | 2h. 21’/<br>-1h. 45’ (-43%)/<br>-3h. 44’ (-61%) | > 3 horas                                      | > 3 horas | > 3 horas |

Fuente: Elaboración propia según [www.renfe.es](http://www.renfe.es), RENFE, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*: Documento Propuesta, diciembre 2004, Ministerio de Fomento, y *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, 2003.

## **14. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

En este epígrafe, en primer lugar se va sintetizar el modelo territorial europeo y español previsible en el horizonte de puesta en marcha de los servicios ferroviarios, lo que permitirá establecer el marco general en que se insertará el modelo territorial del Corredor Madrid-Levante ante la puesta en marcha de los nuevos ferroviarios para, en segundo lugar, descender al impacto previsible de la alta velocidad en cada uno de los municipios que se han analizado en el Corredor con objeto de avanzar las líneas maestras de la remodelación del modelo territorial que traerán consigo los efectos del TAV.

### **14.1. EL MODELO TERRITORIAL EUROPEO Y ESPAÑOL EN 2011.**

Antes de sintetizar la incidencia de la alta velocidad en la definición del sistema de ciudades del Corredor Madrid-Levante para las próximas décadas, conviene describir a grandes rasgos la configuración del modelo territorial europeo y español prevista en el horizonte de puesta en marcha de los nuevos servicios, lo que sirve como marco para descender en el análisis desde la escala nacional e internacional, a la regional, comarcal y municipal.

Ya se describieron a grandes rasgos las características del modelo territorial europeo de comienzos del siglo XXI de manera que a lo largo de la primera década e inicios de la segunda, fecha prevista para la llegada de la alta velocidad, cabe esperar una progresiva prolongación del polígono delimitado por las regiones metropolitanas de Londres, Hamburgo, Francfort y París hacia las regiones funcionales urbanas de Munich y de Berlín, conectando en el primer caso con la región funcional urbana de Milán, y en el segundo con un eje que tiende hacia Varsovia, por un lado, y hacia Praga, Bratislava y Budapest, por el otro. Las regiones urbanas del Ruhr, en Alemania; Ranstad, en los Países Bajos o, a un menor nivel, Hamburgo, Francfort, Munich, Lyon, Madrid, Barcelona y Milán, definen los distintos centros de control de la economía europea en cada ámbito respectivo. Los siguientes escalones, que configuran las denominadas “periferias” y “espacios intermedios” recogen un número creciente de ciudades cuyas posibilidades de desarrollo van a depender muy directamente de sus “potenciales” y de las “ventajas comparativas” asociadas que presenten, tanto a nivel europeo, como a nivel nacional, regional o local. Todas ellas, con base en los principales corredores de transporte, se articulan con los núcleos centrales y con el resto de áreas metropolitanas, proporcionando al conjunto una estructura espacial sensiblemente radial a nivel global<sup>122</sup>.

En cuanto al modelo territorial español con horizonte 2011 (MAPA 4.27), conviene destacar el conjunto de regiones funcionales urbanas y áreas metropolitanas que articulan dicho territorio a nivel internacional y nacional. Las regiones funcionales urbanas vienen caracterizadas por su policentrismo, multifuncionalidad y por la significativa ampliación del número de municipios que se van integrando en sus respectivas áreas de influencia,

---

Serrano, A.: “El modelo territorial europeo”. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español” en *Urban* nº 8, Madrid, 2003, pp. 44, 45 y 47.

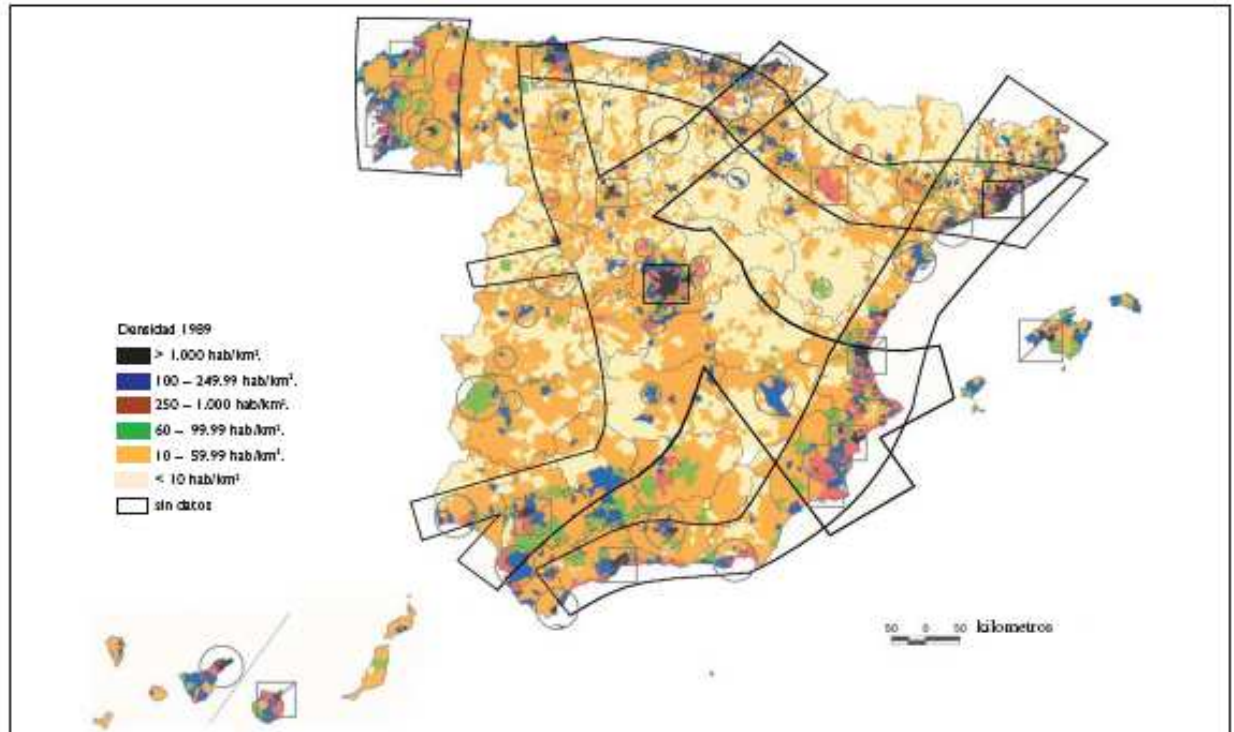
inicialmente metropolitanas. Así, se puede prever la existencia de las regiones funcionales urbanas de: Madrid-Guadalajara-Toledo-Segovia y Barcelona-Gerona-Tarragona-Lérida, con una funcionalidad de carácter significativamente internacional en sus relaciones, y de Valencia-Castellón, Bilbao-San Sebastián, Alicante-Murcia y Vigo-Pontevedra-Santiago, con un peso fundamentalmente nacional en las mismas. Estas regiones funcionales urbanas estarán complementadas por las áreas metropolitanas, cada vez mayores en sus volúmenes de producción, equipamiento, población, superficie y número de municipios integrados, configuradas, a un primer nivel, en el área de influencia de los municipios de Sevilla, Málaga, Oviedo-Gijón-Avilés, Zaragoza y Cádiz-Jerez; a un segundo nivel hay que recoger las áreas metropolitanas de Las Palmas, Granada, Palma de Mallorca, Valladolid, La Coruña, Córdoba y Santa Cruz de Tenerife. Existe un siguiente nivel de áreas metropolitanas con funcionalidad más urbana y regional desde la perspectiva del sistema de ciudades en el que se integrarían Vitoria, Santander, Pamplona, Salamanca, Burgos, Almería y León. El siguiente nivel en el sistema territorial español incluye los municipios urbanos e intermedios (con características más urbanas que rurales) localizados en los principales ejes de transporte, con volúmenes poblacionales y de urbanización variables de unas Comunidades Autónomas a otras, pero que han posibilitado el desarrollo de actividades productivas que podrían fundamentar una alternativa al crecimiento de las grandes regiones funcionales urbanas. Las dos principales regiones funcionales urbanas tienden a concentrar del orden del 25% de la población y un porcentaje más elevado del control económico y social. En el otro lado de la balanza territorial, y ocupando la inmensa mayoría del territorio español, se encuentran las áreas rurales, caracterizadas de una manera genérica por una actividad productiva tradicionalmente ligada al sector primario, reducido nivel demográfico y baja densidad poblacional; pero también por núcleos de población, normalmente de pequeño tamaño, y basados en arquitecturas populares inicialmente asociadas a formas de vida tradicionales, en la actualidad en desaparición, y por una ausencia de capacidad, medios, cultura urbanística y territorial adecuadas para la gestión o reacción administrativa práctica ante las decisiones de los agentes externos o internos (públicos o privados) <sup>123</sup>.

---

<sup>123</sup> Serrano, A. op. cit. pp. 51-53.



**MAPA 4.27: REGIONES FUNCIONALES URBANAS Y ÁREAS METROPOLITANAS EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XXI.**



Fuente: Serrano, A.: “El modelo territorial europeo. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español”, Urban nº 8, Madrid, 2003.

## 14.2. IMPACTO DETALLADO DE LA ALTA VELOCIDAD EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE.

Conocido ya el marco general en que se va a insertar el modelo territorial del Corredor, en este apartado se va a descender en el impacto previsible de la alta velocidad en cada uno de los municipios que se han analizado históricamente en el Corredor.

Esa estimación se llevará a cabo mediante el examen a escala municipal de la previsible incidencia del AVE de acuerdo con la experiencia adquirida a lo largo de la historia y las variables sintetizadas en el epígrafe 12 y recogidas en el CUADRO 4.40 bajo los siguientes criterios:

- Incremento de accesibilidad relativo respecto de la carretera y del ferrocarril convencional: Cuanto mayor sea el incremento de accesibilidad más favorecido se verá el municipio.
- Especialización productiva: En este caso, los municipios que presenten una mayor especialización en el sector terciario y más concretamente en el terciario avanzado serán los más beneficiados.
- Turismo hotelero/residencial: Los municipios más favorecidos serán aquellos que manifiesten una mayor especialización en el turismo hotelero.
- Articulación social: Serán aquellos que muestren un mayor nivel de articulación social los que se verán más favorecidos con la llegada del AVE.
- Ubicación y medidas de previsión / accesibilidad respecto de la estación AVE: Para aquellos municipios con estaciones de AVE, las estaciones centrales y adyacentes al tejido urbano serán consideradas como las más favorecedoras para los municipios, del mismo modo que para aquellos que no dispongan de estación de alta velocidad, las conexiones mediante autopistas/autovías, carreteras nacionales o ferrocarril convencional respecto de una estación AVE también se considerarán beneficiosas, aunque en menor medida que en el caso anterior.

Por último, para aquellas ciudades que vayan a disponer de estación de alta velocidad se analizarán las medidas de previsión (aquellas que se desarrollan con anterioridad a la llegada del tren de alta velocidad) de manera que cuanto más intensas lo sean, el municipio se verá más favorecido.

Así, como síntesis de los impactos previsibles en los municipios del Corredor en el CUADRO 4.40 y ANEXO 4.7 se han recogido estas variables para cada uno de los municipios del Corredor valorándolas bajo los siguientes criterios en relación con la posible incidencia del tren de alta velocidad en los marcos urbanístico-territorial. Ha de observarse que todas las variables mencionadas, excepto “Ubicación / accesibilidad respecto de la estación AVE” y “Medidas de previsión”, han sido analizadas bien en esta fase, bien en la anterior, de forma que será más adelante cuando, se analice a nivel municipal la posible incidencia del AVE incorporando ya la experiencia histórica vista en las fases anteriores, y se justifique la valoración de las otras dos variables no estudiadas hasta el momento.

- Incremento de accesibilidad relativo respecto de la carretera: De acuerdo con los niveles obtenidos en el cálculo de este incremento los valores adoptados ha sido:
  - Nivel 1: Muy Favorecido.
  - Nivel 2: Favorecido.
  - Nivel 3: Indiferente.
  - Nivel 4: Desfavorecido.
  - Nivel 5: Muy desfavorecido.
  
- Incremento de accesibilidad relativo respecto del ferrocarril convencional: Ídem anterior pero el valor de “Muy desfavorecido” afectará también para niveles superiores a cinco.
  
- Especialización productiva:
  - Especialización igual o superior a “1” en el sector terciario y en el subsector terciario avanzado según el método de Nelson: Muy favorecido.
  - Especialización igual o superior a “0” en el sector terciario y de “0” a “1” en el subsector terciario avanzado o sin especialización en el sector terciario y especialización de “1” en el terciario avanzado o especialización igual a 2 en el terciario y sin especialización en el terciario avanzado según el método de Nelson: Favorecido.
  - Especialización igual o inferior a “1” según el método de Nelson en el sector terciario y sin especialización en el subsector terciario avanzado, o sin especialización en el sector terciario y especialización en el subsector terciario avanzado igual a cero: Indiferente.
  - Sin especialización en el sector terciario pero con especialización igual o superior a “1” en el sector secundario. Desfavorecido.
  - Sin especialización en el sector terciario ni subsector terciario y especialización igual o inferior a “0” en el sector secundario. Muy desfavorecido.
  
- Turismo hotelero/residencial:
  - Especialización hotelera de “2” o superior según el método de Nelson: Muy favorecido.
  - Especialización hotelera de “1” según el método de Nelson o Especialización hotelera de “0” y especialización en el modelo residencial superior a “2” según el método de Nelson: Favorecido.
  - Especialización hotelera de “0” según el método de Nelson y especialización en el modelo residencial igual o inferior a “2” según el método de Nelson: Indiferente<sup>124</sup>.
  - Sin especialización hotelera según el método de Nelson pero especializado en el modelo turístico residencial: Desfavorecido<sup>125</sup>.

---

<sup>124</sup> En el caso de Carboneras, no se tiene datos de La Caixa puesto que se trata de un municipio menor de mil habitantes. En este caso, observando su elevada especialización en el turismo cultural y ligera en el modelo residencial se ha calificado su especialización como “Indiferente”.

- Sin especialización en ninguno de los modelos turísticos: Muy desfavorecido.
- Articulación social:
  - Muy Alta: Muy Favorecido.
  - Alta: Favorecido.
  - Media: Indiferente.
  - Baja: Desfavorecido.
  - Muy baja: Muy desfavorecido.
- Ubicación / accesibilidad respecto de la estación AVE: El criterio ha sido el siguiente:
  - Estación central o adyacente al tejido urbano: Muy favorecido.
  - Estación adyacente al tejido urbano: Favorecido.
  - Estación periférica y ausencia de estación pero buena comunicación por autovía, carretera nacional y ferrocarril convencional: Indiferente.
  - Estación periférica y ausencia de estación pero buena comunicación por autovía, carretera nacional o ferrocarril convencional: Desfavorecido.
  - Ausencia de estación con conexión deficiente por carretera y sin conexión mediante ferrocarril: Muy desfavorecido.

Medidas de previsión: En este caso, para asignar valores se parte de datos cualitativos referentes a la reserva para el aprovechamiento de espacios en el entorno de la estación, de reserva de suelo para infraestructuras de conexión entre los nuevos espacios de la ciudad, de manera que una mayor sensibilidad por estas cuestiones propiciará que el municipio se vea más favorecido. En el caso de ausencia de estación, la posible intermodalidad así como la perifericidad de la estación más cercana se considerarán como favorecedoras.

---

<sup>125</sup> En el caso de Carboneras, no se tiene datos de La Caixa puesto que se trata de un municipio menor de mil habitantes. En este caso, observando su nula especialización en el turismo cultural y baja en el residencial se ha calificado su especialización como “Desfavorable”.

**CUADRO 4.40: ESTIMACIÓN DE LA INCIDENCIA DE LA ALTA VELOCIDAD A NIVEL MUNICIPAL SEGÚN LAS VARIABLES TERRITORIALES MÁS SIGNIFICATIVAS.**

|              | INCREM. ACC. RELATIVO CARRETERA | INCREM. ACC. RELATIVO FC | ESPECIALIZ. PRODUCTIVA (TERCIARIO) | TURISMO HOTELERO / RESIDENCIAL | ARTICULAC. SOCIAL | UBICACIÓN Y MEDIDAS DE PREVISIÓN / ACCESIBILIDAD ESTACIÓN AVE |
|--------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|
| CUENCA       | Muy favorecido                  | Muy favorecido           | Muy favorecido                     | Indiferente                    | Favorecido        | Indiferente   |
| VALENCIA     | Favorecido                      | Indiferente              | Muy favorecido                     | Indiferente                    | Favorecido        | Muy favorecido  |
| CASTELLÓN    | Favorecido                      | Indiferente              | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Muy favorecido    | Favorecido  |
| ALBACETE     | Favorecido                      | Indiferente              | Muy favorecido                     | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Favorecido  |
| ALICANTE     | Muy favorecido                  | Indiferente              | Muy favorecido                     | Indiferente                    | Indiferente       | Muy favorecido  |
| MURCIA       | Favorecido                      | Favorecido               | Muy favorecido                     | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Favorecido  |
| VINAROZ      | Favorecido                      | Indiferente              | Indiferente                        | Indiferente                    | Indiferente       | Indiferente   |
| REQUENA      | Favorecido                      | Favorecido               | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Indiferente   |
| JÁTIVA       | Favorecido                      | Indiferente              | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Muy favorecido  |
| VILLENA      | Favorecido                      | Favorecido               | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Favorecido  |
| ELCHE        | Favorecido                      | Favorecido               | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| ORIHUELA     | Favorecido                      | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Indiferente                    | Desfavorecido     | Favorecido  |
| CARTAGENA    | Favorecido                      | Favorecido               | Favorecido                         | Indiferente                    | Desfavorecido     | Favorecido  |
| LORCA        | Favorecido                      | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Muy favorecido  |
| TARANCÓN     | Desfavorecido                   | Indiferente              | Indiferente                        | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| CARBONERAS   | Indiferente                     | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Indiferente                    |                   | Desfavorecido   |
| CHESTE       | Indiferente                     | Indiferente              | Indiferente                        | Desfavorecido                  | Favorecido        | Indiferente   |
| LA ALMARCHA  | Muy desfavorec.                 | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Desfavorecido                  |                   | Muy desfavorec.   |
| MOTILLA      | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Desfavorecido   |
| CASAS IBÁÑEZ | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Desfavorecido   |
| SAGUNTO      | Indiferente                     | Indiferente              | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| ALCALÁ CHIV. | Indiferente                     | Muy desfavorec.          | Indiferente                        | Muy favorecido                 | Muy favorecido    | Indiferente   |
| SEGORBE      | Indiferente                     | Favorecido               | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Indiferente   |
| ONDA         | Indiferente                     | Indiferente              | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Muy favorecido    | Indiferente   |
| ARANJUEZ     | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy favorecido                     | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Indiferente   |

*“Aproximación a la incidencia del AVE en el Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia con horizonte 2021”*

|               | INCREM. ACC. RELATIVO CARRETERA | INCREM. ACC. RELATIVO FC | ESPECIALIZ. PRODUCTIVA (TERCIARIO) | TURISMO HOTELERO / RESIDENCIAL | ARTICULAC. SOCIAL | UBICACIÓN Y MEDIDAS DE PREVISIÓN / ACCESIBILIDAD ESTACIÓN AVE |
|---------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|
| ALCÁZAR       | Muy desfavorec.                 | Muy desfavorec.          | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Indiferente   |
| VILLARROBLEDO | Muy desfavorec.                 | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| LA RODA       | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Indiferente   |
| HELLÍN        | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Indiferente   |
| CIEZA         | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Indiferente   |
| TORRE-PACHECO | Indiferente                     | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Indiferente   |
| JUMILLA       | Indiferente                     | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Muy desfavorec.   |
| YECLA         | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Desfavorecido   |
| ALMANSA       | Indiferente                     | Muy desfavorec.          | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| ELDA          | Indiferente                     | Muy desfavorec.          | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Indiferente   |
| ALCOY         | Indiferente                     | Favorecido               | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| ONTENIENTE    | Indiferente                     | Favorecido               | Indiferente                        | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| ALCIRA        | Indiferente                     | Favorecido               | Indiferente                        | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| CULLERA       | Indiferente                     | Indiferente              | Favorecido                         | Indiferente                    | Indiferente       | Indiferente   |
| GANDÍA        | Desfavorecido                   | Indiferente              | Favorecido                         | Favorecido                     | Favorecido        | Indiferente   |
| DENIA         | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Favorecido                         | Favorecido                     | Favorecido        | Indiferente   |
| BENIDORM      | Indiferente                     | Indiferente              | Favorecido                         | Muy favorecido                 | Favorecido        | Indiferente   |
| TOTANA        | Indiferente                     | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   |
| ÁGUILAS       | Favorecido                      | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Desfavorecido                  | Indiferente       | Indiferente   |
| TORREVIEJA    | Indiferente                     | Indiferente              | Indiferente                        | Desfavorecido                  | Desfavorecido     | Desfavorecido   |
| SAN JAVIER    | Indiferente                     | Favorecido               | Favorecido                         | Favorecido                     | Favorecido        | Desfavorecido   |
| MAZARRÓN      | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Indiferente                    | Favorecido        | Desfavorecido   |
| MULA          | Indiferente                     | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Desfavorecido   |
| CARAVACA      | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Desfavorecido   |

Fuente: Elaboración propia

Para realizar una aproximación más palpable a la incidencia de la alta velocidad, a estas calificaciones referidas para cada municipio y variable –favorable, indiferente, muy desfavorable...– se les ha asignado la siguiente valoración numérica:

- Muy favorecido: 2
- Favorecido: 1
- Indiferente: 0
- Desfavorecido: -1
- Muy Desfavorecido: -2

Por otro lado, a cada variable de acuerdo con la experiencia adquirida en el Corredor a lo largo de la historia y en materia de alta velocidad en España y otros lugares del mundo se ha asignado un peso en función de su importancia relativa en relación con la posible incidencia del tren de alta velocidad. Estos pesos son los siguientes:

| VARIABLE   | PESOS ASIGNADOS |
|--|-----------------|
| Incremento de accesibilidad relativo respecto de la carretera                  | 1               |
| Incremento de accesibilidad relativo respecto del ferrocarril convencional     | 0,5             |
| Especialización productiva   | 3               |
| Turismo hotelero / residencial   | 1,5             |
| Articulación social  | 1               |
| Ubicación y medidas de previsión/<br>Accesibilidad respecto de la estación AVE | 3               |

El paso siguiente consiste en obtener para cada municipio el valor total resultado de multiplicar el valor asignado para cada variable por el peso correspondiente. A continuación se normalizan estos valores obteniendo de esta forma una clasificación de municipios en función del impacto de “Muy alto” a “Muy bajo”. El ANEXO 4.8 recoge estos cálculos y el CUADRO 4.41 y MAPA 4.28 los resultados.

Adicionalmente, y para lograr una lectura más clara acerca de esta incidencia de la alta velocidad en el Corredor, se ha hecho un compendio de los cuadros 4.40 y 4.41 en el CUADRO 4.42, donde además se han clasificado los municipios según el tamaño de su población.

**CUADRO 4.41: SÍNTESIS DEL IMPACTO DE ALTA VELOCIDAD A NIVEL MUNICIPAL.**

|                       | IMPACTO PREVISIBLE (DE MUY ALTO A MUY BAJO) |
|-----------------------|---|
| CUENCA                | MUY ALTO                                    |
| VALENCIA              | MUY ALTO                                    |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | ALTO  |
| ALBACETE              | ALTO  |

|                      | IMPACTO PREVISIBLE (DE MUY ALTO A MUY BAJO) |
|----------------------|---|
| ALICANTE             | MUY ALTO                                    |
| MURCIA               | ALTO  |
| VINAROS              | ALTO  |
| REQUENA              | MEDIO                                       |
| JÁTIVA               | ALTO  |
| VILLENA              | MEDIO                                       |
| ELCHE                | MEDIO                                       |
| ORIHUELA             | MEDIO                                       |
| CARTAGENA            | ALTO  |
| LORCA                | MEDIO                                       |
| TARANCÓN             | MEDIO                                       |
| CARBONERAS           | BAJO  |
| CHESTE               | MEDIO                                       |
| LA ALMARCHA          | MUY BAJO                                    |
| MOTILLA DEL PALANCAR | BAJO  |
| CASAS IBÁÑEZ         | MUY BAJO                                    |
| SAGUNTO              | MEDIO                                       |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | ALTO  |
| SEGORBE              | ALTO  |
| ONDA                 | MEDIO                                       |
| ARANJUEZ             | ALTO  |
| ALCÁZAR              | MEDIO                                       |
| VILLARROBLEDO        | BAJO  |
| LA RODA              | BAJO  |
| HELLÍN               | BAJO  |
| CIEZA                | BAJO  |
| TORRE-PACHECO        | BAJO  |
| JUMILLA              | MUY BAJO                                    |
| YECLA                | BAJO  |
| ALMANSA              | BAJO  |
| ELDA                 | BAJO  |
| ALCOY                | MEDIO                                       |
| ONTENIENTE           | MEDIO                                       |
| ALCIRA               | MEDIO                                       |
| CULLERA              | ALTO  |
| GANDÍA               | ALTO  |
| DENIA                | ALTO  |
| BENIDORM             | ALTO  |
| TOTANA               | BAJO  |
| ÁGUILAS              | MEDIO                                       |
| TORREVIEJA           | MEDIO                                       |
| SAN JAVIER           | ALTO  |
| MAZARRÓN             | BAJO  |
| MULA                 | BAJO  |



|          | IMPACTO<br>PREVISIBLE (DE MUY<br>ALTO A MUY BAJO) |
|----------|---|
| CARAVACA | MUY BAJO  |

Fuente: Elaboración propia

**CUADRO 4.42: SÍNTESIS DEL IMPACTO DE ALTA VELOCIDAD POR TIPOLOGÍA MUNICIPAL.**

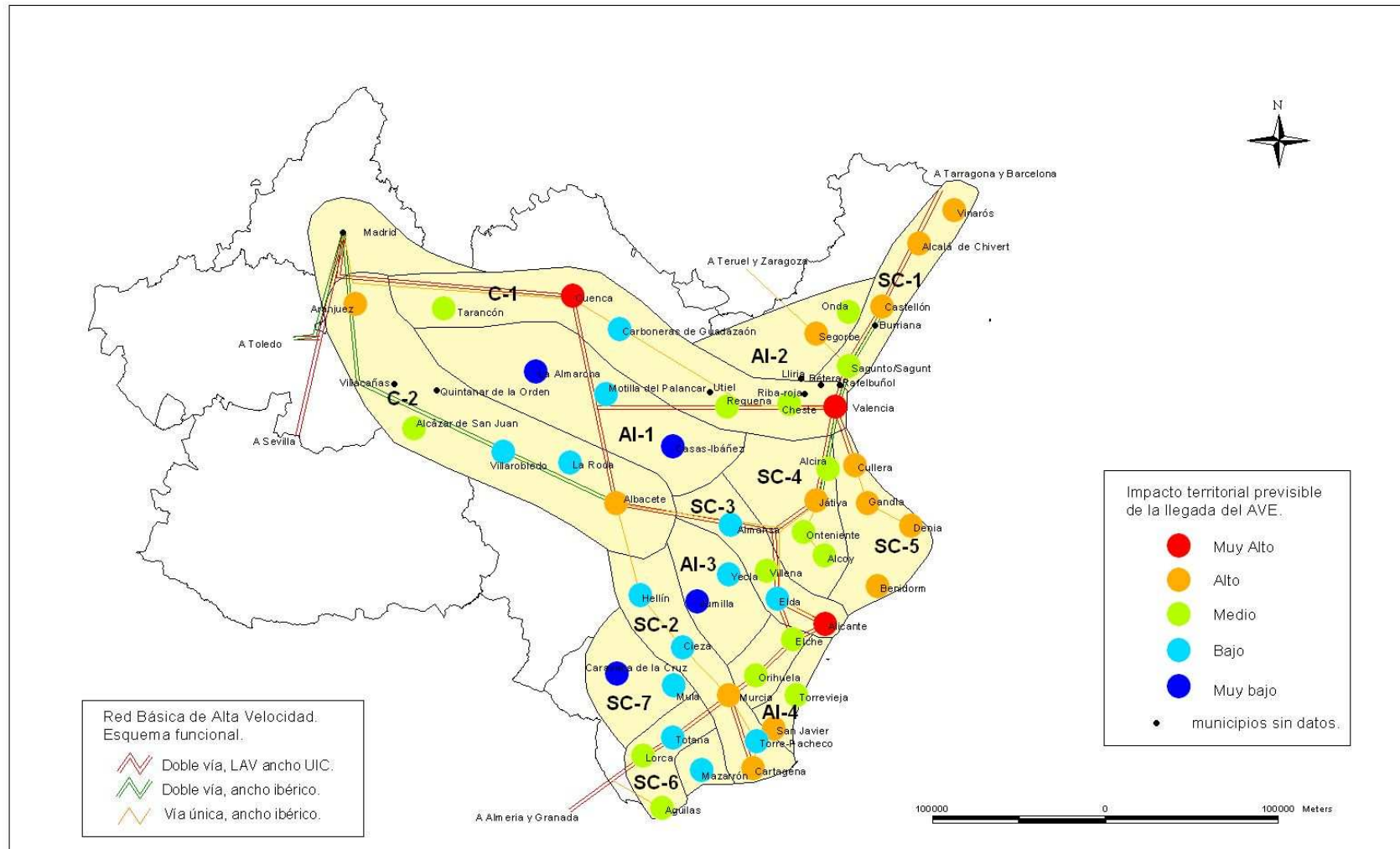
| TIPOLOGÍA MUNICIPAL                     | MUNICIPIOS  | INCREM. ACC. RELATIVO CARRETERA | INCREM. ACC. RELATIVO FC | ESPECIALIZ. PRODUCTIVA (TERCIARIO) | TURISMO HOTELERO / RESIDENCIAL | ARTICULAC. SOCIAL | UBICACIÓN Y MEDIDAS DE PREVISIÓN / ACCESIBILIDAD ESTACIÓN AVE | IMPACTO PREVISIBLE |
|---|-------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|--------------------|
| CAPITALES REGIONALES (> 700.000 HAB.)   | VALENCIA    | Favorecido                      | Indiferente              | Muy favorecido                     | Indiferente                    | Favorecido        | Muy favorecido  | MUY ALTO           |
| GRANDES CIUDADES (300.000-400.000 HAB)  | MURCIA      | Favorecido                      | Favorecido               | Muy favorecido                     | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Favorecido  | ALTO               |
|   | ALICANTE    | Muy favorecido                  | Indiferente              | Muy favorecido                     | Indiferente                    | Indiferente       | Muy favorecido  | MUY ALTO           |
| CIUDADES MEDIANAS (150.000-250.000 HAB) | ELCHE       | Favorecido                      | Favorecido               | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
|   | CARTAGENA   | Favorecido                      | Favorecido               | Favorecido                         | Indiferente                    | Desfavorecido     | Favorecido  | ALTO               |
|   | CASTELLÓN   | Favorecido                      | Indiferente              | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Muy favorecido    | Favorecido  | ALTO               |
|   | ALBACETE    | Favorecido                      | Indiferente              | Muy favorecido                     | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Favorecido  | ALTO               |
| MUNICIPIOS URBANOS (50.000-100.000 HAB) | LORCA       | Favorecido                      | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Muy favorecido  | MEDIO              |
|   | TORREVIEJA  | Indiferente                     | Indiferente              | Indiferente                        | Desfavorecido                  | Desfavorecido     | Desfavorecido   | MEDIO              |
|   | ORIHUELA    | Favorecido                      | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Indiferente                    | Desfavorecido     | Favorecido  | MEDIO              |
|   | BENIDORM    | Indiferente                     | Indiferente              | Favorecido                         | Muy favorecido                 | Favorecido        | Indiferente   | ALTO               |
|   | GANDÍA      | Desfavorecido                   | Indiferente              | Favorecido                         | Favorecido                     | Favorecido        | Indiferente   | ALTO               |
|   | ALCOY       | Indiferente                     | Favorecido               | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
|   | SAGUNTO     | Indiferente                     | Indiferente              | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
| ELDA                                    | Indiferente | Muy desfavorec.                 | Desfavorecido            | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | BAJO  |                    |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS (25.000-50.000)  | CUENCA      | Muy favorecido                  | Muy favorecido           | Muy favorecido                     | Indiferente                    | Favorecido        | Indiferente   | MUY ALTO           |
|   | ARANJUEZ    | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy favorecido                     | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Indiferente   | ALTO               |

| TIPOLOGÍA MUNICIPAL                        | MUNICIPIOS    | INCREM. ACC. RELATIVO CARRETERA | INCREM. ACC. RELATIVO FC | ESPECIALIZ. PRODUCTIVA (TERCIARIO) | TURISMO HOTELERO / RESIDENCIAL | ARTICULAC. SOCIAL | UBICACIÓN Y MEDIDAS DE PREVISIÓN / ACCESIBILIDAD ESTACIÓN AVE | IMPACTO PREVISIBLE |
|--|---------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|--------------------|
| HAB)                                       | ALCIRA        | Indiferente                     | Favorecido               | Indiferente                        | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
|  | DENIA         | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Favorecido                         | Favorecido                     | Favorecido        | Indiferente   | ALTO               |
|  | ONTENIENTE    | Indiferente                     | Favorecido               | Indiferente                        | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
|  | VILLENA       | Favorecido                      | Favorecido               | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Favorecido  | MEDIO              |
|  | CIEZA         | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Indiferente   | BAJO               |
|  | YECLA         | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Desfavorecido   | BAJO               |
|  | ÁGUILAS       | Favorecido                      | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Desfavorecido                  | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
|  | HELLÍN        | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Indiferente   | BAJO               |
|  | ALCÁZAR       | Muy desfavorec.                 | Muy desfavorec.          | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Indiferente   | MEDIO              |
|  | JÁTIVA        | Favorecido                      | Indiferente              | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Muy favorecido  | ALTO               |
|  | TORRE-PACHECO | Indiferente                     | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Indiferente   | BAJO               |
|  | TOTANA        | Indiferente                     | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | BAJO               |
|  | MAZARRÓN      | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Indiferente                    | Favorecido        | Desfavorecido   | BAJO               |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS (10.000-25.000 HAB) | ALMANSA       | Indiferente                     | Muy desfavorec.          | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | BAJO               |
|  | SAN JAVIER    | Indiferente                     | Favorecido               | Favorecido                         | Favorecido                     | Favorecido        | Desfavorecido   | ALTO               |
|  | VINAROS       | Favorecido                      | Indiferente              | Indiferente                        | Indiferente                    | Indiferente       | Indiferente   | ALTO               |
|  | VILLARROBL.   | Muy desfavorec.                 | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | BAJO               |
|  | CARAVACA      | Desfavorecido                   | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Muy desfavorec.   | Desfavorecido   | MUY BAJO           |

| TIPOLOGÍA MUNICIPAL                       | MUNICIPIOS   | INCREM. ACC. RELATIVO CARRETERA | INCREM. ACC. RELATIVO FC | ESPECIALIZ. PRODUCTIVA (TERCIARIO) | TURISMO HOTELERO / RESIDENCIAL | ARTICULAC. SOCIAL | UBICACIÓN Y MEDIDAS DE PREVISIÓN / ACCESIBILIDAD ESTACIÓN AVE | IMPACTO PREVISIBLE |
|---|--------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|--------------------|
|   | JUMILLA      | Indiferente                     | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Muy desfavorec.   | MUY BAJO           |
|   | CULLERA      | Indiferente                     | Indiferente              | Favorecido                         | Indiferente                    | Indiferente       | Indiferente   | ALTO               |
|   | ONDA         | Indiferente                     | Indiferente              | Desfavorecido                      | Muy desfavorec.                | Muy favorecido    | Indiferente   | MEDIO              |
|   | REQUENA      | Favorecido                      | Favorecido               | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Indiferente   | MEDIO              |
|   | MULA         | Indiferente                     | Indiferente              | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Desfavorecido   | BAJO               |
|   | LA RODA      | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Indiferente   | BAJO               |
|   | TARANCÓN     | Desfavorecido                   | Indiferente              | Indiferente                        | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Indiferente   | MEDIO              |
| MUNICIPIOS SEMIRURALES (5.000-10.000 HAB) | SEGORBE      | Indiferente                     | Favorecido               | Favorecido                         | Muy desfavorec.                | Favorecido        | Indiferente   | ALTO               |
|   | CHESTE       | Indiferente                     | Indiferente              | Indiferente                        | Desfavorecido                  | Favorecido        | Indiferente   | MEDIO              |
|   | ALCALÁ CHIV. | Indiferente                     | Muy desfavorec.          | Indiferente                        | Muy favorecido                 | Muy favorecido    | Indiferente   | ALTO               |
|   | MOTILLA      | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Indiferente       | Desfavorecido   | BAJO               |
| MUNICIPIOS RURALES (< 5.000 HAB)          | CASAS IBÁÑEZ | Desfavorecido                   | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Muy desfavorec.                | Desfavorecido     | Desfavorecido   | MUY BAJO           |
|   | CARBONERAS   | Indiferente                     | Favorecido               | Muy desfavorec.                    | Indiferente                    |                   | Desfavorecido   | BAJO               |
|   | LA ALMARCHA  | Muy desfavorec.                 | Muy desfavorec.          | Muy desfavorec.                    | Desfavorecido                  |                   | Muy desfavorec.   | MUY BAJO           |

Fuente: Elaboración propia

**MAPA 4.28: IMPACTO SOCIOECONÓMICO MUNICIPAL PREVISIBLE TRAS LA LLEGADA DEL AVE.**



Fuente: Elaboración propia

Como se observa, los municipios más favorecidos desde un punto de vista estrictamente municipal y de forma parcial son aquellos que dispondrán de servicios de alta velocidad. Entre ellos básicamente serán las capitales y ciudades más importantes las potencialmente más favorecidas como Valencia, Alicante, y también Cuenca, obteniendo en la práctica totalidad de variables valores relativamente elevados.

A continuación les seguirían, Murcia, como núcleo más importante, otras capitales y ciudades destacadas con servicios de alta velocidad tales como Castellón, Albacete, Vinaroz, Játiva y Cartagena pero también otras que no gozarán directamente de esta nueva oferta de transporte como Alcalá de Chivert, Segorbe, Aranjuez, Cullera, Gandía, Denia, Benidorm y San Javier. En este sentido cabe reseñar que las localidades más beneficiadas que no dispondrán de servicios de alta velocidad se situarán predominantemente en la zona costera, lo que permite refrendar la hipótesis de la necesidad de potenciales de desarrollo previos a una nueva infraestructura de transporte para experimentar una incidencia positiva sobre ese desarrollo.

A continuación, como municipios con un impacto indiferente en términos relativos, se situarían otros que, a pesar de contar en el futuro con servicios de alta velocidad, no parece que vayan a poder aprovechar las sinergias del TAV bien por los condicionantes de accesibilidad, bien por su caracterización productiva, articulación social o medidas de previsión. Son los casos de Requena, Villena, Elche, Orihuela y Lorca, cuya incidencia esperada, es pese a su dotación de servicios de alta velocidad, inferior a la de otros municipios sin servicios directos como los mencionados anteriormente, y similar a otros como Cheste, Alcira, Sagunto y Onda en el entorno metropolitano de Valencia y Castellón, Torreveja y Águilas en el litoral sureste, reforzando todos ellos las tesis anteriores, Alcoy, Onteniente y Yecla, en la interfaz interior de las provincias de Valencia, Alicante, Murcia y Albacete, y Tarancón y Alcázar de San Juan, como vinculados al Área Metropolitana de Madrid.

Ya como relativamente desfavorecidos y muy desfavorecidos, en términos relativos, habría que mencionar a los municipios interiores tanto manchegos (Carboneras, La Almarcha, Mottilla del Palancar, Casas Ibáñez, Villarrobledo, La Roda, Hellín) como murcianos (Cieza, Jumilla, Totana, Mazarrón, Mula y Caravaca) y otros valencianos o alicantinos como Alcira y Elda. Desde luego, la variable fundamental para que se estime el impacto relativamente desfavorable ha sido la estructura productiva, que en la mayoría de casos muestra una escasa o nula especialización en el sector terciario.

De estos resultados se desprenden las siguientes conclusiones que permiten esbozar las principales transformaciones en el modelo territorial del Corredor Madrid-Levante con horizonte 2021 y que servirán como punto de partida para profundizar más adelante en la estimación de ese modelo territorial:

- Del elevado y favorable impacto de la alta velocidad en las principales aglomeraciones urbanas se desprende que se intensificará el efecto centralidad que las infraestructuras de transporte, conjuntamente con otros condicionantes, ha fomentado.

En todo caso, merecería la pena destacar los casos de Murcia y Cuenca:

El primero de ellos porque sería la ciudad en la que cabría esperar que efecto centralidad tuviese una mayor relevancia puesto que, salvo en el sureste de la Región, en el resto ningún núcleo se estima que alcance una incidencia alta,

sino que en su mayoría baja o muy baja. Con ello, es muy previsible que su área de influencia crezca de forma considerable.

En cuanto a Cuenca, aunque del estudio de los efectos de las infraestructuras en el pasado se ha concluido la dificultad para invertir las tendencias existentes, gracias a su alta incidencia esperada es posible que, al menos, permita contener esa situación de declive generalizado que, como se ha comentado, podría revertir en un amortiguamiento de las tendencias migratorias hacia otras regiones de los núcleos rurales del área de influencia de Cuenca.

- Con todo, del beneficio relativo de los núcleos costeros, aun en muchos casos sin estación de alta velocidad, en detrimento del interior manchego en líneas generales, se concluye que se mantendrá la tendencia a la acumulación de población y riqueza en el espacio litoral del Corredor frente a las zonas interiores.
- Por lo que respecta a los municipios del prelitoral, -de una manera genérica, los emplazados en el interior de las Comunidades de Valencia y Murcia-, son esperables unos efectos “medios-bajos” de la llegada de los nuevos servicios, a excepción de Játiva, donde la futura estación de AVE, su ubicación, intermodalidad, etc. generan un factor diferencial en relación a estos otros núcleos.
- De esta forma, se dan las circunstancias precisas para que el aumento del efecto centralidad en las principales ciudades sea una realidad apoyado por un incremento de sus áreas de influencia y, por consiguiente, de una mayor dependencia y vinculación funcional de estas ciudades medias respecto de estas grandes aglomeraciones urbanas.

Por tanto, queda patente como, por ejemplo, en el Corredor del Vinalopó y, en general, en la tradicional zona industrial alicantina, de acuerdo con sus potenciales actuales, la alta velocidad no es esperar que suponga un revulsivo para sus economías sino más bien que aumenten esa dependencia funcional respecto de las principales ciudades.

Merece en este punto destacar los casos de Requena y Villena donde, a pesar de que dispondrán de servicios de alta velocidad, la incidencia esperada no pasa de “media” bien por factores relacionados con la especialización productiva, localización de la estación, intermodalidad, etc. Ello es coherente con los postulados de la hipótesis de esta investigación acerca de la necesidad de cóctel de ventajas comparativas necesarias para transformar esos potenciales en desarrollo.

- Con un carácter más general, se aprecia que ningún municipio donde se espera que haya estación de alta velocidad muestra una incidencia inferior al valor “medio”, es decir, que los efectos relativos “bajos” o “muy bajos” se concentran en municipios principalmente del interior con potenciales insuficientes para aprovechar la cercanía de la alta velocidad y en ningún caso con estación de alta velocidad. Por consiguiente, la presencia de una estación AVE está marcando un diferencial de desarrollo debido con exclusividad a la presencia de una estación, y con las consiguientes repercusiones sobre el modelo territorial futuro.

- Por último, merece la pena apreciar que, por la teoría de los rendimientos marginales decrecientes, el menor incremento de accesibilidad relativo que supondrá la aparición de la alta velocidad respecto de la aparición del ferrocarril convencional en el siglo XIX, hacen pensar a grandes rasgos que el impacto territorial del TAV va a ser menor que el correspondiente en el siglo XIX, aunque esto depende en gran medida del conjunto de potenciales existentes en el territorio como se ha justificado sobradamente.

Es ahora cuando, conjuntamente con los resultados anteriores sobre impacto previsible municipal según las variables básicas –sobre las que también se profundizará–, se considerará la experiencia histórica en cada municipio en relación a los procesos de desarrollo. De este modo, se conseguirá una mayor aproximación al impacto del AVE a nivel municipal y con éste, al modelo territorial futuro del Corredor concretado en el epígrafe siguiente, donde se incluirán también los nuevos patrones de movilidad para afinar en la estimación de ese modelo territorial 2021, objetivo prioritario del trabajo.

También se incluirá en este apartado la justificación a las variables de “Ubicación / accesibilidad respecto de la estación AVE” y “Medidas de previsión”.

El análisis referido comenzará estudiando las principales capitales del Corredor para ir descendiendo a otras ciudades de menor importancia relativa con estaciones AVE hasta alcanzar a los núcleos rurales siguiendo el orden establecido en el cuadro 4.41:

- CUENCA:

En el caso de Cuenca, a priori, la incidencia del AVE en la ciudad será muy favorable en términos relativos en el marco del Corredor.

Como puntos fuertes destacan el incremento de accesibilidad que supondrá la alta velocidad respecto de la situación actual, tanto para el transporte por carretera como del ferrocarril convencional, y su caracterización productiva. El primero de los factores se considera de gran relevancia para Cuenca pues históricamente, sobre todo durante la era ferroviaria, ya se advirtió su trascendencia en el desarrollo socioeconómico municipal.

Así, en esta etapa ferroviaria, y ante la tardanza de la llegada del ferrocarril a la ciudad, ésta tenía que competir con costes de transporte muy elevados en el transporte maderero con otros núcleos que ya estaban conectados por ferrocarril para la ejecución del tendido ferroviario nacional, lo cual incidió en una pérdida de competitividad de sus industrias. También durante la segunda mitad del siglo XX se observan unas deficientes comunicaciones en relación con otros núcleos de su entorno, factor que, aun no siendo el más importante, está favoreciendo su atracción hacia las grandes aglomeraciones urbanas. En cuanto a su estructura productiva, además de la crisis generalizada de su industria, en la era ferroviaria predominaba el terciario “parasitario”, mientras que en la reciente, se observa un avance en la especialización tanto en el terciario en general como en el avanzado en particular.

De este modo, la especialización de Cuenca en la actualidad en el sector y subsector mencionados es media, alcanzando en este último una relevancia alta. El desarrollo del



Campus Universitario a lo largo de esta década<sup>126</sup> podría ser un buen ejemplo de la mejora en ese apartado. También muestra una cierta especialización en el turismo hotelero y media en el cultural, factores éstos que también se consideran favorables de cara a la incidencia de la alta velocidad sobre la actividad turística.

En este marco, el Documento de Información Pública: “Memoria Justificativa y Descriptiva de la Revisión y Adaptación del Plan de Ordenación Municipal (POM)” señala como objetivos a cubrir desde el punto de vista turístico<sup>127</sup>:

- “Incorporar medidas de conservación activa que superen la visión arquitectónica y tengan en cuenta dimensiones funcionales y sociales. Se trata de propiciar la implantación de nuevos usos y actividades, siempre que sean más respetuosos y compatibles con las estructuras construidas y el carácter de los diferentes espacios urbanos”.
- Preparar suelo para actividades relacionadas con el ocio y el turismo.

Por el contrario, apenas hace mención a medidas que fomenten el terciario avanzado, lo que desde el punto de la incidencia del AVE se considera un punto débil.

En cuanto a la ubicación de la estación, de acuerdo con la DIA correspondiente recogida en el BOE de 30 de junio de 2003 y donde se sintetizan el Estudio Informativo, el Documento Complementario, el estudio de impacto ambiental y el resumen del proceso de información pública, “el acceso a Cuenca se realiza por el suroeste quedando sensiblemente alejado de la actual estación de Cuenca”, a unos cuatro kilómetros del casco urbano, tratándose, por tanto, de una estación periférica aunque según el Documento de Información Pública: “Memoria Justificativa y Descriptiva<sup>128</sup> de la Revisión y Adaptación del Plan de Ordenación Municipal (POM)”, se “ejecutará un nuevo viario-bulevar que unirá la ciudad con la nueva estación AVE” a cuyos lados el uso será residencial. Por otro lado, se mantienen los servicios en la estación de ferrocarril (mercancías, cercanías y regionales) donde en sus inmediaciones se encuentra la estación de autobuses de la ciudad.

Siguiendo con las especificaciones indicadas en la DIA, esta decisión es fruto de la reunión del 8 de enero de 2001 entre el Ministerio de Fomento y los presidentes de las Comunidades de Madrid, Valencia, Castilla-La Mancha y Murcia fijando la localización de las estaciones las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos. Esta decisión se vio reforzada por un informe de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en que “no considera conveniente mantener la actual estación de Cuenca, planteando una nueva compatible con buena accesibilidad urbana y con la continuidad del tráfico ferroviario”, y por la Diputación Provincial de Cuenca, el Ayuntamiento de Cuenca y la Comisión Ejecutiva Provincial de Cuenca del PSOE, que “consideran que aprovechar la actual estación ocasionaría una pérdida de tiempo y un perjuicio a la ciudad al quedar fuera del eje principal de comunicación a Levante”.

Así mismo, de acuerdo con la Memoria Justificativa y Descriptiva, es en el entorno de la nueva estación de alta velocidad donde se concentrará la nueva oferta de suelo industrial y un “Centro de Servicios Integrados para el Transporte”, localizado al oeste de la futura estación del AVE y, al igual que ésta, próximo a importantes infraestructuras de comunicación como la N-320, la N-420 y la autovía Cuenca-Teruel. Este Centro “podría

<sup>126</sup> <http://www.uclm.es/presentacion/>

<sup>127</sup> Pp. 84 y 86.

<sup>128</sup> Pág. 110.

contar con una cierta infraestructura hotelera y de telecomunicaciones, información sobre rutas y mercancías, asistencia mecánica, aparcamiento de camiones y centrales de fraccionamiento de carga, entre otros servicios. Por último, y en menor medida, también se contempla suelo para uso residencial. Por tanto, el suelo en los alrededores de la estación será mayoritariamente industrial.

Por otro lado, en el entorno de esta estación de ferrocarril convencional, según un convenio urbanístico entre el ADIF y el Ayuntamiento de Cuenca<sup>129</sup> de finales de julio de 2006, está prevista una remodelación urbanística cuyos objetivos son:

- La mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad creando un paso a distinto nivel para peatones y vehículos que comunicará el paseo de San Antonio con la calle Mariano Catalina y la supresión del paso a nivel situado en la calle Diego Jiménez.
- La mejora de las instalaciones ferroviarias creando tres nuevas vías y una vía de mercancías de hasta 750m. de longitud.
- La ordenación de los terrenos liberados de uso ferroviario: A través de la liberación de unos 140.000m<sup>2</sup> de RENFE de los cuales 119.000m<sup>2</sup> se dotaran de edificabilidad, el noventa por ciento para viviendas con algún tipo de protección y el diez por ciento restante para usos terciarios.

Con todo ello, se considera una actuación desfavorable para los intereses de la ciudad de Cuenca puesto que:

- Se trata de una estación que se puede considerar periférica, ya que de un lado se tiene que consolidar el suelo urbanizable previsto desde la ciudad hasta la estación y, por otro, está rodeada de oferta de suelo industrial.
- Se considera desacertada la dotación de suelo industrial en el entorno de una estación AVE pues si se consolida este suelo será debido a la elevada accesibilidad por carretera (las mercancías que circulen por ferrocarril seguirán circulando por la línea convencional con lo que esta Ciudad del Transporte poco tendrá que ver con los servicios del AVE).
- Esta ubicación periférica penalizará la intermodalidad respecto de la estación de cercanías y la estación de autobuses actuales, situadas en el centro urbano, por lo que en el mejor de los casos cabría esperar un servicio de lanzaderas urbano que pueda favorecer esa intermodalidad. Esta previsible desacertada actuación ha sido criticada por numerosos colectivos ciudadanos de localidad<sup>130</sup> que han rechazado su ubicación periférica en el periodo de exposición pública del POM donde se recoge explícitamente la propuesta y ordenación de los espacios colindantes a la futura estación.

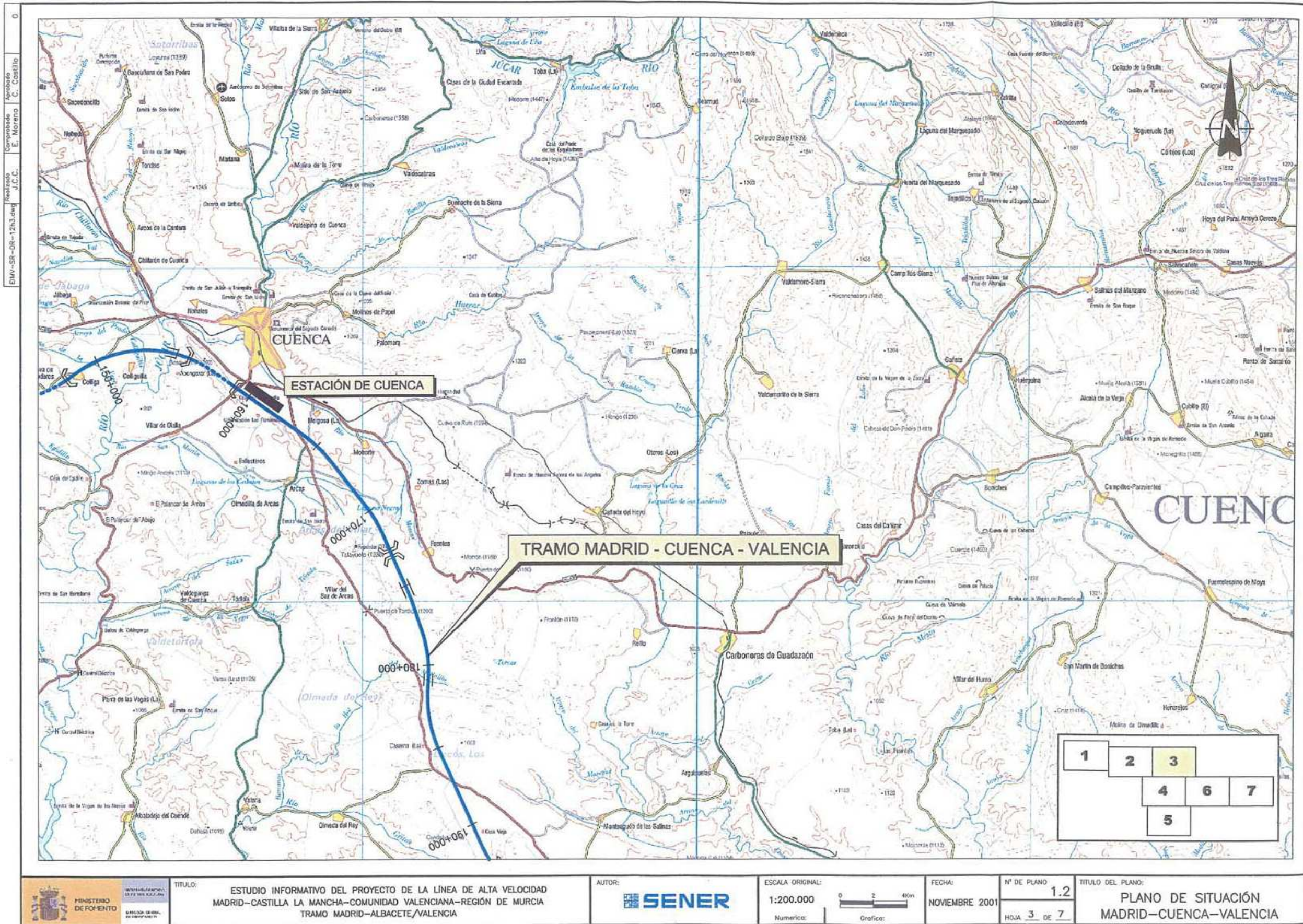
Como síntesis de la incidencia previsible de alta velocidad en la ciudad de Cuenca, se advierte que aparecen como puntos fuertes el notable incremento de accesibilidad que experimentará la ciudad, su especialización media en el terciario y en el terciario avanzado,

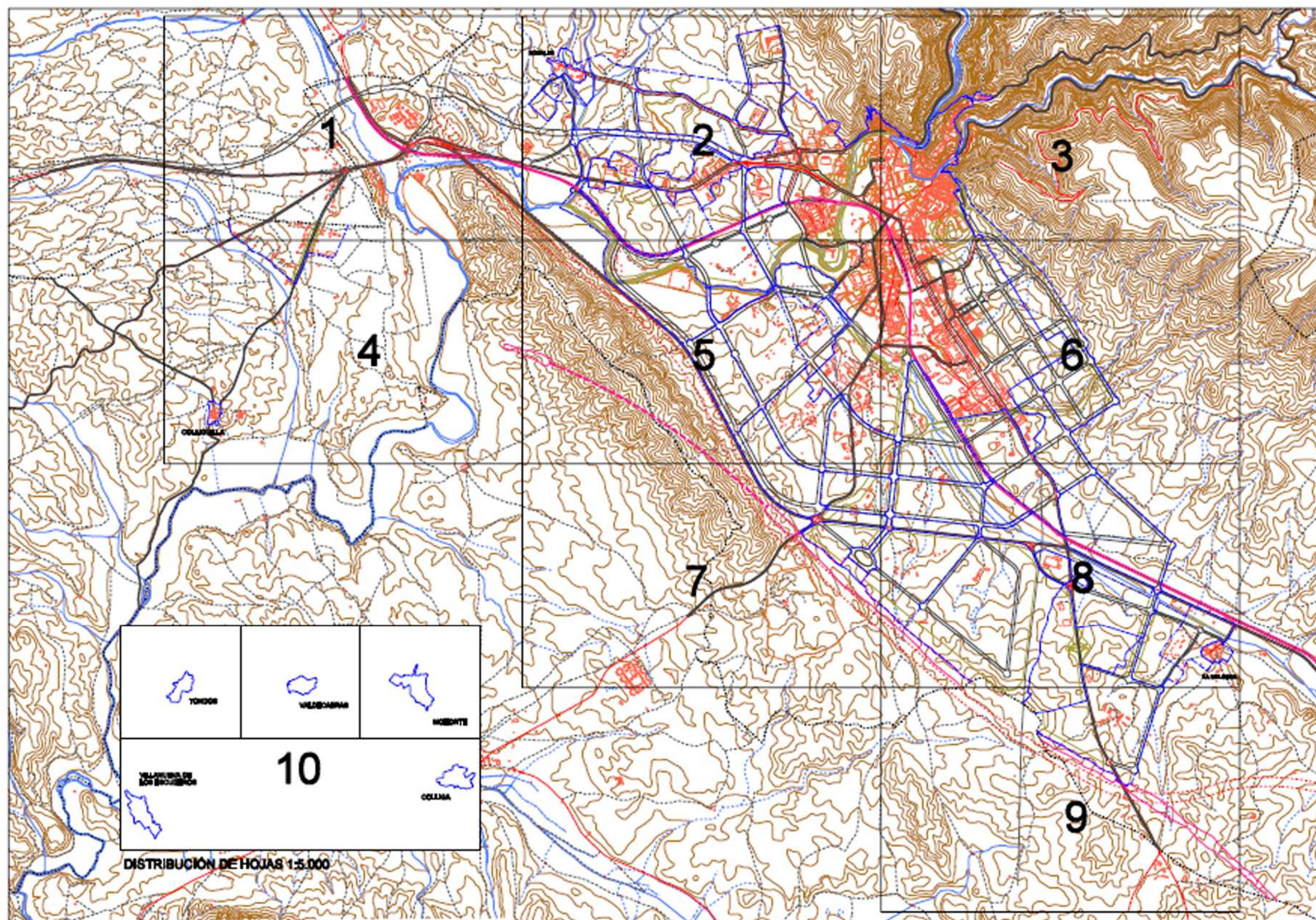
---

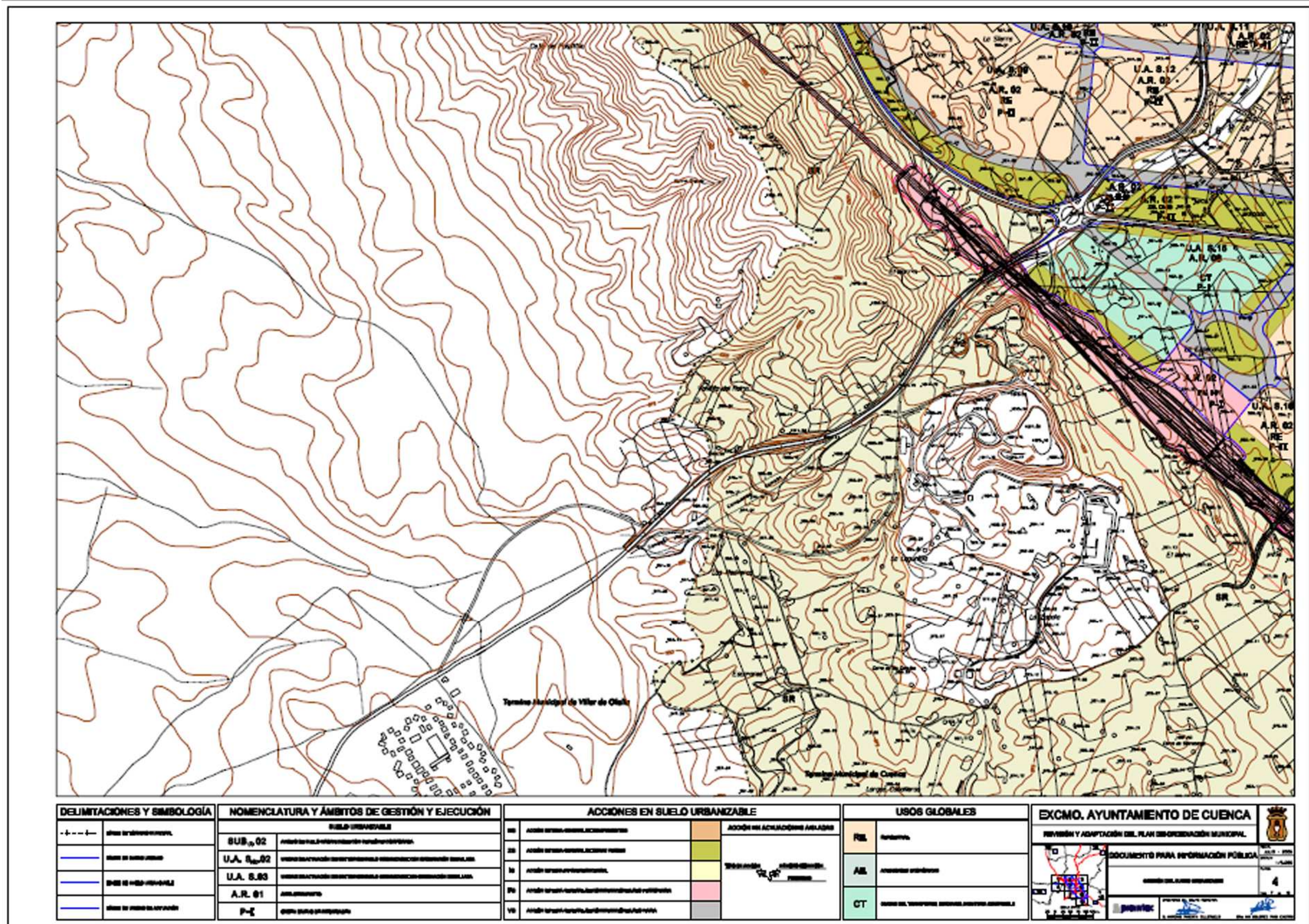
<sup>129</sup> Convenio y Adenda entre el Excmo. Ayuntamiento de Cuenca y el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF), para el desarrollo y gestión del Plan Especial de Reforma Interior nº 9 del Plan General de Ordenación Urbana.

<sup>130</sup> Por ejemplo, “Tierra Comunera” y “Urbanismo Ciudadano”.

aunque se echa en falta su promoción de acuerdo con las especificidades del POM, y la notable relevancia también de la oferta cultural que es de esperar que el nuevo Plan de Ordenación Municipal incluso revitalice. Como contrapeso a estos elementos positivos, la ubicación periférica de la estación de alta velocidad y el uso mayoritariamente industrial se consideran claramente desfavorables, lo cual puede hacer que en la práctica Cuenca no sea capaz de extraer todo el “jugo” a los servicios de alta velocidad, o dicho de otra manera, el impacto de la alta velocidad puede que sea relativamente menor que en las grandes aglomeraciones urbanas del Corredor, amenazas constantes para la consolidación de Cuenca como lugar central incluso en su propia provincia, y que pueden continuar siéndolo.







| DELIMITACIONES Y SIMBOLOGÍA |                              |
|-----------------------------|------------------------------|
| - - - - -                   | línea de ordenación general  |
| —                           | línea de límite urbano       |
| —                           | línea de límite urbanizable  |
| —                           | línea de límite de actuación |

| NOMENCLATURA Y ÁMBITOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN |   |
|---|---|
| SUELO URBANIZABLE                             |   |
| SUB.02  | Ámbito de actuación urbanizable residencial                   |
| U.A. S.02                                     | Ámbito de actuación urbanizable residencial de densidad media |
| U.A. S.03                                     | Ámbito de actuación urbanizable residencial de densidad alta  |
| A.R. 01                                       | Ámbito de actuación residencial                               |
| P-2   | Ámbito de actuación residencial                               |

| ACCIONES EN SUELO URBANIZABLE |   |
|-------------------------------|---|
| 00                            | Acción de actuación urbanizable residencial |
| 01                            | Acción de actuación urbanizable residencial |
| 02                            | Acción de actuación urbanizable residencial |
| 03                            | Acción de actuación urbanizable residencial |
| 04                            | Acción de actuación urbanizable residencial |
| 05                            | Acción de actuación urbanizable residencial |
| 06                            | Acción de actuación urbanizable residencial |

| USOS GLOBALES |                                 |
|---------------|---------------------------------|
| RE            | Reservado                       |
| AE            | Ámbito de actuación             |
| CT            | Centro de transporte intermodal |

|  |  |
|--|--|
| EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CUENCA                          |  |
| REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL |  |
| DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA                     |  |
| NÚMERO DE FOLIO: 4                                     |  |
|  |  |

- VALENCIA:

La llegada del AVE a Valencia se entiende muy favorable para la ciudad en términos relativos en el marco del Corredor.

Como puntos más fuertes que justificarían este impacto figurarían su estructura sectorial de empleo, muy altamente especializada en el subsector terciario avanzado, la ubicación de la estación de alta velocidad y medidas de previsión en relación a ésta diseñadas por la ciudad.

En relación a este último punto, en el Convenio para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Valencia<sup>131</sup> de febrero de 2003 y publicado en el BOE de 19 de junio de 2003, se señalan los siguientes objetivos:

- La incorporación de la nueva línea de Alta Velocidad en la red arterial ferroviaria del área metropolitana de Valencia.
- La mejora de los servicios de viajeros manteniendo la centralidad de la estación, potenciando la accesibilidad a ésta y fomentando la interconexión con otros modos de transporte. En concreto, la transformación de la actual estación Valencia Término en un gran nodo Multimodal garantizará la interconexión de la red ferroviaria de alta velocidad y convencional con el sistema de transporte público del área metropolitana de Valencia.
- La mejora de los servicios de mercancías, concentrando instalaciones y fomentando la intermodalidad en el transporte de mercancías con origen o destino en el área metropolitana de Valencia.
- La consecución de los anteriores objetivos ha de complementarse con una mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad que posibilite la permeabilización del actual trazado ferroviario junto a una importante mejora urbanística mediante la realización de una operación urbanística denominada Actuación Parque Central.

Ante estos objetivos prioritarios, las actuaciones más destacadas a acometer serán las siguientes:

- Remodelación de la Estación Central de forma que, manteniendo su centralidad, permita una buena interconexión con otros modos de transportes y esté dotada para las prestaciones y funcionalidad inherentes al fuerte incremento de los tráficos asociados a la alta velocidad.
- Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación Central desde el Barrio de San Marcelino, con el fin de liberar el suelo necesario para la realización del Parque Central. Esto implica a su vez el soterramiento de vías y andenes en la propia Estación.
- Construcción de un eje pasante ferroviario que resuelva la situación de la Estación Central de Valencia, en fondo de saco, dando así continuidad a los servicios ferroviarios de alta velocidad del corredor Mediterráneo.
- Concentración en el complejo Fuente San Luis de las instalaciones ferroviarias existentes en Valencia-Grao y en las zonas adyacentes a la

---

<sup>131</sup> Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Valencia.

Estación Central y en su caso las necesarias para tratamiento de trenes de alta velocidad.

- Previsión de instalaciones e infraestructuras en el citado complejo ferroviario que permitan su uso futuro como gran estación de mercancías del área de Valencia y terminal de contenedores que sirva de apoyo a la terminal de mercancías del Puerto de Valencia.

Por lo que respecta a la financiación de las obras y su relación con la operación urbanística, las plusvalías generadas en los terrenos desafectados se destinarán a financiar la operación del soterramiento del canal de Acceso a la Estación Central, de modo que se estiman en torno a 630.000m<sup>2</sup> de techo edificable, garantizando que entre un setenta y un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto a uso terciario. Además, en el ámbito de la Estación Central se prevén algo más de 82.000m<sup>2</sup> de techo edificable terciario.

Por lo que respecta a la conexión con el aeropuerto, está prevista según el PIE la prolongación de la línea cinco de MetroValencia desde Mislata hasta el aeropuerto con lo que quedarían enlazadas ambas terminales, ferroviaria y aeroportuaria.

En síntesis, se trata de una operación claramente positiva para Valencia pues:

- Se mantiene la ubicación central de la estación.
- Se soterrarán las vías de acceso a la estación facilitando la permeabilidad en la trama urbana.
- Se elimina el trazado en fondo de saco para convertirse en una estación pasante.
- Se potenciará la intermodalidad en la estación Central facilitando la “interconexión entre la red ferroviaria (alta velocidad, regionales y cercanías) con el sistema de transporte metropolitano de la ciudad de Valencia, a través de la red de metro, en la que se incluye la conexión con el Aeropuerto, y la de autobuses”<sup>132</sup>. Además, está prevista una notable expansión de la red de metro y mejoras también en la red de cercanías y la ejecución de una “red de plataforma exprés”, de nuevo según las especificaciones del PIE.
- Se facilitará la intermodalidad puerto-ferrocarril destinando una estación (Fuente de San Luis) al tratamiento de estas mercancías.

No obstante, el aumento de techo tanto residencial como terciario en las inmediaciones de la estación hace poner en tela de juicio el funcionamiento eficiente de la Estación Central, es decir, el incremento de la demanda de movilidad en el entorno de la estación será necesario contrarrestarlo con una adecuada oferta de transporte público, y en este sentido es imprescindible la coordinación de todos los sistemas de transporte público que confluirán en la estación.

---

<sup>132</sup> DIA sobre el Estudio Informativo de proyecto “Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia”, publicada en el BOE de 16 junio de 2006.



Pasando a analizar la historia de Valencia durante los dos últimos siglos, en la era preferroviaria fueron determinantes para impulsar su desarrollo socioeconómico el puerto, en un contexto de dominio del transporte marítimo frente al terrestre por los elevados costes de este último, pero también su condición de capital provincial.

Posteriormente, fueron el ferrocarril, de larga distancia hasta el interior peninsular y radial en lo que hoy día se conoce como su Área Metropolitana, conjuntamente con el puerto, los que hicieron posible que Valencia incrementase su condición de lugar central a escala regional ante la transformación agraria de la región valenciana que supuso un considerable volumen de excedentes, convirtiéndose en el punto de exportación/importación en relación a otros mercados nacionales e internacionales.

Más adelante, desde los años sesenta hasta inicios del milenio no ha hecho más que acentuar esa condición de centralidad regional debiendo diferenciar dos etapas:

- La primera desde los años sesenta hasta los ochenta, en que su ventaja relativa en términos socioeconómicos en el espacio regional en un contexto de crisis generalizada en las zonas rurales, le hace experimentar un gran crecimiento demográfico y económico sobre todo gracias al avance en el sector industrial (fase del desarrollismo).
- La segunda, en que poco a poco su tejido productivo se va transformando hacia el terciario, concentrándose la actividad industrial en el anillo metropolitano llegando incluso a descender su población debido a fenómenos de suburbanización. También ha sido importante en estos años el papel del puerto y menor el del ferrocarril, sin subestimar la creciente relevancia de éste tanto en el transporte de cercanías, que posibilita en parte estos fenómenos reseñados, como en el largo recorrido, que permite competir con la carretera en las relaciones con otras capitales tanto del Corredor como del entorno. Por el contrario, ha sido la carretera la que lo ha sustituido en gran medida en el transporte de mercancías desplazándolo de la complementariedad con el puerto.

Por tanto, se ha visto cómo el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte ha sido muy importante a lo largo de los dos últimos siglos, pues han contribuido a que Valencia poco a poco se fuese convirtiendo en el lugar central de un amplio espacio regional.

En definitiva, y a modo de resumen, en primer lugar hay que señalar que ante una nueva oferta de transporte altamente especializada en los servicios de viajeros, la muy elevada especialización en el subsector terciario avanzado de Valencia -3- hace que “a priori” su impacto pueda ser muy favorable.

Por otro lado, y recordando la notable incidencia que para Valencia ha tenido su puerto, se consideran de gran trascendencia para la ciudad aquellas acciones que permitan mantener esa posición de preeminencia en el Corredor. En ese sentido, la conexión ferroviaria para el transporte de mercancías se considera otro notable acierto en un escenario futuro de potenciación del transporte ferroviario de mercancías. En cualquier caso, no hay que perder de vista que serán las conexiones radiales por carretera las competitivas en el entorno del A.M. de Valencia para el transporte de mercancías puesto que ya se vio que incluso en los momentos de mayor apogeo del transporte ferroviario, en las distancias cortas los caminos

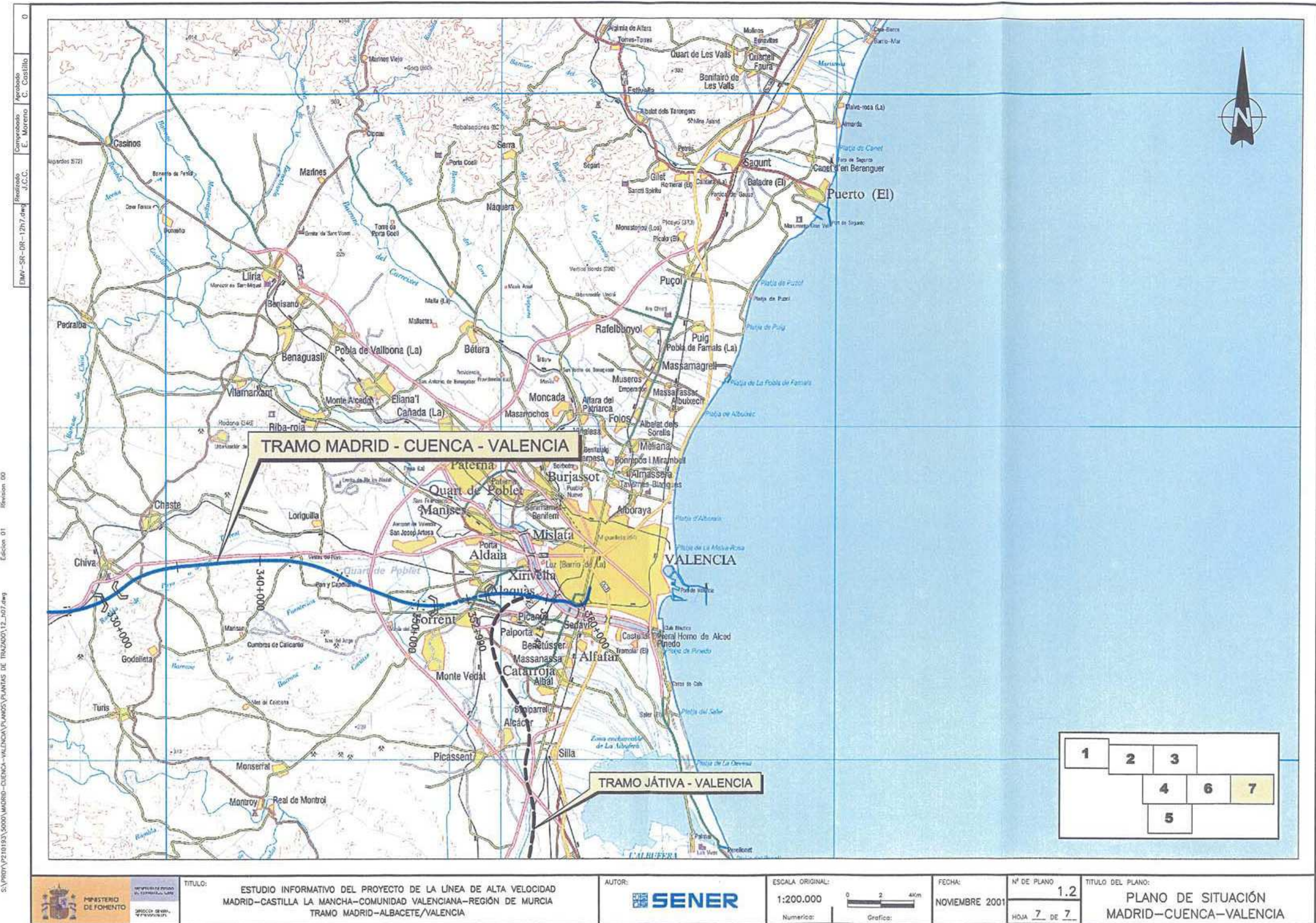
eran prácticamente tan competitivos como el ferrocarril -las distancias medias de éste superaban los ciento cincuenta kilómetros en la etapa ferroviaria-.

También conviene tener presente que las tendencias actuales marcan una creciente descentralización de la actividad industrial hacia los países asiáticos por lo que, aunque el puerto de Valencia pueda en parte “perder” a sus tradicionales demandantes de la propia A.M., se abren enormes expectativas para que este puerto se convierta en la puerta de la distribución en el Mediterráneo occidental. Así, en 2007 está prevista la apertura de la ZAL del puerto con una superficie de 68 Ha y, de acuerdo con el Plan Estratégico 2015, se esperan alcanzar 68 millones de toneladas (en torno al doble que en la actualidad) y cuatro millones de TEU<sup>133</sup>. Por otro lado, y aunque en términos relativos la especialización en el turismo hotelero y cultural no sea elevada, en valores absolutos su relevancia sí lo es de forma que desde el punto de vista turístico, el AVE puede coadyuvar al fortalecimiento de estas actividades.

En síntesis, el conjunto de factores y actuaciones previstas, hacen pensar que Valencia, una vez en marcha la alta velocidad, se encuentra en inmejorables condiciones para aprovechar las sinergias que pueden infundir los nuevos servicios ferroviarios en su Área Metropolitana, lo cual se traducirá, como se justificará más adelante, en un incremento de su centralidad en el marco provincial, aunque sorprendentemente quizá no en el regional.

---

<sup>133</sup> [www.valenciaport.com](http://www.valenciaport.com)



S:\PROY\210193\5000\MADRID-CUENCA-VALENCIA\PLANOS\PLANTAS DE TRAZADO\12\_107.dwg Edición 01 Revisión 00

EIMV-SR-DR-1217.dwg J.C.C. E. Moreno C. Castiella



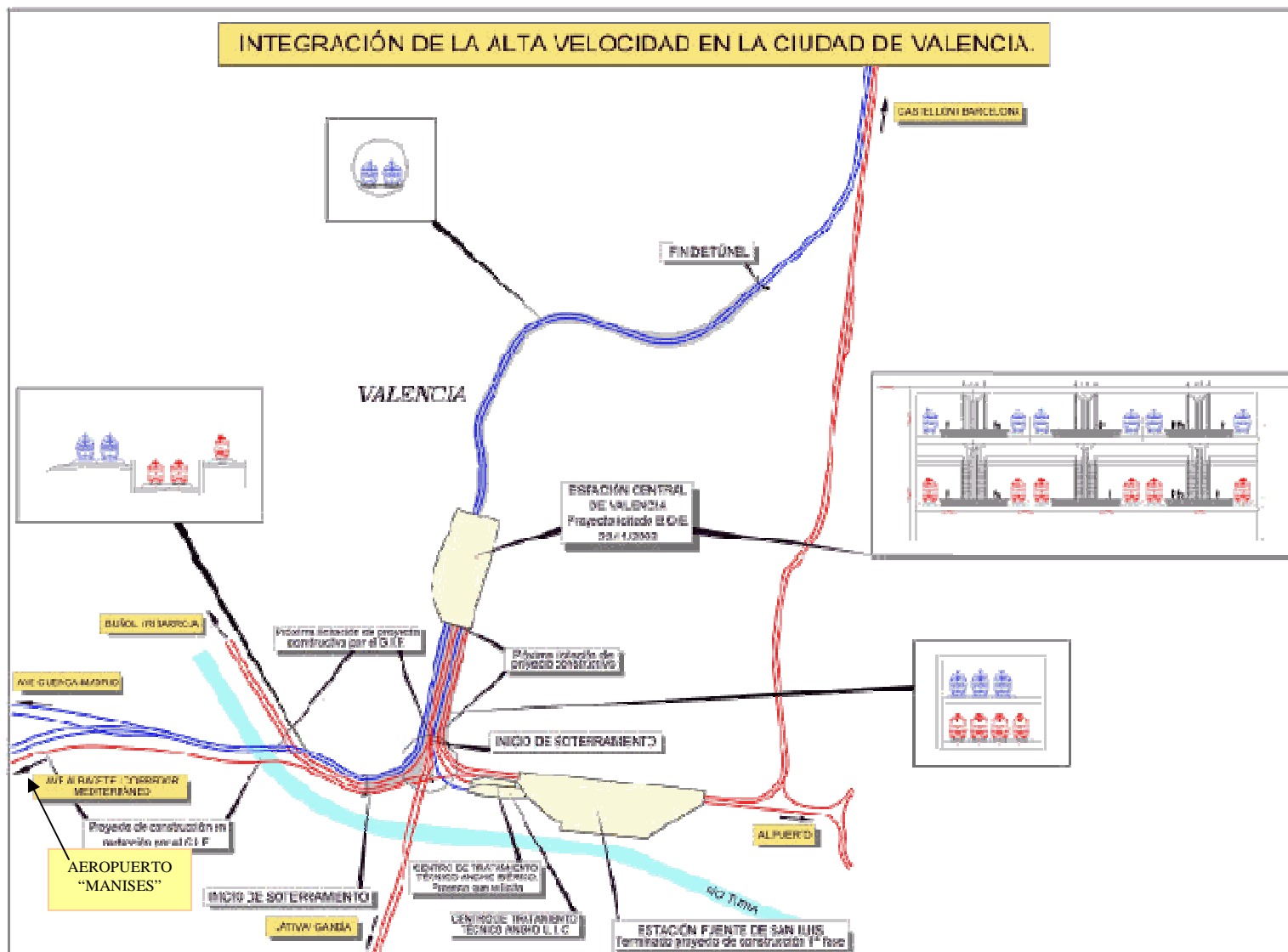
TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA TRAMO MADRID-ALBACETE/VALENCIA

AUTOR: **SENER**

ESCALA ORIGINAL: 1:200.000  
Numerica: Grafica:

FECHA: NOVIEMBRE 2001  
Nº DE PLANO: 1.2  
HOJA 7 DE 7

TÍTULO DEL PLANO: PLANO DE SITUACIÓN MADRID-CUENCA-VALENCIA



Fuente: Dirección General de Transportes, Puertos y Costas: *AVE Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado.

- CASTELLÓN:

Se estima favorable en términos relativos el impacto de la alta velocidad en la ciudad de Castellón debido a una valoración positiva en la casi totalidad de variables consideradas, a excepción de las referidas a la especialización turística.

Concretamente, el incremento relativo de accesibilidad por carretera es muy sustancial, al igual que la especialización productiva en el sector terciario y específicamente en el terciario avanzado, con una relevancia en este último y en la articulación social muy elevada. También la ubicación de la estación y las medidas previstas se consideran en términos generales acertadas tal cual se describe a continuación:

Así, en relación con la elección del emplazamiento de la estación de alta velocidad, se mantendrá la ubicación actual de la estación, soterrada mediante un túnel de 4,3km. y ocupando un lugar más o menos adyacente al tejido urbano y junto a la estación de autobuses.

En cuanto a la configuración de las líneas desde Valencia, de acuerdo con la DIA correspondiente recogida en el BOE de 16 de junio de 2006, “se construirá una nueva línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, en ancho internacional, que permita la circulación de trenes de viajeros, haciéndola compatible con el entorno urbano y el mantenimiento de los principales servicios de cercanías. Se incluyen las siguientes actuaciones:

- Creación de una infraestructura ferroviaria para disponer de un enlace ferroviario de alta velocidad entre Valencia y Castellón, que pueda servir tanto a los servicios regionales como a los de largo recorrido de viajeros en las relaciones radiales y del eje mediterráneo.
- Cambio de ancho ibérico a ancho internacional, así como cambio de la tensión de electrificación, de las dos vías actuales de acceso sur a la estación de Castellón (desde Almazora hasta la estación de Castellón).
- Construcción de una doble vía en ancho ibérico en el acceso sur a la estación de Castellón, en el mismo tramo descrito en el punto anterior (desde Almazora hasta la estación de Castellón), paralelamente a la doble vía actual por su lado oeste.”

Otra actuación prevista de interés es un nuevo acceso al puerto de Castellón y el acceso en ancho UIC a una nueva estación de mercancías en Villarreal. Así, en el Anejo 10 del Estudio Informativo (Análisis Funcional de la línea) se señala que, en la actualidad, el Puerto de Castellón tiene el acceso ferroviario mediante una conexión en vía única (en ancho ibérico) de unos doce km. de longitud, que parte de la línea Valencia-Tarragona situándose el inicio del ramal de acceso al puerto al Norte de la ciudad de Castellón. Con la planificación ferroviaria prevista, la línea entre Castellón y Tarragona pasará a ser de ancho internacional con lo que este ramal también deberá hacerlo. Por otra parte, de un análisis de los tráfico de mercancías en el Área de Castellón se puede comprobar que son en su gran mayoría tráfico nacionales hacia el interior de la península, siendo los tráfico internacionales una mínima parte. Ello obliga a mantener la conexión del puerto de Castellón en ancho ibérico hacia el interior de la península. La solución a la problemática planteada es dotar al ramal de acceso al Puerto de Castellón de tres hilos al objeto de permitir por él circulaciones en los dos anchos (los trenes en ancho UIC que se dirijan hacia el norte, y en ancho ibérico para los que se dirijan hacia el sur e interior peninsular).

Para finalizar con las actuaciones previstas en el puerto, según el Plan Estratégico (2005-2010), además de las futuras conexiones por ferrocarril, se incluye la creación de una plataforma logística (Parc Castelló) entre otras intervenciones, siendo el objetivo duplicar el movimiento de mercancías actual en el año 2020<sup>134</sup>.

Por su parte, el BOE de 14 de marzo de 2001 aprobó la DIA sobre el proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón de la Diputación Provincial de Castellón mientras que en el BOE de 9 de agosto de 2006 viene recogida la aprobación del correspondiente Plan Director. Concretamente en la DIA se señala que:

- El futuro aeropuerto de Castellón se construirá en terrenos de los términos municipales de Vilanova d'Alcolea y Benlloch, a unos treinta kilómetros de la ciudad de Castellón.
- En el aeropuerto se construirá un estacionamiento para turismos y autobuses, que ocupará una superficie de 100\*50m.
- Los accesos al aeropuerto parten de la intersección entre las carreteras CV-10 (Castellón-San Mateo) y la CV-145 (Torreblanca-Villanueva de Alcolea). En este sentido, se indica que la “situación junto al eje de la carretera CV-10, Castellón-San Mateo, le dota de óptimas comunicaciones con el área urbana de Castellón, con el conjunto de la comarca de La Plana, y con el Corredor Mediterráneo, constituido por la autopista A-7 y la carretera N-340.

Por tanto, se aprecia que las conexiones con el aeropuerto se realizarán por carretera exclusivamente.

Por último, según el PIE, está previsto un sistema de transporte en vía reservada desde la Universidad Jaime I hasta el Grao pasando por la estación intermodal de Alta Velocidad.

En resumen, la operación de Castellón en términos generales se considera positiva por cuanto:

- Se mantiene la ubicación contigua al tejido urbano.
- Será posible la intermodalidad con respecto al autocar, al resto de servicios de cercanías, que con la ejecución de la nueva línea en ancho internacional podrán mejorar sustancialmente las frecuencias, y los autobuses urbanos, cuya competitividad respecto del vehículo privado es de esperar que aumente debido a la implantación de un sistema de plataforma reservada con conexión en la propia estación intermodal.
- Se construirá una nueva estación de mercancías en Villarreal, a unos siete kilómetros de Castellón, y mejorará el acceso ferroviario al puerto favoreciendo la intermodalidad puerto-ferrocarril.
- A esto hay que añadir que en la actualidad su estación está soterrada lo que supone un valor añadido al conjunto de la operación.

No obstante, se considera desacertada la ausencia de conexión ferroviaria en el aeropuerto, infraestructura que se espera pueda ser muy importante en el futuro y sobre la que convendría, en aras de una verdadera intermodalidad, acometer un acceso ferroviario con enlace directo hasta la estación de Castellón.

---

<sup>134</sup> Autoridad Portuaria de Castellón: “Portcastelló” en la *Revista Informativa de la Autoridad Portuaria de Castellón*, nº 6, abril, 2006, pág. 4.

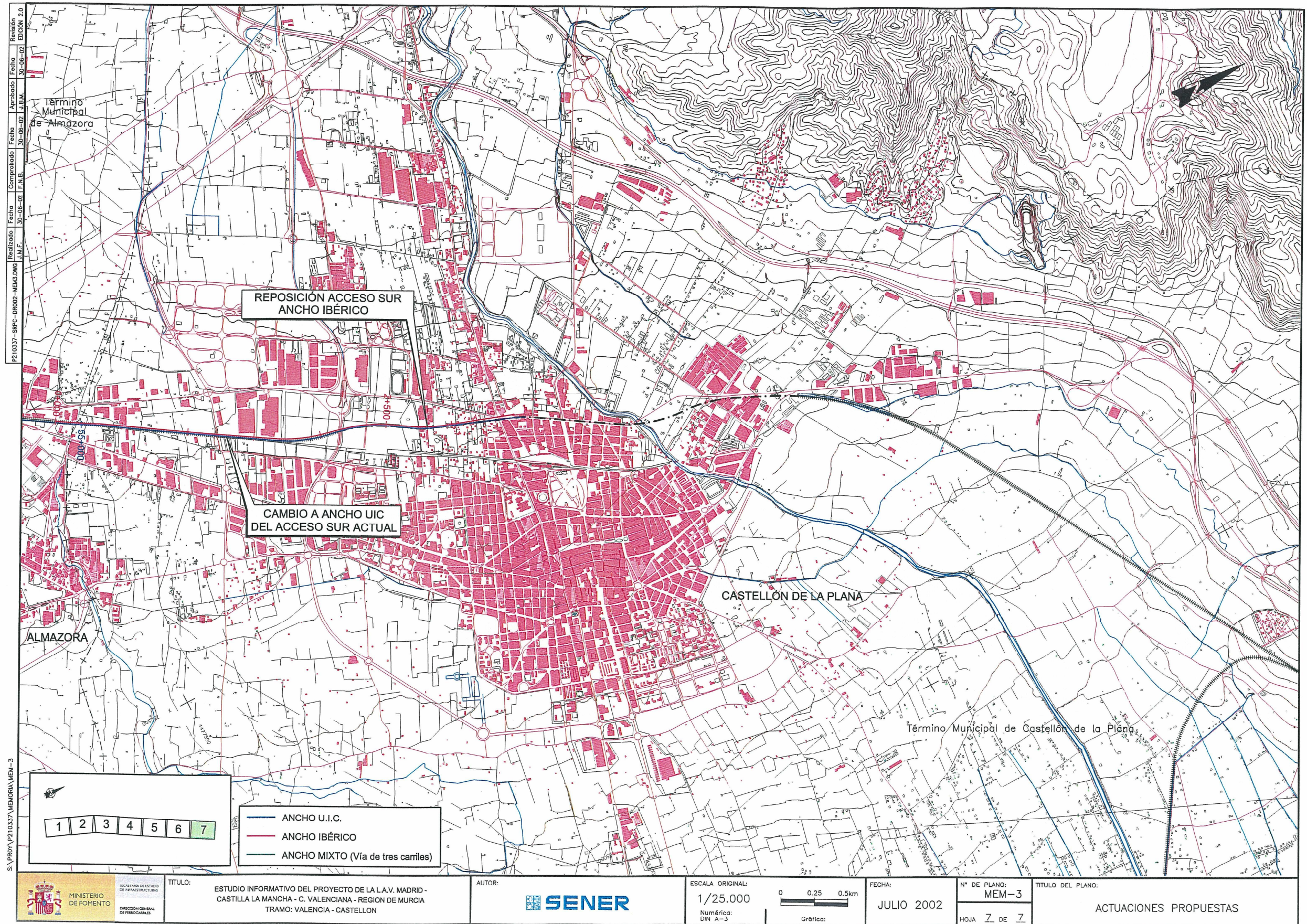
Si ahora se echa la vista atrás acerca de la evolución socioeconómica de Castellón durante las dos últimas centurias, en la era preferroviaria, desde el punto de vista de la red de comunicaciones, eran las conexiones hacia el interior de su provincia y Aragón las que mayores beneficios reportaban a la ciudad por los enlaces establecidos entre los caminos en estas zonas excedentarias y el puerto de Castellón. También en esta época su designación como capital provincial fortaleció su centralidad provincial. En la era ferroviaria, la llegada temprana del ferrocarril, pero también la aparición de la naranja fundamentalmente, hicieron que Castellón, bien dotada desde el punto de vista de la accesibilidad tanto terrestre como marítima, y a pesar de la cercanía del puerto de Valencia, pudiera sobrepasar la crisis de mediados del siglo XIX que afectó a muchísimas localidades con infraestructuras de transporte deficientes.

En cualquier caso, la crisis de finales de siglo y la I Guerra Mundial fue acusada por la ciudad debido a la dificultad para la comercialización de los productos de su “hinterland” provincial. Es a partir de los años sesenta cuando los focos históricos de industria cerámica en el entorno castellonense, unidos a la centralidad que había adquirido Castellón en la provincia por todos los factores comentados, experimentan un gran crecimiento -etapa desarrollista- y se va configurando el A.M. de Castellón, en que la capital progresivamente se va especializando en el terciario y las localidades más próximas capitalizan la mayor parte de las industrias. En ese proceso, el puerto vuelve a jugar un papel muy importante no sólo para la exportación de sus productos, sino también por la incorporación de una refinería, una central térmica, etc. que le hacen dar un “salto” cuantitativo muy destacado en el sistema portuario del Corredor.

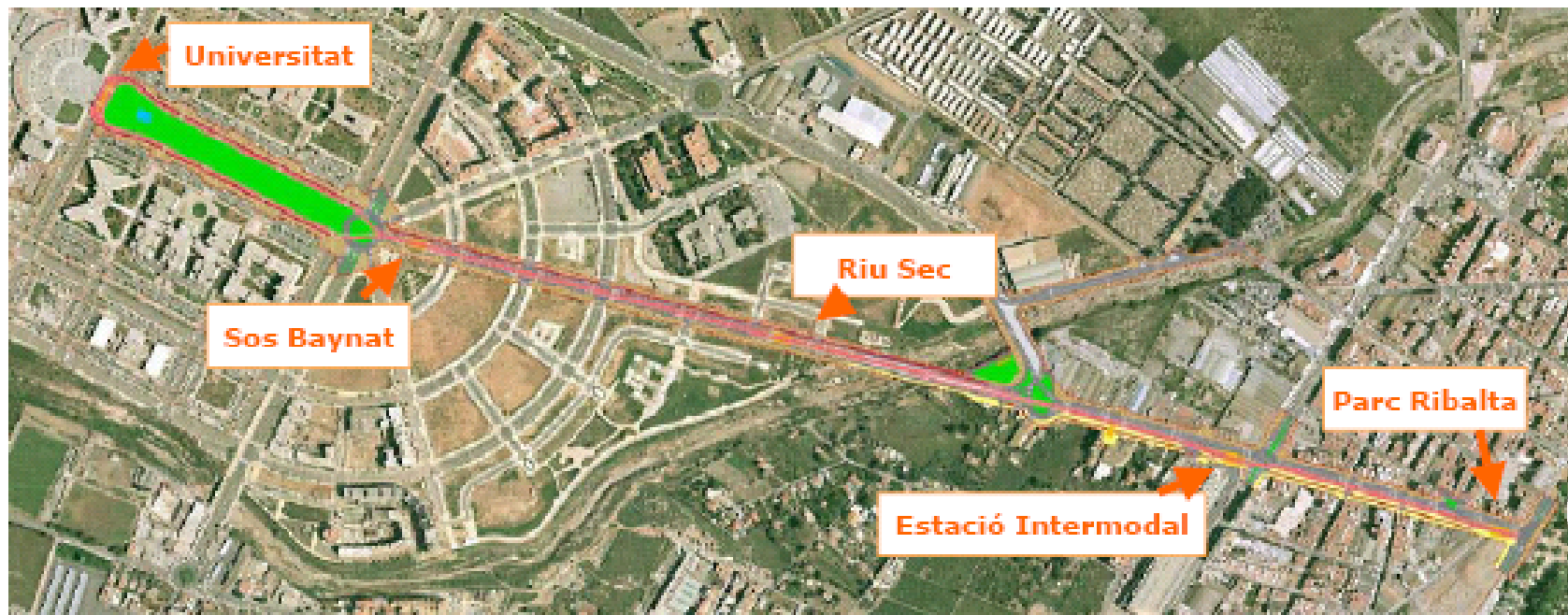
Desde luego, durante las últimas décadas ha sido la carretera la que ha capitaneado el proceso de complementariedad respecto del puerto, desplazando en gran medida al ferrocarril, mientras que éste último, sin menoscabo de la carretera, ha ejercido un papel más destacado en el transporte de viajeros.

De esta forma se aprecia que los elementos que han marcado la centralidad de Castellón han sido, de un lado, su rango de capital especializada en el terciario que ha servido de apoyo en la prestación de servicios para las localidades vecinas claramente especializadas en el secundario, y, de otro, el puerto, que permitió embarcar buena parte de las mercancías excedentarias de su entorno, unas veces bien complementado por el ferrocarril -fundamental en la etapa ferroviaria- y más recientemente por la carretera.

Por tanto, se ha visto que la ciudad se encuentra especializada en el sector terciario y concretamente en el terciario avanzado a lo que se suman unas estrategias de localización, intermodalidad, etc. en relación con el transporte de viajeros que se estiman en términos generales acertadas para mantener esa centralidad en el ámbito provincial. Pero, no sólo esto, sino que las medidas previstas para su puerto, el otro elemento que ha favorecido notablemente el desarrollo socioeconómico también se consideran acertadas (conexiones ferroviarias y reserva de espacios para actividades logísticas). En síntesis, la ciudad de Castellón, aunque quizá en menor medida en términos relativos que la de Valencia por la escasa representatividad del turismo en general, se encuentra en muy buenas condiciones para experimentar un impulso muy positivo en sus variables socioeconómicas con motivo de la llegada del tren de alta velocidad.







Fuente: Consellería de Infraestructuras y Transportes: *Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2004

- ALBACETE:

También en Albacete se estima favorable el impacto de la alta velocidad siendo las principales variables que justifican esa valoración positiva, su caracterización productiva, con una especialización media tanto en el terciario como en su versión avanzada y, en menor grado, el incremento de accesibilidad respecto de la red viaria y las estrategias de previsión en relación a la llegada del AVE.

Detallando esas estrategias, en cuanto a la ubicación de la estación de Albacete, según la resolución por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el “Estudio Informativo del Proyecto de la línea de Alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Cuenca-Albacete”, del BOE de 26 de abril de 2003, la estación se mantendrá en la ubicación actual, adyacente a la trama urbana, sin soterrarse las vías a pesar de importante efecto barrera que sufre la ciudad. Este soterramiento fue pedido durante el periodo de información pública del estudio de impacto ambiental por la Sección Técnica de Planeamiento del Ayuntamiento de esta localidad tal y como se detalla en la correspondiente DIA recogida en el BOE de 21 de febrero de 2003. También hay que mencionar el concurso<sup>135</sup> formulado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Albacete en 2004 en un intento de plantear soluciones de integración del ferrocarril en la ciudad ante el reto que plantea la llegada del AVE.

Por otra parte, hay que considerar que en estos momentos se encuentra en información pública el “Plan Especial del Sistema General Ferroviario, Estación de ferrocarril de Albacete”, publicado en el Diario Oficial de Castilla La Mancha de 11 de agosto de 2006, para la reordenación de los espacios ferroviarios en el entorno de la estación precisamente con motivo de la llegada de alta velocidad. Como factor positivo de la operación se considera la intermodalidad respecto de los trenes de media distancia y otros de largo recorrido, al conservarse la ubicación actual, al igual que respecto de los autocares cuya estación es colindante hoy día a la ferroviaria. Por el contrario, esa intermodalidad no será posible en relación con el aeropuerto de los Llanos, si bien en la actualidad apenas cubre dos rutas hacia Palma de Mallorca y Barcelona: La primera con un servicio diario y la segunda sólo operativa en verano.

Tampoco está prevista intermodalidad respecto del futuro aeropuerto de La Roda, en este caso destinado al transporte de mercancías, en el que según la DIA correspondiente de 16 de abril de 2004, los accesos serán por carretera desde la A-30. El proyecto de este aeropuerto “se plantea por la necesidad de crear una infraestructura aeroportuaria que dé servicio a los nuevos requerimientos de transporte de mercancías derivados de la emergente actividad industrial de la región de Albacete, así como una mejora en el servicio de transporte de productos agrícolas de las regiones limítrofes (Alicante, Murcia, Granada, etc.)”. Tal y como describe la DIA, parece tratarse de un aeropuerto “hub” respecto del sureste español, sin perjuicio del tráfico industrial albaceteño. Es a esta circunstancia a la que se podría referir la posible intermodalidad ferrocarril (desde el sureste)- aeropuerto de La Roda que, ante la solución propuesta, quedará supeditada al intercambio carretera-aeropuerto.

En definitiva, en el caso de las medidas de previsión que se están llevando a cabo en la ciudad de Albacete y su entorno, se considera positivo fundamentalmente el emplazamiento

---

<sup>135</sup> “Concurso de Ideas sobre el Tratamiento del Entorno Urbano del Ferrocarril en Albacete”.

de la estación, que conserva su ubicación actual, con lo que será posible la intermodalidad para el transporte de viajeros respecto del ferrocarril convencional y los autocares. También lo es la aprobación de un Plan Especial que trate de adecuar los espacios colindantes a la remodelación que van a experimentar esos espacios ferroviarios.

Por el contrario, no será viable esa intermodalidad respecto del aeropuerto actual, si bien la escasa demanda de viajeros no lo aconseja en la situación presente, así como tampoco respecto del futuro aeropuerto de La Roda. Por último, y como punto más desfavorable de la operación, la opción de mantener la línea en superficie en detrimento del soterramiento hacer pensar que la ciudad puede haber perdido una ocasión histórica para posibilitar una mejor integración del ferrocarril en la trama urbana cuyas secuelas en forma de efecto barrera tras más de ciento cincuenta años de existencia todavía persisten.

Revisando ahora cuáles han sido los patrones históricos que han posibilitado el desarrollo socioeconómico de Albacete desde comienzos del siglo XIX, el factor más determinante que desequilibró el despegue de Albacete y su consolidación como plaza central del espacio provincial fue su mayor accesibilidad relativa en ese entorno provincial, pues era lugar de cruce de caminos hacia Madrid, Valencia y Alicante. Esas condiciones primigenias hicieron posible un cierto diferencial tanto demográfico como económico respecto de otras localidades manchegas próximas ya que era el lugar de salida/entrada de los excedentes y productos deficitarios respectivamente en el ámbito de su provincia. Este cierto diferencial posibilitó su elección como capital provincial, el otro elemento determinante en la configuración del actual Albacete.

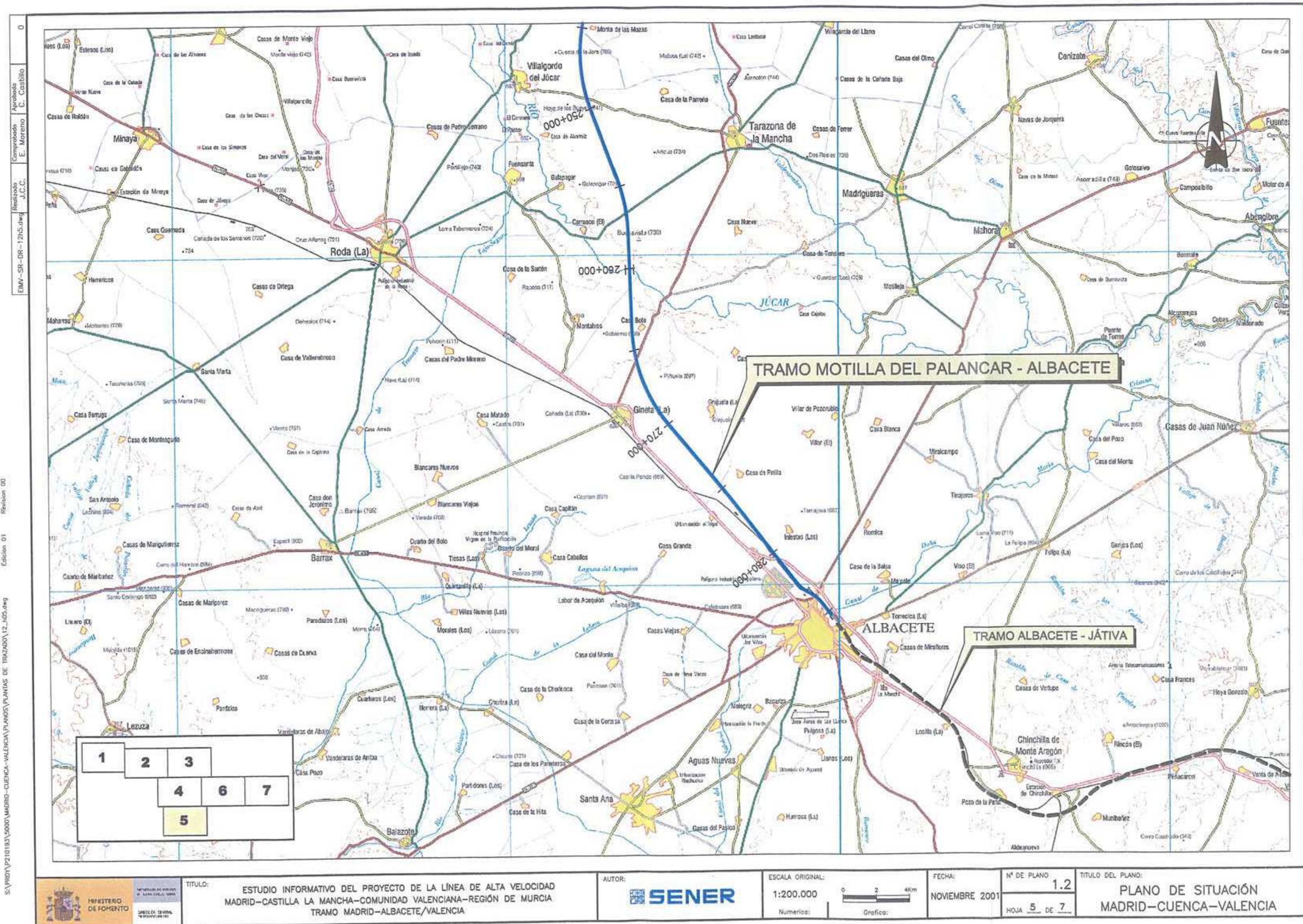
Ya en la etapa ferroviaria, el nuevo modo de transporte no hizo más que reforzar estos aspectos puesto que su trazado coincidió sensiblemente con el histórico viario. Esta consolidación de Albacete como plaza comercial y administrativa durante la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX, justifica que sea en torno a este núcleo donde se concentre el proceso industrializador del desarrollismo de la provincia y que poco o poco se vaya especializando en el sector terciario como corresponde a una capital de provincia con liderazgo en ese espacio.

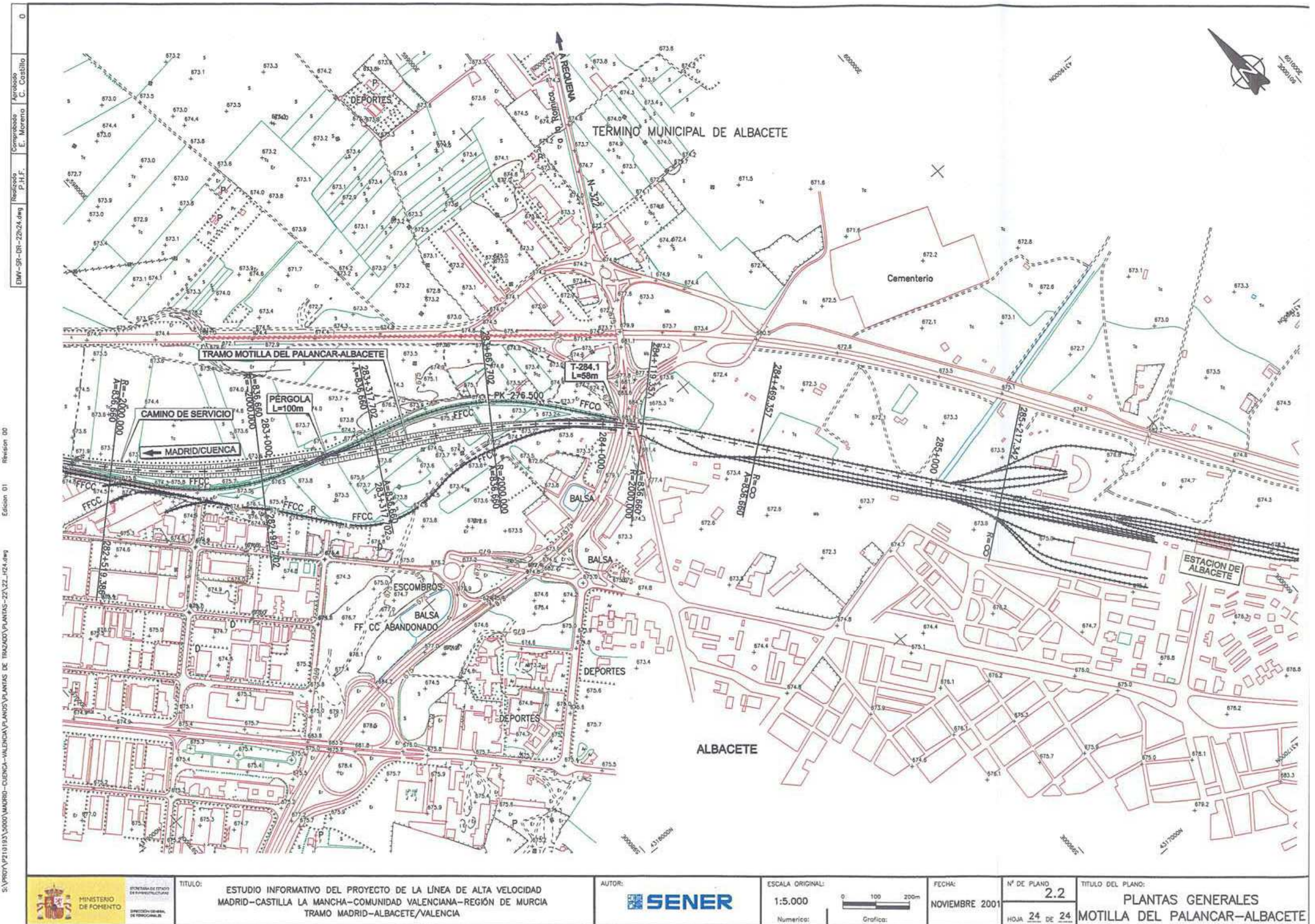
Quiere decirse con esto que, para el caso de la ciudad de Albacete, será primordial mantener ese “plus” de accesibilidad sobre el resto de municipios manchegos a fin de conservar su centralidad pues ésta ha sido posible gracias a la elevada accesibilidad relativa a lo largo de la historia. Por tanto, la llegada de la alta velocidad seguirá marcando ese diferencial lo que intrínsecamente se considera positivo para Albacete. No obstante, su “salida” del eje Madrid-Valencia futuro reducirá esa centralidad en el marco del Corredor con consecuencias sobre el sistema de ciudades a esa escala regional como se irá desgranando más adelante.

En cualquier caso, el incremento de accesibilidad en términos generales no es suficiente, sino que para aprovechar el potencial ofrecido por el TAV deberá continuar por la senda de la especialización en el sector terciario avanzado, actividad en la que muestra cierta relevancia. Por otro lado, aunque las estrategias de ubicación y previsión en torno a la estación, en términos generales se consideran positivas, la integración ferrocarril-ciudad no parece del todo resuelta, factor también determinante en la configuración urbana de la ciudad y que parece puede quedar sin resolver en un momento histórico como éste.

En definitiva, se entiende favorable el futuro impacto de la alta velocidad en Albacete, gracias al incremento de accesibilidad proporcionado y a una ya relativa especialización en el

subsector terciario avanzado. No obstante, aunque la localización de la estación resulta acertada y será posible la intermodalidad para el transporte de viajeros, el mantenimiento del efecto corte de la línea hace rebajar las expectativas de la incidencia socioeconómica del AVE en Albacete.





S:\PROY\210103\3000\MAURIO-CUENCA-VALENCIA\PLANDS\PLANTAS DE TRAZADO\PLANTAS-22\22\_124.dwg  
 Edición 01  
 Revisión 00  
 Realizado P.H.F.  
 Comprobado E. Moreno  
 Aprobado C. Castiblanco



TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA TRAMO MADRID-ALBACETE/VALENCIA

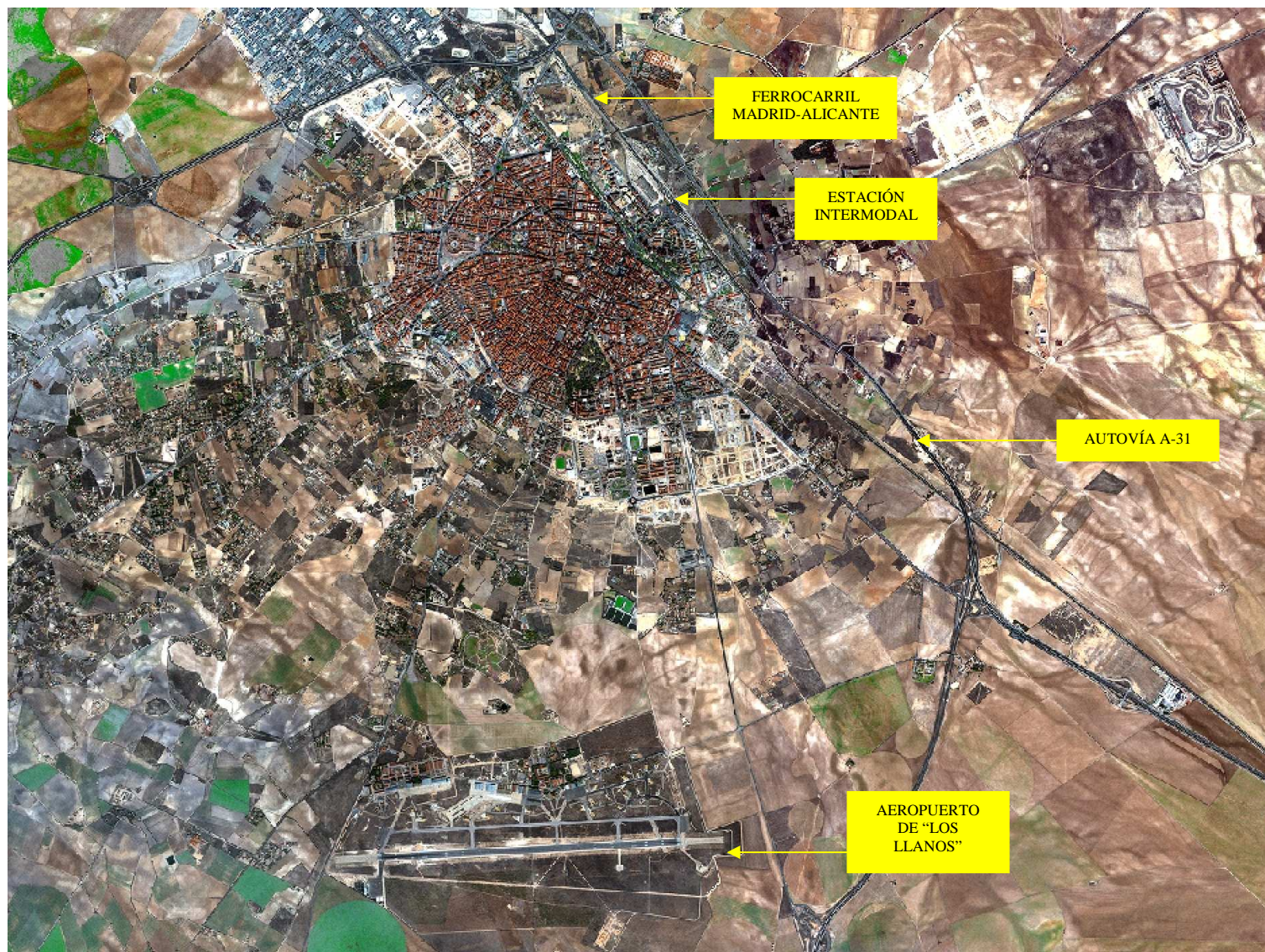
AUTOR: **SENER**

ESCALA ORIGINAL: 1:5.000  
 Numerica: Grafica:

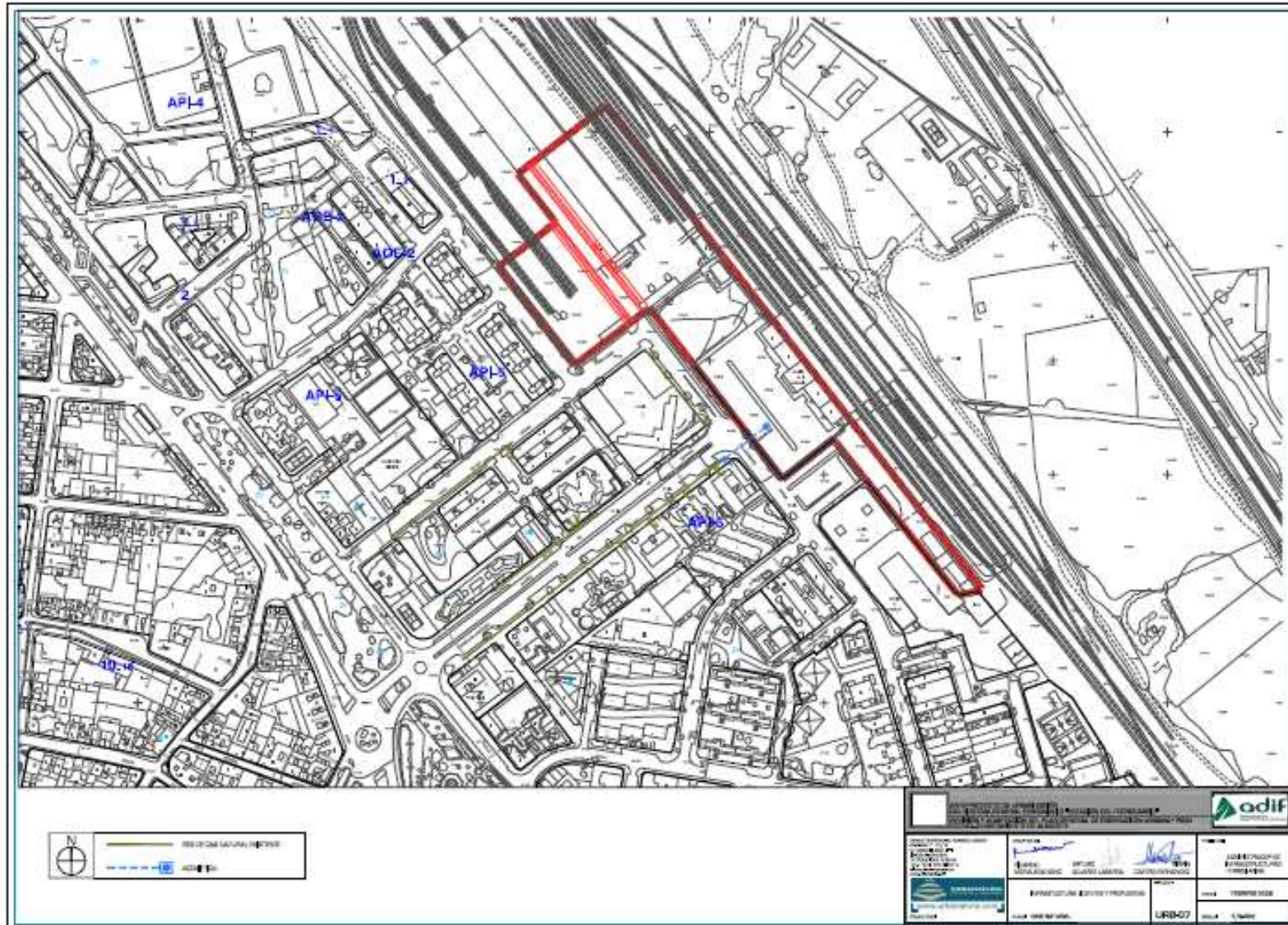
FECHA: NOVIEMBRE 2001

N° DE PLANO: 2.2  
 HOJA 24 DE 24

TÍTULO DEL PLANO: PLANTAS GENERALES MOTILLA DEL PALANCAR-ALBACETE



Fuente: Excmo. Ayuntamiento de Albacete



Fuente: Excmo. Ayuntamiento de Albacete



- ALICANTE:

El impacto del AVE en la ciudad de Alicante se estima muy positivo debido fundamentalmente a su especialización media en el sector terciario, y más concretamente en el terciario avanzado, una relevancia muy alta en el turismo hotelero, además de un incremento de accesibilidad muy notable respecto la carretera y de una estrategia de localización y remodelación del sistema de transportes urbano e interurbano, que aunque planteando algunas dudas como seguidamente se estudiará, en términos generales se considera acertada.

Así, en cuanto a la ubicación de la estación en la ciudad de Alicante, el siete mayo de 2003 se firmó un Convenio para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de la ciudad de Alicante<sup>136</sup>. Como objetivos fundamentales el citado Convenio señala los siguientes:

- La incorporación de la nueva línea de alta velocidad de Madrid – Levante en la red arterial ferroviaria del área metropolitana de Alicante.
- La mejora de los servicios de viajeros, mediante la transformación de la actual Estación RENFE de Alicante en una Estación Intermodal de Transporte, capaz de atender en condiciones adecuadas el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios y que permita, asimismo, en condiciones de rapidez y comodidad, el intercambio con los restantes modos de transporte del área. Para ello se incorporará una estación de autobuses quedando enlazada también con el tranvía, en ejecución en la actualidad, y que conectará las líneas de Madrid y Murcia con la de Benidorm y Denia.
- La intensificación de los servicios de cercanías como elemento vertebrador del transporte en el ámbito metropolitano con las actuaciones necesarias tanto en el tramo Alicante/ El Altet/ Elche de la línea Alicante-Murcia, como en el tramo Alicante/ San Vicente del Raspeig incluyendo la construcción de dos apeaderos que den servicio a la Universidad y a esta localidad (ya en funcionamiento).
- La adaptación de los trazados de mercancías de acceso al puerto y las instalaciones existentes en éste a la nueva situación evitando su penetración en la futura estación central.
- La mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad, que posibilite la permeabilización del actual trazado ferroviario mediante la realización de una operación urbanística que permita nuevos espacios ciudadanos y zonas verdes. Para ello se acometerán:
  - El soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación desde el entorno de la futura Vía Parque creando un nuevo Bulevar que conecte la actual plaza de la Estación con la red viaria principal de Alicante (Gran Vía y la citada Vía Parque). Por lo tanto, se trata del mantenimiento de la ubicación central para la nueva estación.
  - La eliminación de la inversión de marcha de San Gabriel procurando resolver los problemas de integración del ferrocarril en la zona costera suprimiendo

---

<sup>136</sup> Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y el Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Alicante.

las vías ferroviarias. En su lugar se construirá una variante de trazado en vía doble electrificada.

En cuanto a la financiación de la actuación, como en otros casos, con cargo a las plusvalías -unos 70 millones de euros- se financiarán las actuaciones -en torno al veinticinco por ciento del coste total- a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo en el ámbito delimitado al efecto de la liberación de los terrenos del uso ferroviario, incluido su entorno urbano inmediato, una edificabilidad de aproximadamente 140.000m<sup>2</sup> de techo edificable, garantizando que aproximadamente un ochenta por ciento del mismo se destine a uso residencial y el resto a uso terciario. Esto equivale a novecientas treinta viviendas y cerca de treinta mil metros cuadrados de techo comercial según el Plan de Reforma Interior de Desarrollo de Operación Integrada OI/2 del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante de junio de 2004.

Por otro lado, en la resolución de aprobación del expediente de Información Pública y definitivamente el “Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante” (BOE de 6 de octubre de 2006) se aprobó la construcción de un nuevo centro de tratamiento técnico (C.T.T.) apto para el material móvil de ancho internacional, pero lo que es más importante para este trabajo, la transformación del PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes) definido en un principio en las inmediaciones del aeropuerto por una estación de viajeros.

Con todos estos elementos ya se puede realizar una valoración sobre la operación de alta velocidad en la ciudad de Alicante y su entorno más próximo: En términos generales se considera muy positiva por cuanto se mantiene la ubicación central de la estación, que pasará a ser intermodal, a diferencia de la actualidad donde las estaciones de ferrocarril y autobuses están separadas. Además, hasta allí llegarán los trenes de cercanías desde la Universidad, San Vicente, Elda-Petrer y Villena, más los procedentes desde Murcia y especialmente el aeropuerto. Por último, como se ha comentado, está prevista una parada del tranvía (TRAM), que también llegará a la Universidad según el PIE, con lo que esta estación verdaderamente puede convertirse en nudo intercambiador de comunicaciones. En este sentido, cabe apuntar dos objeciones:

- La primera de ellas se refiere al diseño subterráneo de la línea tranviaria a lo largo de la mayor parte del tejido urbano en Alicante, diseño que además de no favorecer la mejora de la escena urbana en la ciudad puede penalizar precisamente esa competitividad del transporte público en general ya que hará aumentar los tiempos de trasbordo en la futura estación intermodal.
- El incremento del número de viviendas y la dotación comercial en el entorno de la estación puede derivar en graves problemas de movilidad pues se trata de una zona altamente congestionada de la ciudad. Por ello resulta primordial para que el nudo funcione de manera eficiente una política urbanístico-territorial que verdaderamente favorezca el uso del transporte público.

Por otra parte, en cuanto a la actuación del soterramiento, también se considera positiva para la ciudad pues hará desaparecer el efecto barrera existente hasta la fecha, aunque se observan a lo largo de ese espacio algunas discontinuidades motivadas por las conexiones

viarias entre ambos barrios (Benalúa y San Blas) que dificultarán la sensación de una gran zona verde en el centro de Alicante.

Así mismo, el levantamiento de las vías en el barrio de San Gabriel puede facilitar el reencuentro de los vecinos de ese barrio con la fachada costera en la que el ferrocarril ejerce un apreciable efecto corte.

Por último, la conexión del ferrocarril de mercancías con el puerto también se estima muy conveniente a fin de favorecer la intermodalidad en este tipo de transporte. Cabe resaltar en relación con la estrategia del puerto para los próximos años, la ampliación de éste con un espacio dedicado a actividades logísticas, que aunque modesto (unas 12 Ha.), se persigue recuperar parte de su significación histórica<sup>137</sup>.

En síntesis, se considera que las actuaciones emprendidas en la ciudad de Alicante serán en términos generales altamente beneficiosas para la ciudad y su entorno tanto por el emplazamiento de la estación, sus conexiones con otros modos (tanto para viajeros como mercancías) y las actuaciones urbanísticas correspondientes. En este marco, el incremento de la densidad urbana y comercial en el entorno de la estación puede representar una amenaza para un correcto funcionamiento de la RAF de Alicante siendo indispensable para evitar niveles muy elevados de congestión en el entorno de la estación central, y por tanto, un estrangulamiento del sistema de transportes, una apuesta decidida por el transporte público, tranvía, pero más si cabe autobuses urbanos.

Revisando los factores más determinantes en el desarrollo socioeconómico de Alicante durante los últimos doscientos años, en la etapa preferroviaria, una vez más, el puerto, y una accesibilidad viaria relativamente mayor respecto de otros núcleos de la provincia le propiciaron una cierta ventaja comparativa, lo que unido a su designación como capital provincial, sentó las bases de la Alicante de hoy día como plaza comercial y administrativa de la provincia. La temprana llegada del ferrocarril en el marco regional, conjuntamente con el puerto con el que se estableció una muy notable complementariedad, además del derribo de las murallas de mediados del siglo XIX, dieron un nuevo impulso a la ciudad, incrementando sustancialmente su volumen de población y su actividad tanto industrial como comercial y administrativa. Ya en la segunda mitad del siglo XX, el puerto pierde importancia relativa en el tejido económico de la ciudad, desplazando la carretera al ferrocarril en la complementariedad respecto del puerto, y surgiendo el turismo como la nueva actividad en la que se basa la economía alicantina sin perjuicio de una progresiva especialización en las funciones terciarias avanzadas.

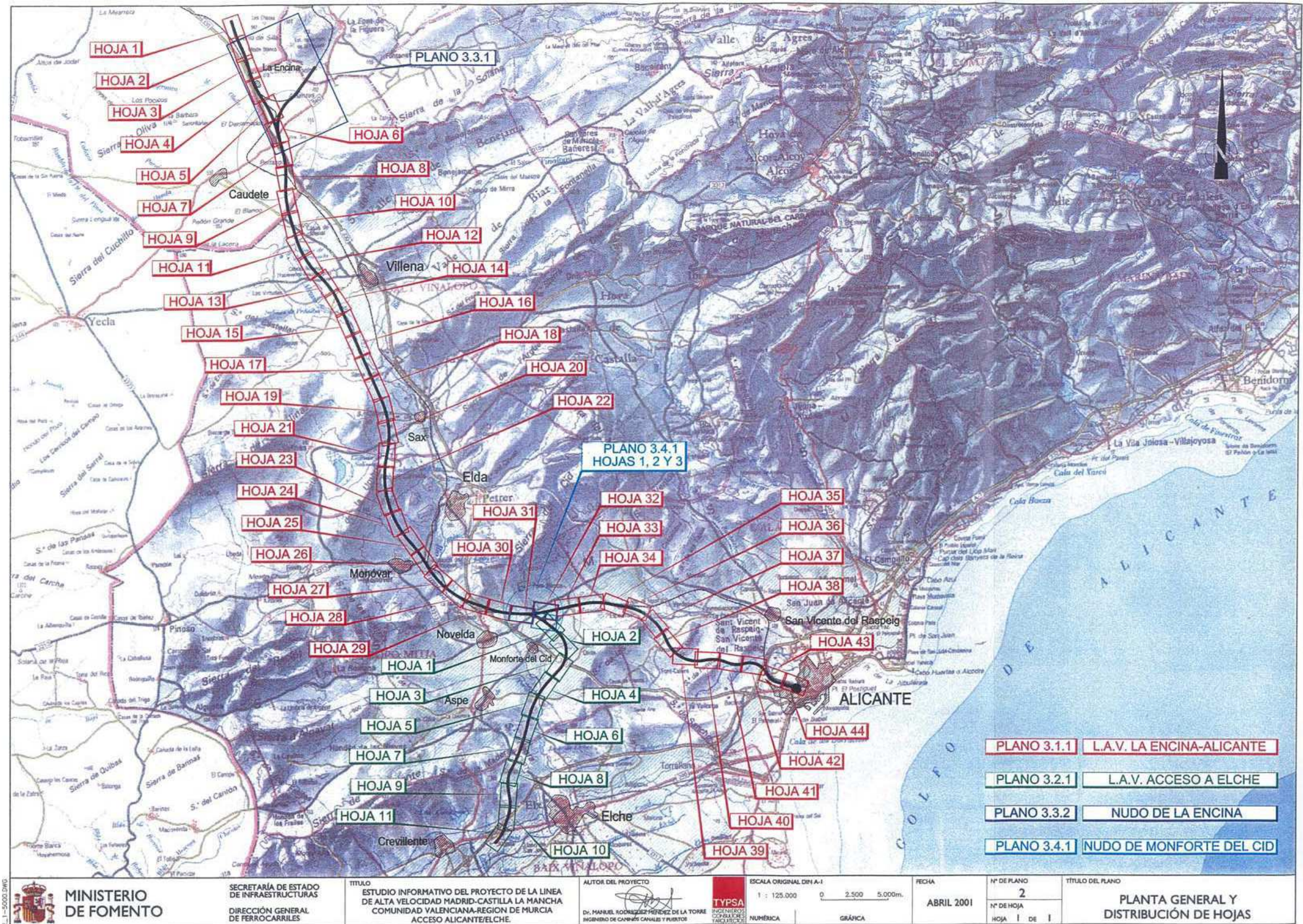
Por tanto, los pilares sobre los que se ha sustentado el desarrollo de la ciudad de Alicante fueron, durante el siglo XIX y el primer tercio del XX, la conjunción del puerto y la red de comunicaciones de acceso a ese puerto, fundamentalmente el ferrocarril, y su grado de capitalidad provincial, mientras que, en la segunda mitad del siglo XX, lo ha sido el turismo y el fortalecimiento de las actividades terciarias entre las que cabe destacar las terciarias avanzadas.

En este sentido, el impacto de la alta velocidad en la ciudad de Alicante se estima muy alto por las sinergias que se pueden establecer entre las actividades terciarias y el turismo hotelero fundamentalmente. Si a esto se añade una acertada estrategia de localización y de

---

<sup>137</sup> Autoridad portuaria de Alicante, Fundación para la promoción del Puerto de Alicante: “Infraestructuras del Puerto de Alicante”, 2006.

previsión de actuaciones en el marco de la red de transportes -sin olvidar ciertos puntos débiles en torno a la estación intermodalidad- junto con una posible revitalización de las actividades portuarias, es razonable suponer pensar en una incidencia muy favorable del AVE en la ciudad.



|                              |  |  |  |  |  |                     |                           |  |
|------------------------------|--|--|--|--|--|---------------------|---------------------------|--|
| <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b> | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS<br>DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES | TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA ACCESO ALICANTE/ELCHE. | AUTOR DEL PROYECTO<br>DR. MANUEL RODRÍGUEZ PÉREZ DE LA TORRE<br>INGENIERO DE CARRETERAS, CANALES Y PUERTOS | TYPESA<br>INGENIEROS CONSULTORES TÉCNICOS S.L. | ESCALA ORIGINAL DIN A-1<br>1 : 125.000 0 2.500 5.000m. | FECHA<br>ABRIL 2001 | Nº DE PLANO<br>2          | TÍTULO DEL PLANO<br>PLANTA GENERAL Y DISTRIBUCIÓN DE HOJAS |
|                              |  |  |  |  |  |                     | Nº DE HOJA<br>HOJA 1 DE 1 |  |



3-1-1-41-44-DWG



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA COMUNIDAD VALENCIANA-REGION DE MURCIA ACCESO ALICANTE/ELCHE.

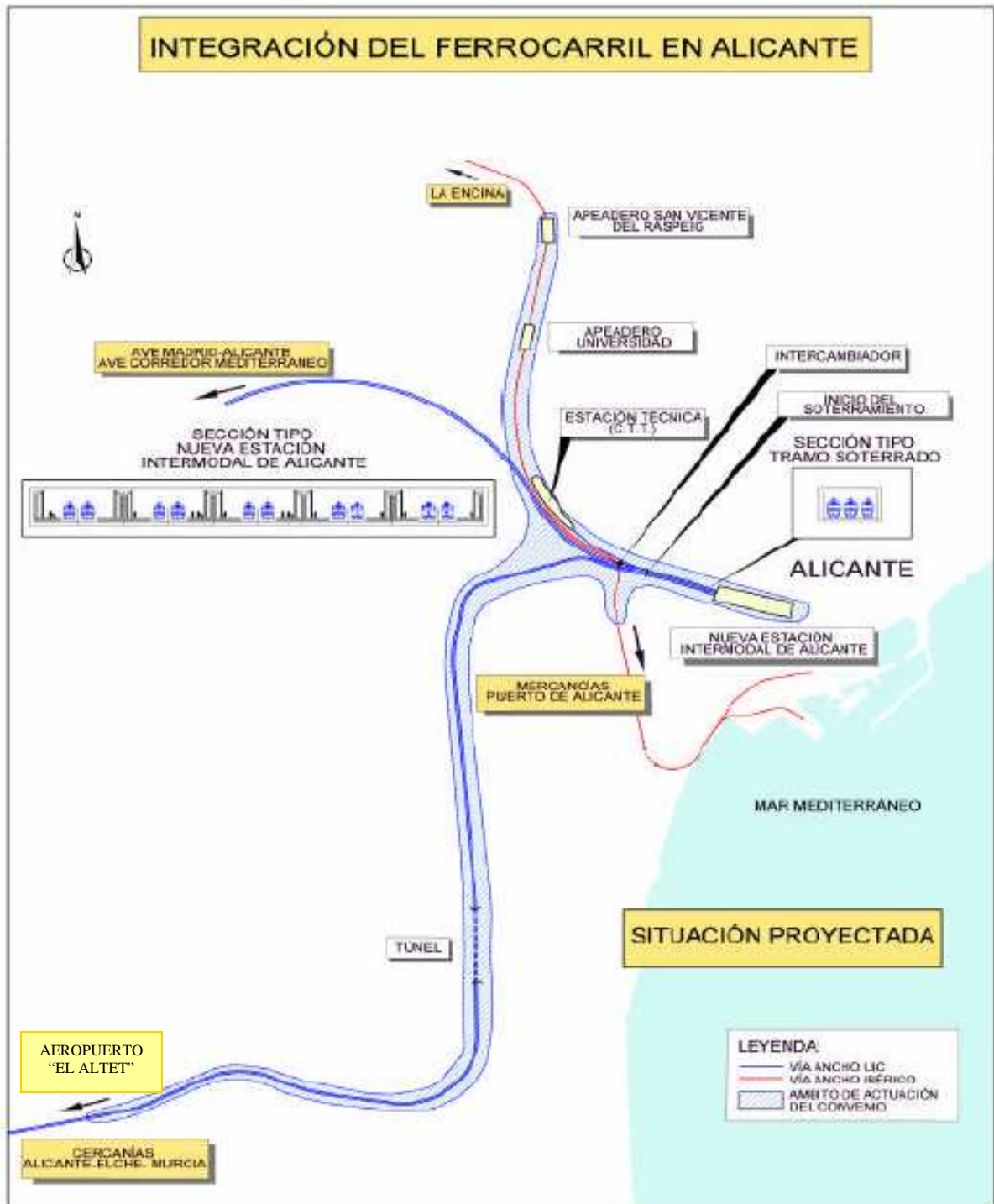
AUTOR DEL PROYECTO  
DR. MANUEL RODRIGUEZ MENDEZ DE LA TORRE  
INGENIERO DE CARRETERAS Y PUERTOS

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS  
ESCALA ORIGINAL DIN A-3  
1 : 5.000  
0 50 100m.  
NÚMÉRICA GRÁFICA

FECHA  
ABRIL 2001

Nº DE PLANO 3.1.1  
Nº DE HOJA 44 DE 44

TÍTULO DEL PLANO  
L.A.V. LA ENCINA - ALICANTE PLANTA



Fuente: Dirección General de Transportes, Puertos y Costas: *AVE Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado

- MURCIA:

El impacto de la alta velocidad en la ciudad de Murcia se estima favorable según las variables analizadas, sobre todo debido a su especialización media en el terciario y alta en el avanzado. También resultan positivos, aunque en menor grado, el incremento de accesibilidad respecto de la situación actual, la articulación social y su estrategia de localización de la estación y previsión de actuaciones en materia de transportes urbano e interurbano. En cuanto al turismo, pese a su inexistente especialización en términos relativos, no se puede pasar por alto su relevancia muy alta en el turismo cultural.

En cuanto a la accesibilidad futura, a la red de alta velocidad hay que sumar las mejoras en el eje de Hellín a Murcia que, mediante la variante de Camarillas, las mejoras en las instalaciones de seguridad, la renovación de la vía, etc. se espera reduzcan los tiempos en este tramo y, por tanto, respecto de Albacete y Madrid en aproximadamente una hora<sup>138</sup>.

Así, en cuanto a la ubicación de la estación de alta velocidad en la ciudad de Murcia, de acuerdo con el correspondiente Protocolo de Colaboración<sup>139</sup> el objetivo desde el punto de vista urbanístico consiste en lograr una mejora de la integración del pasillo ferroviario en el medio urbano en el que se inserta, mediante la permeabilización del actual trazado ferroviario entre los núcleos de Los Dolores y Nonduermas, que permita crear un viario transversal y longitudinal para la mejora de las conexiones urbanas. Concretamente las actuaciones a destacar son las siguientes:

- Soterramiento del pasillo ferroviario entre la futura Ronda de Barriomar y el inicio de la nueva variante de acceso a la ciudad de Murcia (Variante del Reguerón) en la zona de los Dolores. Además, se procederá a la depresión del pasillo ferroviario a la cota del tramo soterrado desde la futura ronda de Barriomar hasta el núcleo urbano de Nonduermas en el que se cubrirá un tramo de aproximadamente 500 m.
- Integración de la estación de Murcia-El Carmen en su entorno urbano mediante la depresión de la totalidad de la zona de vías y andenes.
- Dotar de intermodalidad a la futura estación de Murcia-El Carmen mediante conexiones eficaces con los restantes modos de transporte, incluyendo la realización de aquellos elementos funcionales comunes que permitan la incorporación de una estación de autobuses.
- Adecuación de las instalaciones de la actual estación de mercancías Nonduermas a los requisitos de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico (CTT) para trenes de alta velocidad en ancho UIC sin pérdida de su función como estación de mercancías de Murcia.
- En cuanto a la financiación, además de las aportaciones directas por parte del Ministerio de Fomento, Región de Murcia y Ayuntamiento de Murcia, la liberación de suelo no necesario para el uso ferroviario permitirá una serie de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas, podrán destinarse a

---

<sup>138</sup> Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 545, noviembre, 2005: “Los AVE del Este”, pp. 34 y 35, y tras conversaciones mantenidas con técnicos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno Regional de Murcia.

<sup>139</sup> “Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Murcia”.



costear las actuaciones infraestructurales y urbanísticas necesarias. Estas plusvalías provendrán de un techo edificable de casi ciento treinta mil metros cuadrados de los cuales no menos del setenta y ocho por ciento se destinarán a residencial (aproximadamente unas mil cuatrocientas viviendas), y el resto a usos terciarios, estimándose que cubrirán en torno al cuarenta por ciento del total de los costes.

En definitiva, se observa que se trata de una operación que busca su autosuficiencia financiera, en la que se mantiene la ubicación de actual estación, que puede considerarse central-adyacente, soterrándola a su paso por la ciudad y pedanías próximas para mejorar su inserción en la trama urbana, incorporando una estación de autobuses que tratará de favorecer la intermodalidad, y mejorando el tratamiento de mercancías en la estación existente de este tipo.

También habría que considerar la aparición del tranvía en la ciudad que, en una primera fase, “unirá Murcia desde la plaza circular con los campus universitarios de Espinardo y Los Jerónimos, pasando por los Centros Comerciales de Nueva Condomina y El Tiro, además del parque temático Terra Natura Murcia, Zigzag, Pabellón Príncipe Felipe de Asturias e Ikea. Tras esta primera fase, Murcia estará conectada globalmente mediante un tranvía en cuatro grandes zonas de conexión, que formarán un aspa en el mapa de Murcia y que a su vez conectará con la nueva estación de ferrocarril”. También está prevista se expansión hacia El Palmar-Ciudad Sanitaria, San José de la Vega y Monteagudo<sup>140</sup>.

Por último, no se puede olvidar la futura construcción del aeropuerto de la Región de Murcia que, según la Declaración de Impacto Ambiental (DIA del BOE 20 de mayo de 2003), está situado a unos 24 km. de distancia por carretera desde esta ciudad y al sur de la misma. En la DIA se señala que pretenderá “dar respuesta a las deficiencias detectadas en la satisfacción de la demanda existente en materia de transporte aéreo, especialmente el requerido para alcanzar las zonas turísticas, superando los déficits de servicio de San Javier y Alicante y asegurando el posicionamiento competitivo de la Región a corto, medio y largo plazo” de manera que en una primera fase son esperables un millón y medio de pasajeros al año y en una segunda tres millones.

También en la DIA se cita que respecto de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto, la Delegación del Gobierno de Murcia indicó que “deberá tenerse en cuenta el Estudio Informativo del “Proyecto de Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Cartagena y Ordenación Ferroviaria de la Ciudad de Murcia”, en redacción por la Dirección General de Ferrocarriles, el cual, entre las alternativas estudiadas, propone una denominada Corredor Centro contenida en el Área de Emplazamiento del futuro aeropuerto”. En este sentido, todavía la Dirección General de Ferrocarriles no ha decidido sobre el trazado definitivo para conectar las ciudades de Murcia y Cartagena por Alta Velocidad, pero tras conversaciones con técnicos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno Regional de Murcia, se señala la gran dificultad de que este trazado que podría tener conexión directa con el futuro aeropuerto sea el escogido debido a los condicionantes económicos puesto que se debería salvar el Puerto de la Cadena al sur de Murcia, con lo que

---

<sup>140</sup> Ayuntamiento de Murcia, Oficina de Comunicación, 3 de enero de 2006.

quizá el trazado escogido quede al este de este accidente orográfico y con ello la línea de alta velocidad “desconectada” directamente del aeropuerto.

Así, la ubicación de la estación, la previsión, el soterramiento, conexión intermodal y permeabilidad transversal se entienden muy positivas para la ciudad de Murcia, mientras que el uso mayoritariamente residencial de los espacios aledaños a la estación debido a condicionantes financieros, puede provocar que la nueva centralidad y espacio identitario de la ciudad susceptible de generarse en el entorno de la estación, quede supeditado a intereses lucrativos, mermando los beneficios sociales que para el conjunto de la ciudad puede conllevar una actuación de esta magnitud.

En cualquier caso, se aprecia un espacio público de gran entidad en la superficie de la estación así como una tipología edificatoria en bloque exento en sus inmediaciones que favorece las relaciones sociales en el espacio urbano, todo lo contrario que al sur del Carril de Condesa, donde la tipología edificatoria en manzana perimetral o manzana cerrada entre medianeras con fondo limitado (residencial con jardines privados) limita el contacto con el exterior reduciendo el contacto con la calle y desvirtuando el espacio público.

Por último, respecto de la futura conexión con el aeropuerto, parece poco probable que queden conectados de forma directa por la carestía de estas obras, con lo cual se detecta una cierta descoordinación en relación con el emplazamiento escogido para el aeropuerto y el trazado ferroviario para enlazar Murcia con Cartagena. En este sentido, no sólo para la decisión definitiva del emplazamiento del aeropuerto se debería haber tenido en cuenta la posible intermodalidad con el AVE, sino que la propia Dirección General de Ferrocarriles debería haberlo exigido, resolviendo el trazado más adecuado incorporando la propuesta de aeropuerto anexo y evaluándolo medioambientalmente de manera indisoluble. Es decir, que se advierte una descoordinación de la que parecen responsables tanto el promotor del aeropuerto como la Dirección General de Ferrocarriles.

Por tanto, siendo la ubicación de la estación positiva para la ciudad de Murcia, en las medidas de previsión también aparecen otras muy discutibles.

Analizando los elementos que históricamente han posibilitado la configuración de la Murcia actual, en la etapa preferroviaria, la red de comunicaciones se mostró insuficiente para amortiguar la crisis de la agricultura y la sedería, con lo que la ciudad apenas mostraba una centralidad a nivel comarcal. En la etapa ferroviaria, tampoco el ferrocarril fue capaz de invertir esta coyuntura, es más, se advierte que contribuyó a acelerar ese proceso de crisis inundando los mercados regionales de productos más baratos de otros lugares nacionales y extranjeros. En ese sentido, indujo una reconversión del tejido productivo de Murcia y su entorno hacia otras actividades agrícolas e industriales como la industria conservera, siendo a partir de entonces cuando Murcia comienza a ejercer un cierto liderazgo provincial como le corresponde como capital. A partir de entonces, y durante la segunda mitad del siglo XX la red de carreteras facilita el acceso desde cualquier punto de Región a la urbe en menos de una hora concentrándose en ésta los equipamientos y servicios de mayor entidad en el marco regional mientras que el papel del ferrocarril en este proceso ha sido casi irrelevante.

Ante el análisis de las circunstancias y factores señalados, el incremento de accesibilidad relativo por ferrocarril supone un elemento muy destacado para consolidar su centralidad regional, reforzando el papel de la red de carreteras que poco a poco ha ido contribuyendo a fortalecer el liderazgo de Murcia en la provincia. Desde luego, el otro factor determinante para consolidar esa centralidad es el avance en las actividades terciarias, pero

sobre todo las muy especializadas, y en este sentido y en relación con las sinergias que se pueden establecer con el AVE, esta actividad en la actualidad desempeña un papel muy destacado en la ciudad. También será positiva su relevancia muy alta en el turismo cultural, y en cuanto a la ubicación del AVE y medidas de previsión en relación a la nueva oferta de transporte, aun cuando parecen mejorables, pueden acompañar este proceso.

En definitiva, el impacto del AVE en la ciudad de Murcia se estima bastante favorable en términos relativos en el marco regional.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES



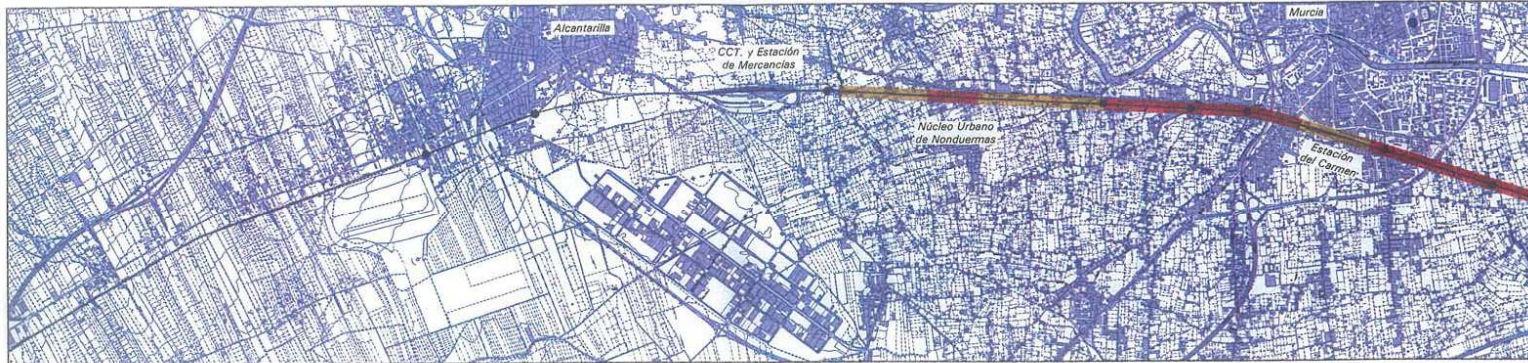
COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA



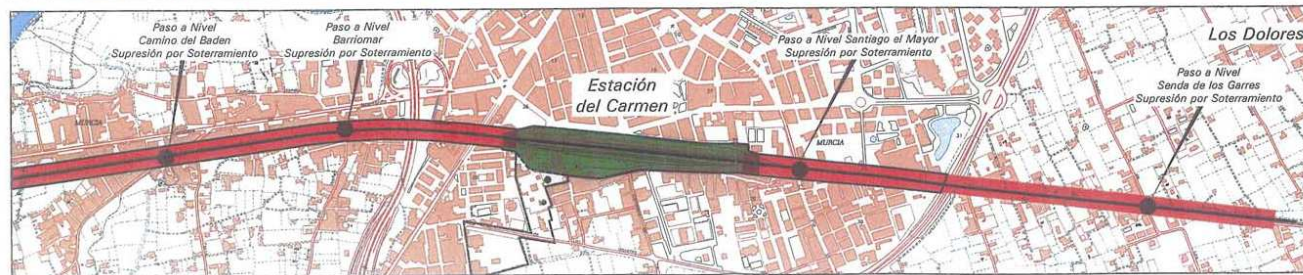
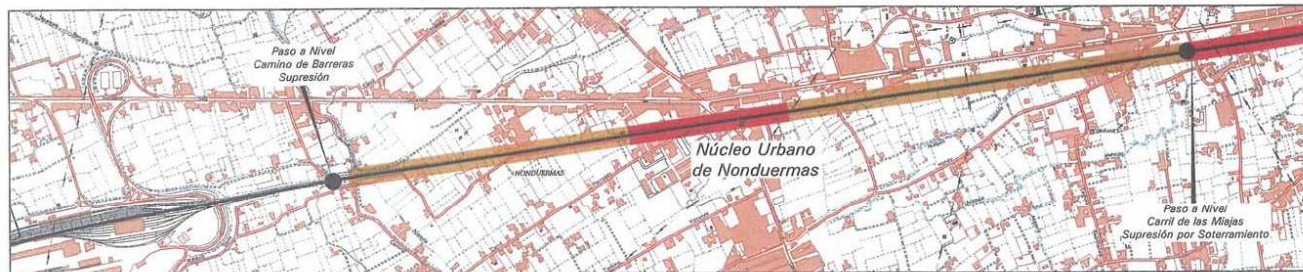
AYUNTAMIENTO DE MURCIA

## REMODELACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE MURCIA

PLANTA GENERAL

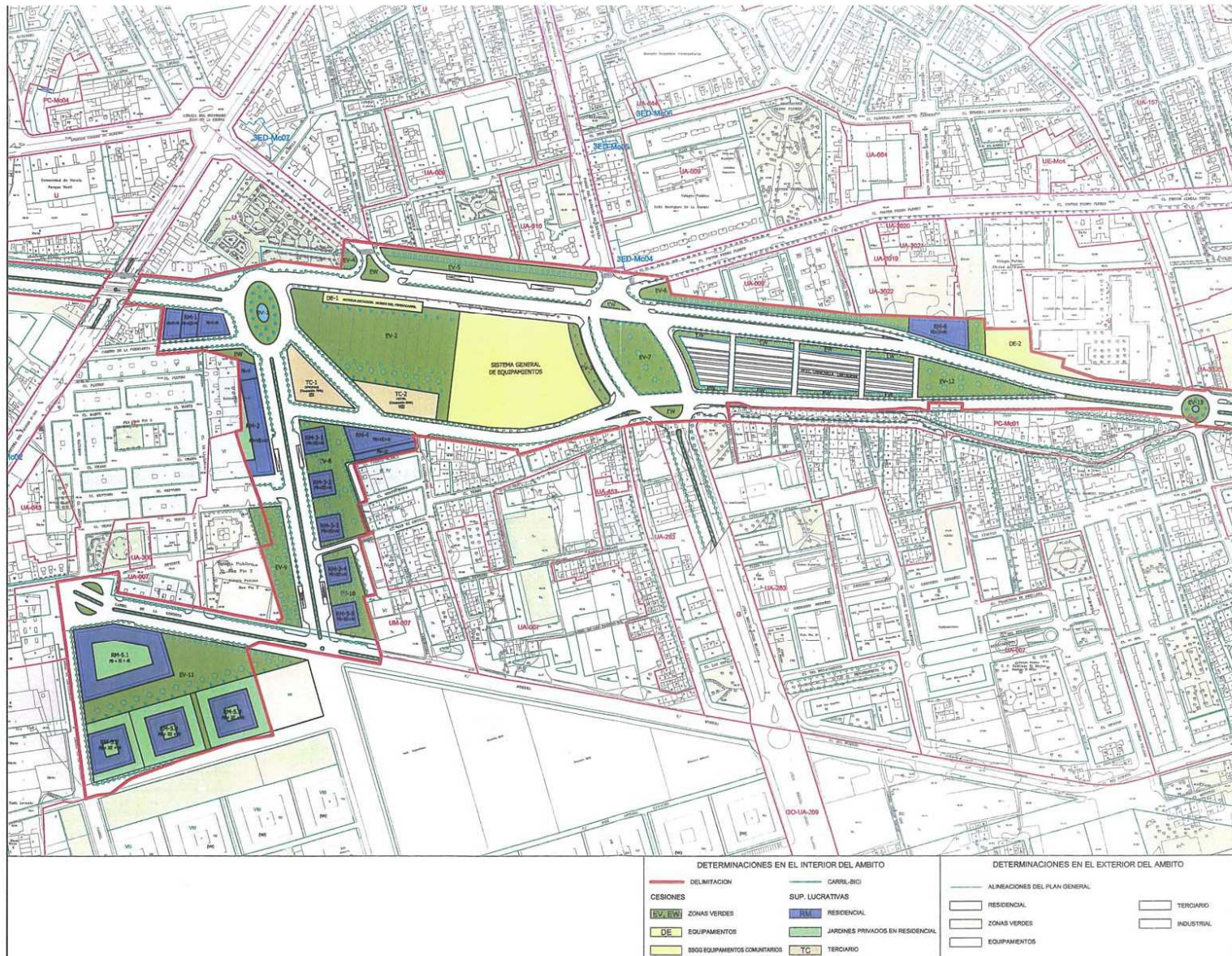


DETALLE



- LEYENDA
- TRAMO SOTERRADO
  - TRAMO DEPRIMIDO
  - RECINTO MURCIA DEL CARMEN ACTUAL
  - PASO A NIVEL A SUPRIMIR
  - ÁMBITO DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

ESCALAS:  
1/40.000 - 1/12.500



- VINAROSZ:

El impacto de la alta velocidad en el núcleo de Vinaroz se considera relativamente positivo en el marco del Corredor no observándose una especial incidencia respecto de ninguna variable en particular, en todo caso a excepción del incremento en la accesibilidad respecto de la red de carreteras, aunque sí una valoración aceptable en todas ellas.

Así, en cuanto a la localización de la estación, de acuerdo con el PIE se ejecutará una estación de alta velocidad regional en la localidad en la ubicación actual de acuerdo con la información facilitada por los técnicos municipales. En esta estación también se potenciaría la intermodalidad con los autobuses. Su emplazamiento, el de la estación de AVE, es periférico situado aproximadamente a un kilómetro y medio de la estación y encontrándose en un punto de elevada accesibilidad por carretera por la proximidad tanto de las N-232 hacia el interior castellanense como por la N-340.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la línea desde Castellón hasta Vandellós, en la que se incluye Vinaroz, desde 1997 constituye la primera experiencia en España de explotación mixta en alta velocidad sobre ancho de vía nacional. Se trata de una doble vía, con trazado de alta velocidad y traviesas polivalentes<sup>141</sup>.

En síntesis, y como en otras ciudades, la operación de alta velocidad en Vinaroz arroja algunos puntos positivos pero otros no tanto. De entrada la localización periférica de la estación sería un punto desfavorable, mientras que la búsqueda de la intermodalidad en esta estación supondría un factor positivo. Por otro lado, hay que tener en cuenta que la ubicación de la estación actual en un lugar de elevada accesibilidad por carretera representa una ventaja para expandir los efectos positivos de la alta velocidad en su comarca y básicamente para consolidar esa Área Urbana de Vinaroz-Benicarló. En cualquier caso, parece echarse de menos una política urbanística que tratase de aprovechar la potencialidad del tren de alta velocidad más allá del propio incremento de accesibilidad relativo.

Resumiendo la evolución histórica de Vinaroz durante los dos últimos siglos y las variables determinantes en su desarrollo, en la era ferrocarrilera, una vez más el puerto fue uno de los elementos que mayores beneficios reportó a la ciudad pues ésta se convirtió en el centro comercial de los productos de su comarca y del interior castellanense, advirtiéndose en todo caso un ritmo de crecimiento económico inferior al que cabría esperar, aparte de las precarias condiciones higiénicas, por el estado deficiente de los caminos hacia ese interior y que hacían que los lazos comerciales no fuesen tan intensos como eran deseables. Por el contrario, al igual que ocurría en el caso de Castellón, el eje costero, aunque en mejor estado, reportaba un menor valor a la actividad comercial debido al contexto de menores costes relativos en el transporte de cabotaje y marítimo frente al terrestre. En la era ferroviaria, la ausencia de rutas que conectase Vinaroz con el interior castellanense y aragonés unida a la ruta costera ferroviaria hicieron que su puerto, base de la economía local perdiese buena parte de su importancia relativa con lo que la ciudad quedó estancada durante este periodo. Desde la segunda mitad del siglo XIX la acumulación de capitales que todavía subsistían en la

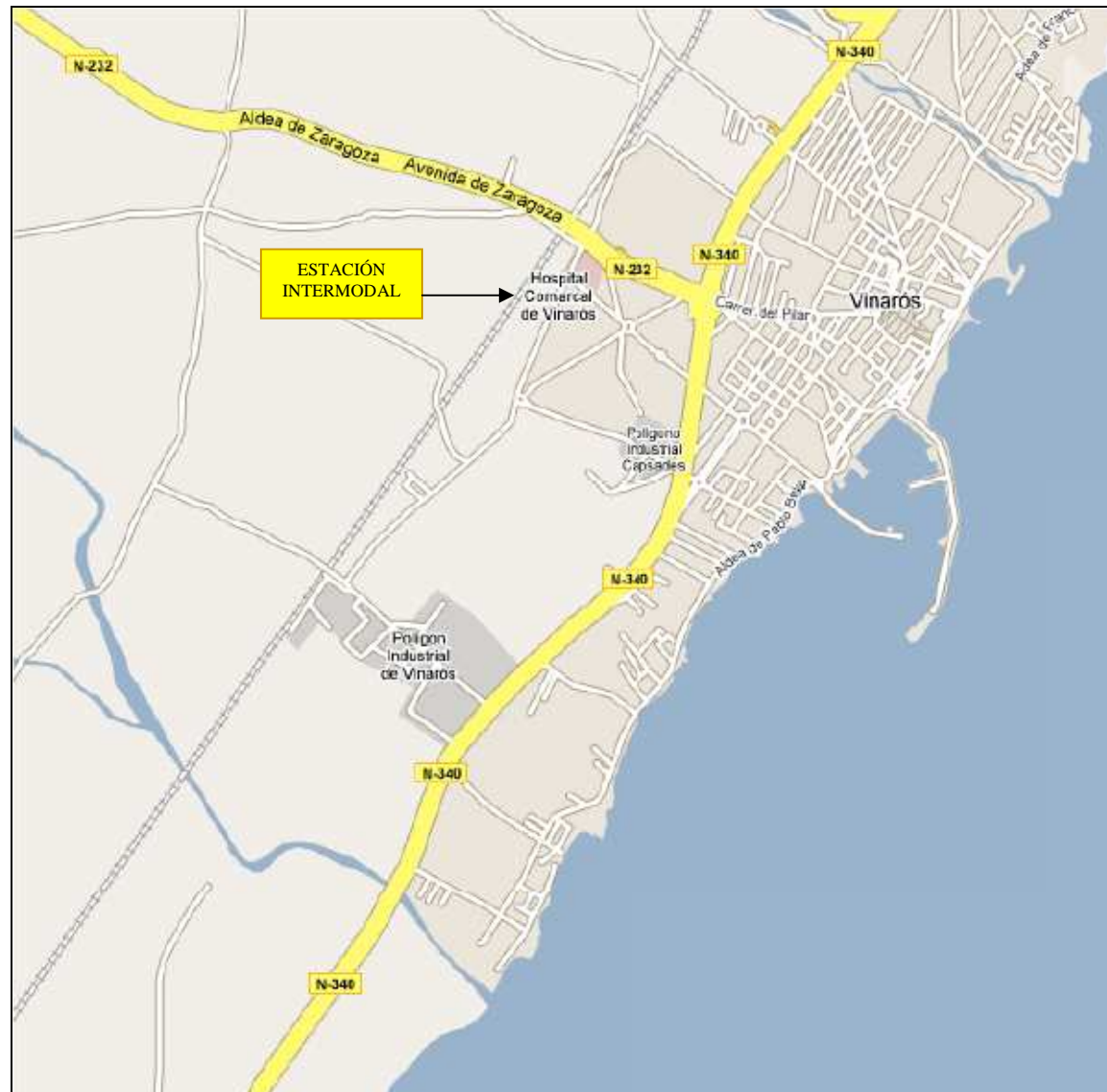
---

<sup>141</sup> Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, “Los AVE del Este” en *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 545, noviembre, 2005, pág. 36.

ciudad hicieron posible que se concentrase una cierta actividad industrial y acaparase la llegada de inmigrantes de las zonas interiores de Castellón, a lo que habría que sumar la aparición del turismo como nueva fuente de ingresos, lo que ha posibilitado que se trata de un municipio con una estructura económica diversificada en la actualidad y que junto con Benicarló conforman un lugar de cierta centralidad en el norte de Castellón. En estas últimas décadas su puerto definitivamente ha dejado de tener importancia en sus funciones comerciales mientras que el papel del ferrocarril también ha sido secundario acaparando la red viaria los flujos mayores en el tráfico de mercancías y resultando fundamental para la consolidación de Vinaroz y Benicarló como plazas centrales respecto del norte y noroeste castellonense, y del modelo turístico sobre todo en lo que al modelo residencial se refiere.

Por tanto, han sido las comunicaciones hacia el interior de Castellón junto con el puerto las que mayores beneficios han reportado a la ciudad, decayendo ésta ante la pérdida de importancia relativa del puerto y recobrando parte de su centralidad durante las últimas décadas gracias al auge de la industria, cuya concentración se debió a una cierta conservación de lugar central en el norte de Castellón, y el turismo, que ha permitido diversificar su actividad económica y en la actualidad fortalecer su función suministradora de bienes y servicios en compañía de Benicarló en el norte y noroeste de Castellón. Ante esta coyuntura y teniendo en cuenta los sectores y circunstancias sobre los que el AVE puede establecer sinergias, en relación con la estructura productiva, y aunque muestra una cierta especialización en el sector terciario, no ocurre lo mismo en el terciario avanzado, lo que representa una debilidad. Por otro lado, en cuanto a la actividad turística, en lo referente al turismo cultural, no se aprecia especialización y su relevancia es muy baja con lo que tampoco es de esperar una incidencia reseñable por este concepto. Por el contrario, sí se atisba un impacto algo mayor respecto del turismo de “sol y playa” gracias a una cierta especialización en el turismo hotelero, pues sobre el residencial cabe esperar un impacto mucho menor. Por último, respecto de la ubicación de la estación y las medidas de previsión, aunque la localización periférica no es la más apropiada, para el conjunto de Vinaroz-Benicarló puede ser más recomendable para fortalecer la integración de ambas ciudades y de esta forma su centralidad en el ámbito supracomarcal del norte de Castellón.

Es del conjunto de todos estos factores por lo que cabe esperar una incidencia del AVE relativamente moderada en la ciudad de Vinaroz siendo en todo caso muy recomendables las políticas de promoción del terciario avanzado, turismo cultural y modelo turístico hotelero para aprovechar todo el potencial del AVE y obtener mayores garantías de cara a la consolidación de ese espacio central en el norte de la Comunidad Vale



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth



- **REQUENA:**

El impacto de la alta velocidad en la ciudad de Requena se estima medio en el marco del Corredor debido a la contraposición de las variables más destacadas en relación con esa incidencia. De este modo, el incremento de accesibilidad respecto de la red viaria y ferroviaria, y la caracterización productiva, se consideran los aspectos más favorables mientras que la escasa vocación turística y la articulación social serían los aspectos menos esperanzadores.

En cuanto a la ubicación de la estación de alta velocidad en la ciudad de Requena, en la Resolución por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el “Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Motilla del Palancar-Valencia” recogido en el BOE de 19 de marzo de 2003, se indica que entre Utiel y Requena “está previsto situar la estación de Utiel-Requena”. Esta misma ubicación es la recogida en el PIE para los servicios de alta velocidad regionales.

Más concretamente, de acuerdo con el Proyecto de Construcción correspondiente al tramo San Antonio de Requena-Requena, la estación quedará situada en la pedanía requenense de San Antonio de Requena, situada a unos cinco kilómetros de la ciudad, y a unos ocho de Utiel, el otro núcleo destacado de la comarca con casi doce mil habitantes en 2005 según el Padrón de Habitantes de ese año. Esta estación sería por tanto periférica, sin conexión directa con los servicios de cercanías. No obstante, ante la construcción de la doble vía nueva en ancho UIC<sup>142</sup> y de acuerdo con entrevistas con los técnicos municipales, se plantea su utilización para los servicios de cercanías a través de una plataforma de incorporación en El Rebollar para que los trenes procedentes de Utiel, Requena e incluso Camporrobles, aprovechen el nuevo trazado mediante el uso de trenes de ancho variable.

Por otro lado, está prevista una nueva estación de RENFE en la ciudad donde “se dé cabida no sólo a los trenes, sino también a los autobuses...”, es decir, la ejecución de una estación intermodal manteniendo el emplazamiento actual adyacente a la ciudad. Esta estación, cuyo proyecto y ejecución correrá a cargo del ADIF integra para su financiación la ejecución de 15.000m<sup>2</sup> destinados a viviendas, de los que 2.800 serán para V.P.O., o sea, unas 150 viviendas de las que unas treinta serán de protección oficial<sup>143</sup>.

Por último, cabe destacar la aprobación del Concierto Previo al Plan General de Ordenación Urbana en abril de 2005 en el que se recoge una dotación de aproximadamente un millón de metros cuadrados para un proyecto de Parque Logístico, bastante avanzado “ya que detrás hay una empresa privada que ha apostado por el potencial de esta zona dentro del nudo de comunicaciones que supone la A-3 y la futura estación de alta velocidad”. En este Plan General también se contempla la ejecución de un futuro Parque Industrial el Rebollar con una superficie de unos tres millones de metros cuadrados. Así mismo, hay que contar con las sucesivas ampliaciones del polígono de El Romeral, que están demostrado un notable éxito de ocupación. Esta sustancial dotación de suelo industrial se justifica de un lado por la demanda de empresas valencianas que deseen crecer fuera del anillo metropolitano de Valencia, donde la presión urbanística es cada vez mayor y, de otro, por la previsión de que Requena se integre

---

<sup>142</sup> Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, “Los AVE del Este” en *Revista del Ministerio de Fomento*, n.º 545, noviembre, 2005, pág. 33.

<sup>143</sup> Boletín Informativo Municipal de Requena (BIM), agosto 2006, pág. 3.

en la segunda corona metropolitana de Valencia gracias a la mejora de las comunicaciones: La propia A-3, el segundo by-pass de circunvalación de la capital y la estación de alta velocidad. Para terminar con las directrices de este Plan General hay que señalar la apuesta por el modelo de desarrollo turístico residencial con la previsión de unas diez mil viviendas alrededor de varios campos de golf repartidas en tres grandes operaciones residenciales que parten de la iniciativa privada<sup>144</sup>.

En resumen, se trata de una intervención que arroja luces y sombras desde el punto de vista del potencial ofrecido por la alta velocidad y su posible impacto:

- El emplazamiento periférico sin conexión directa con la red de cercanías y presumiblemente tampoco respecto de los autocares se considera el punto más débil de la operación.
- Sin embargo, la posible utilización de los trenes de cercanías de las nuevas líneas de alta velocidad y la construcción de una estación intermodal en la localidad se considera como uno de los factores más positivos a tener en cuenta, para las relaciones con Valencia, claro está. También puede favorecer la comercialización de vinos la liberación de buena parte del tráfico de viajeros en la línea convencional.
- Por otro lado, en relación con las medidas de previsión relacionadas con la alta velocidad, el incremento de suelo industrial, a priori, no se verá consolidado por la futura presencia de una estación de alta velocidad aunque sí por la vinculación territorial respecto de Valencia y el progresivo incremento de accesibilidad respecto de ésta de forma que es esperable una descentralización de las actividades industriales desde Valencia hacia la periferia (Requena y su comarca) como ya ocurre desde hace algunos años.
- Así mismo, la apuesta por un modelo de desarrollo turístico residencial tampoco se considera acertada para aprovechar las sinergias de la alta velocidad.
- Es decir, que con motivo de la alta velocidad no es previsible un cambio sustancial en la socioeconomía requenense de acuerdo con las propuestas de desarrollo establecidas que deberían haber insistido mucho más en el desarrollo del sector terciario avanzado. No obstante, en el caso del aumento de suelo industrial la opción se considera acertada por su relación territorial con Valencia (sobre todo elevada accesibilidad carretera) y la posible descentralización hacia Requena de actividad industrial pero en cualquier caso, esto queda al margen de las sinergias capaces de aportar los servicios de alta velocidad.

Repasando los factores históricos más destacados en la configuración de la Requena actual, desde luego ha sido la red de comunicaciones y la dotación de recursos naturales las que han permitido que se convirtiese en el lugar central que hoy día ocupa. En la etapa preferroviaria fueron la confluencia de caminos en el entorno de Requena los que permitieron canalizar en el municipio los flujos comerciales tanto hacia el puerto de Valencia como al interior peninsular. Ante la crisis de la seda fue la dotación de recursos naturales -posibilidad

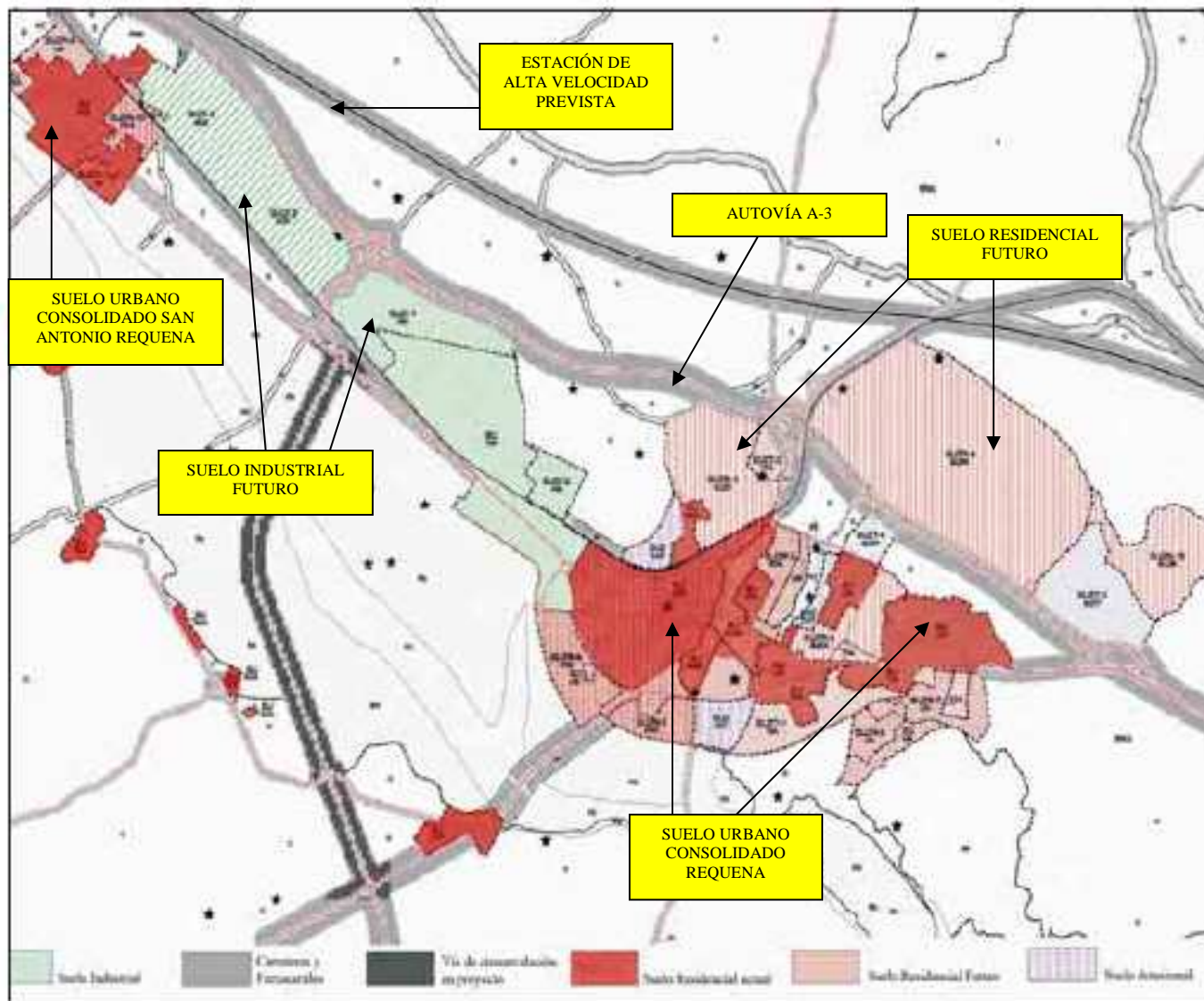
---

<sup>144</sup> Boletín Informativo Municipal de Requena (BIM), mayo 2005, pp. 4 y 5.

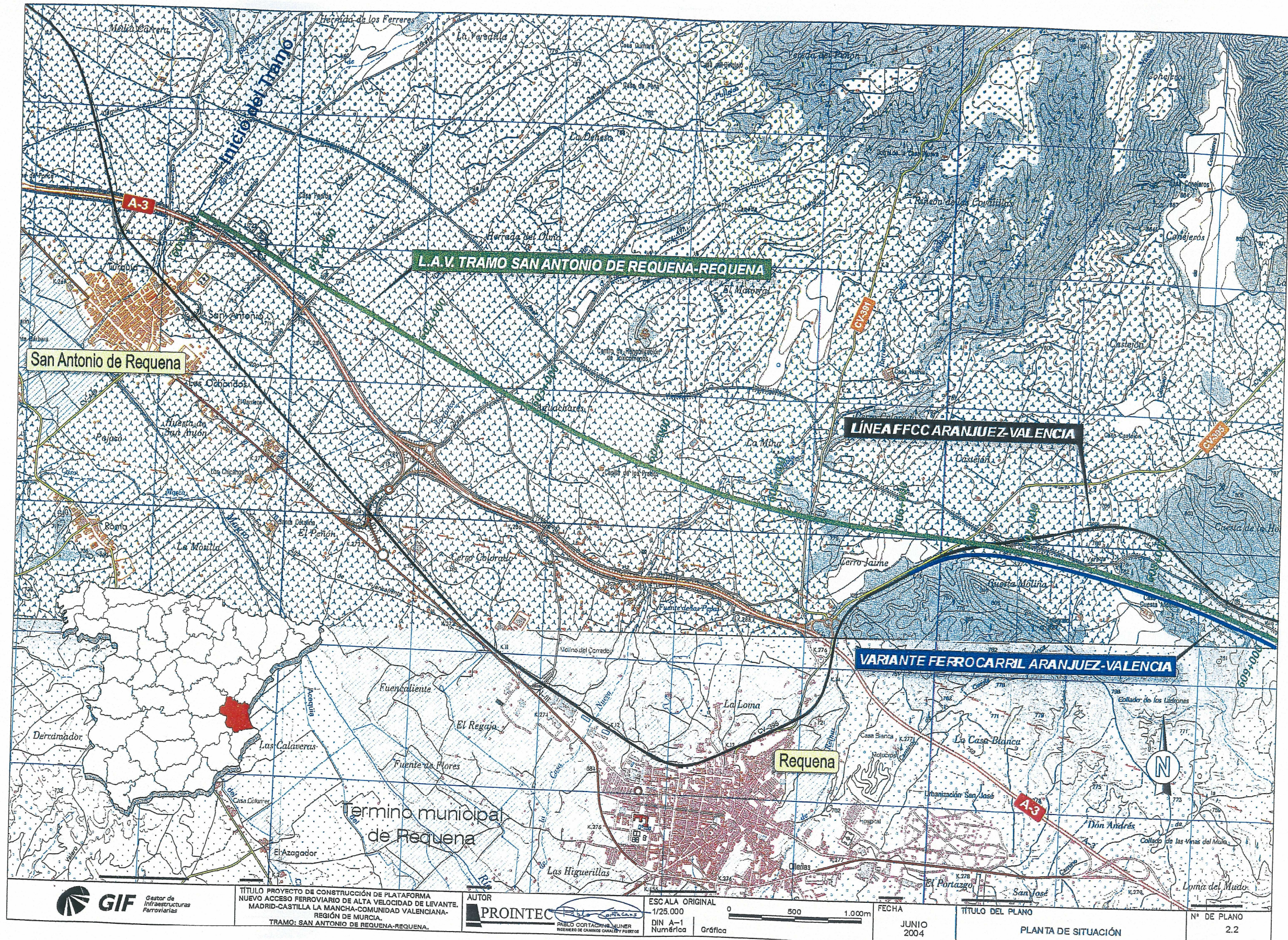
del cultivo de la vid- el que tomó las riendas posibilitando, un cierto desarrollo en la ciudad gracias a la llegada del ferrocarril desde los años ochenta, que además de facilitar las exportaciones a bajo coste le hacía continuar ocupando una posición privilegiada en la red de comunicaciones comarcal. En cualquier caso, no hay que olvidar que la ciudad se vio afectada por la coyuntura nacional e internacional del sector vinícola, no siendo en absoluto el incremento de accesibilidad proporcionado por el ferrocarril la panacea para el desarrollo requenense. Ya durante la segunda mitad del siglo XX, Requena apenas ha visto modificada su estructura productiva, claramente vinculada al sector primario, y concretamente al referido cultivo de la vid, a excepción de la última década en que incrementa sus efectivos y el porcentaje de ocupación en el sector terciario debido en buena medida a la descentralización de actividades desde Valencia como consecuencia de la apertura de la A-3 que ha “acercado” notablemente el municipio a la metrópolis.

Del conjunto de factores señalados en relación con el posible impacto de la alta velocidad en Requena, en primer lugar hay que considerar que su mayor accesibilidad relativa en ese marco comarcal ha sido lo que históricamente ha permitido que el desarrollo se concentrase en ella, sin olvidar Utiel, por lo que la llegada de la alta velocidad puede seguir manteniendo ese diferencial. Sin embargo, ese diferencial “per sé” es insuficiente pues es el terciario avanzado sobre el que el AVE incide poderosamente y en la actualidad adquiere una relevancia baja, además de que en el plan general no se advierten medidas de impulsión de éste, por lo que la posible difusión de estas actividades desde Valencia, bajo un concepto similar al ocurrido en las actividades industrial bajo el auspicio de la A-3, pueden ser difíciles. Por otro lado, en el plan general no se incide en el fomento del desarrollo hotelero, sino todo lo contrario, en grandes operaciones urbanísticas residenciales sobre las que el AVE poco puede incidir. Por último, en cuanto a la localización de la estación del AVE, su ubicación periférica no se estima acertada si bien la posibilidad del “enganche” de los servicios de cercanías en la línea de alta velocidad, la construcción de una estación intermodal en el núcleo urbano e incluso la posibilidad de recuperar el tráfico ferroviario vinícola, se consideran como los factores más positivos del conjunto de la operación y circunstancias que rodean a Requena en relación al impacto del AVE.

Por todas estos factores la incidencia del AVE en Requena se estima de una intensidad media en el marco del conjunto del Corredor.



Fuente: Boletín de Información Municipal, agosto 2006.



TÍTULO PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA  
 NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD DE LEVANTE.  
 MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
 REGIÓN DE MURCIA.  
 TRAMO: SAN ANTONIO DE REQUENA-REQUENA.

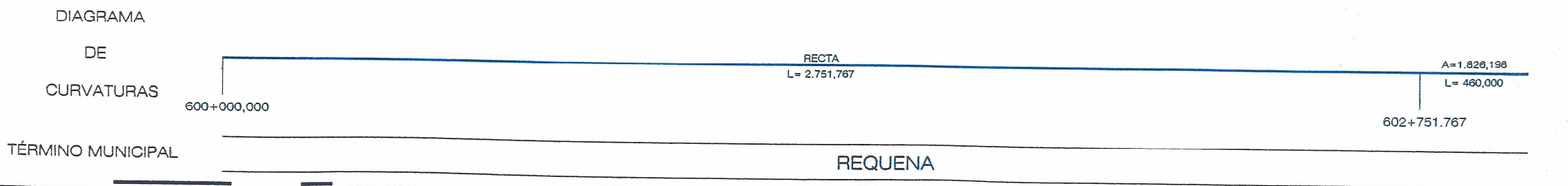
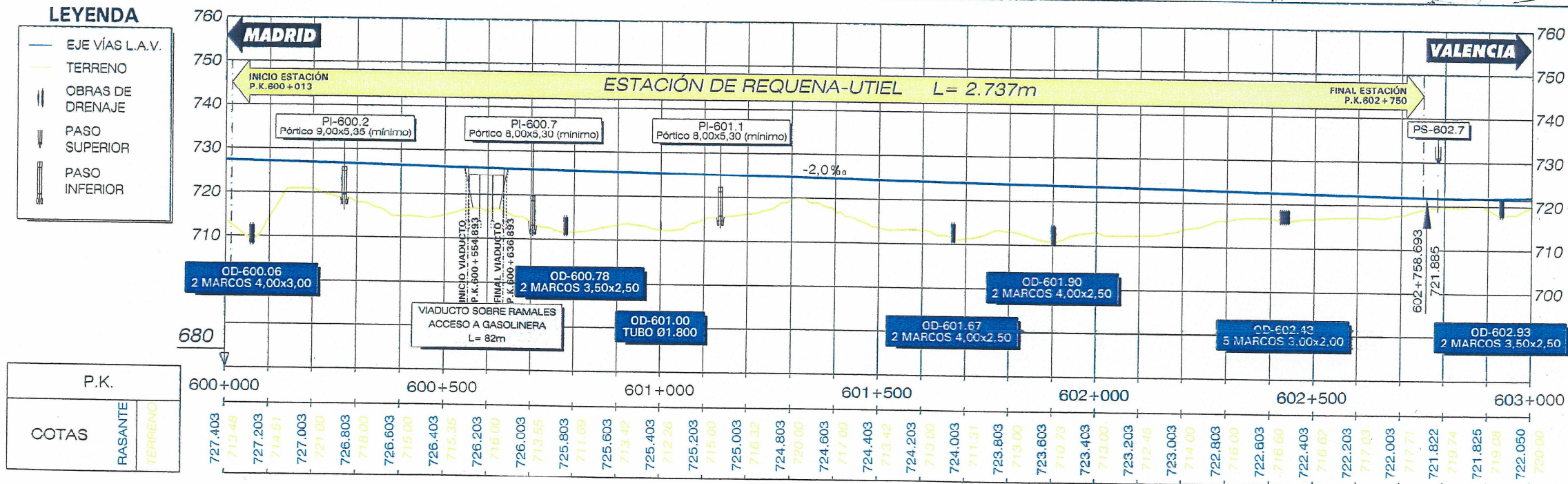
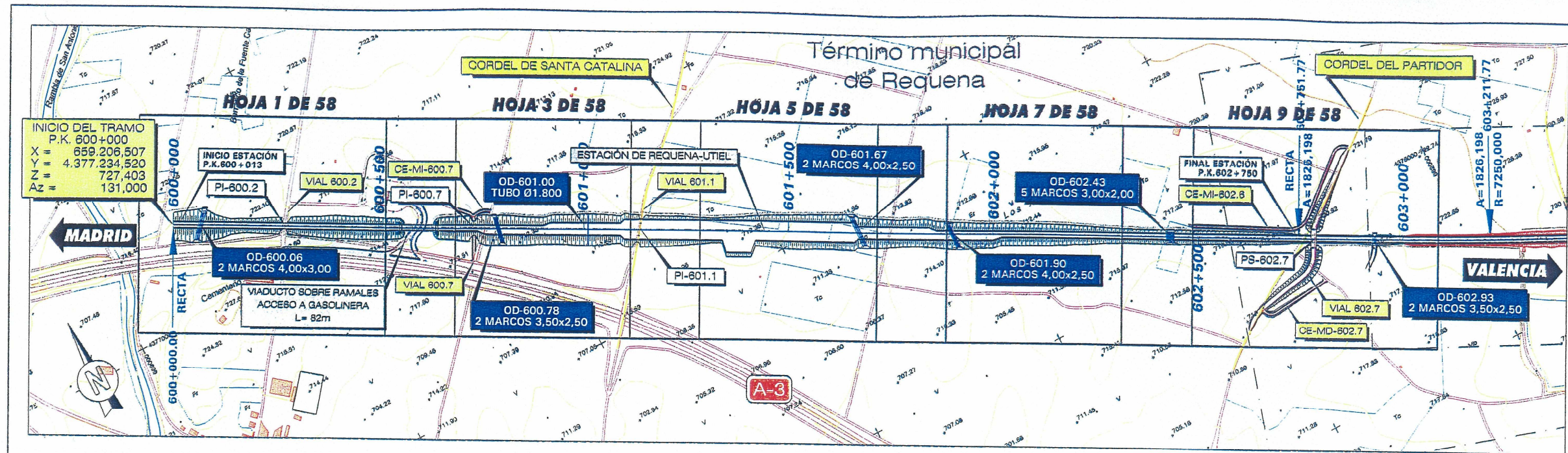
AUTOR  
**PROINTEC**  
 PABLO CONTADOR MUMER  
 INGENIERO DE CAMBIOS CANALES Y PUERTOS

ESCALA ORIGINAL  
 1/25.000  
 DIN A-1  
 Numérica Gráfica

FECHA  
 JUNIO  
 2004

TÍTULO DEL PLANO  
 PLANTA DE SITUACIÓN

Nº DE PLANO  
 2.2



|  |   |   |   |                             |   |  |
|--|---|---|---|-----------------------------|---|--|
| <p>GIF<br/>Gestor de Infraestructuras Ferroviarias</p> | <p>TÍTULO PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD DE LEVANTE. MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA. TRAMO: SAN ANTONIO DE REQUENA-REQUENA.</p> | <p>AUTOR<br/>PROINTEC<br/>PABLO CORTACASTAÑER<br/>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</p> | <p>ESCALA ORIGINAL<br/>1/5.000<br/>1/500<br/>DIM A-1<br/>Numérico<br/>Gráfica</p> | <p>FECHA<br/>JUNIO 2004</p> | <p>TÍTULO DEL PLANO<br/>PLANO DE CONJUNTO</p> | <p>Nº DE PLANO<br/>2.3<br/>Hoja 1 de 6</p> |
|  |   |   |   |                             |   |  |

- JÁTIVA:

El impacto de la alta velocidad en la ciudad de Játiva se considera relativamente elevado debido fundamentalmente al emplazamiento de la estación de AVE y las medidas en torno a ella, aunque también al incremento de accesibilidad en relación con la red de carreteras en la actualidad y a las características de su tejido productivo. Sin embargo, limitarían la expansión de los efectos de la alta velocidad su prácticamente nula especialización turística en cualquier de sus versiones.

Así, en cuanto a la ubicación de la estación, en la Resolución por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el “Documento Complementario al estudio informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete-Valencia. Subtramo: Játiva-Benifaió”, se señala que la solución escogida es la solución Este, y que ésta mantiene la ubicación de la estación actual de Játiva. De nuevo atendiendo a las actuaciones en el PIE, se incluye la estación de Játiva como estación para servicios de AVE regionales, y de hecho se prevé una ampliación de la estación actual de Játiva para albergar esos servicios de alta velocidad, con lo que el emplazamiento de la estación será central. En sus relaciones con Valencia se mantendrá la vía de ancho ibérico para el mantenimiento de los servicios de cercanías y otros posibles de largo recorrido mientras que se ejecutarán una nueva doble vía en ancho UIC y otra paralela a ésta de ancho ibérico para mercancías<sup>145</sup>. Así, en la DIA correspondiente de 11 de mayo de 2002 se recoge la síntesis del documento complementario del estudio informativo en el que además de estas consideraciones se señala la implantación de una nueva estación de mercancías en las inmediaciones de Carcaixent, muy próxima a Játiva.

Si a estas consideraciones se añade la proximidad de la estación de autocares actual respecto de la ferroviaria se concluye que se trata de un municipio claramente beneficiado tanto por la ubicación central de la estación como por la intermodalidad respecto del servicio de cercanías en las relaciones con Valencia y los autocares además de la cercana nueva estación de mercancías.

Repasando la historia de Játiva es durante la etapa preferroviaria cuando la dotación de recursos naturales, posibilitando la producción de arroz y seda, unida a un marco de comunicaciones que la situaron en un cruce privilegiado de rutas viarias hicieron posible que el núcleo se convirtiese en plaza central para las tareas comerciales y administrativas de buena parte del sur de la provincia de Valencia. Sin embargo, y pesar de que el ferrocarril mejoró relativamente ese emplazamiento, la crisis de la sedería y la posterior finisecular de los cereales hicieron que no volviese a recuperar la hegemonía en ese espacio centro-sur de la provincia a pesar del auge del cultivo de naranja. Esa función de centralidad la fue absorbiendo la ciudad de Valencia, proceso que se ha visto favorecido por el incremento de accesibilidad entre estas dos localidades, tanto por carretera como por ferrocarril,

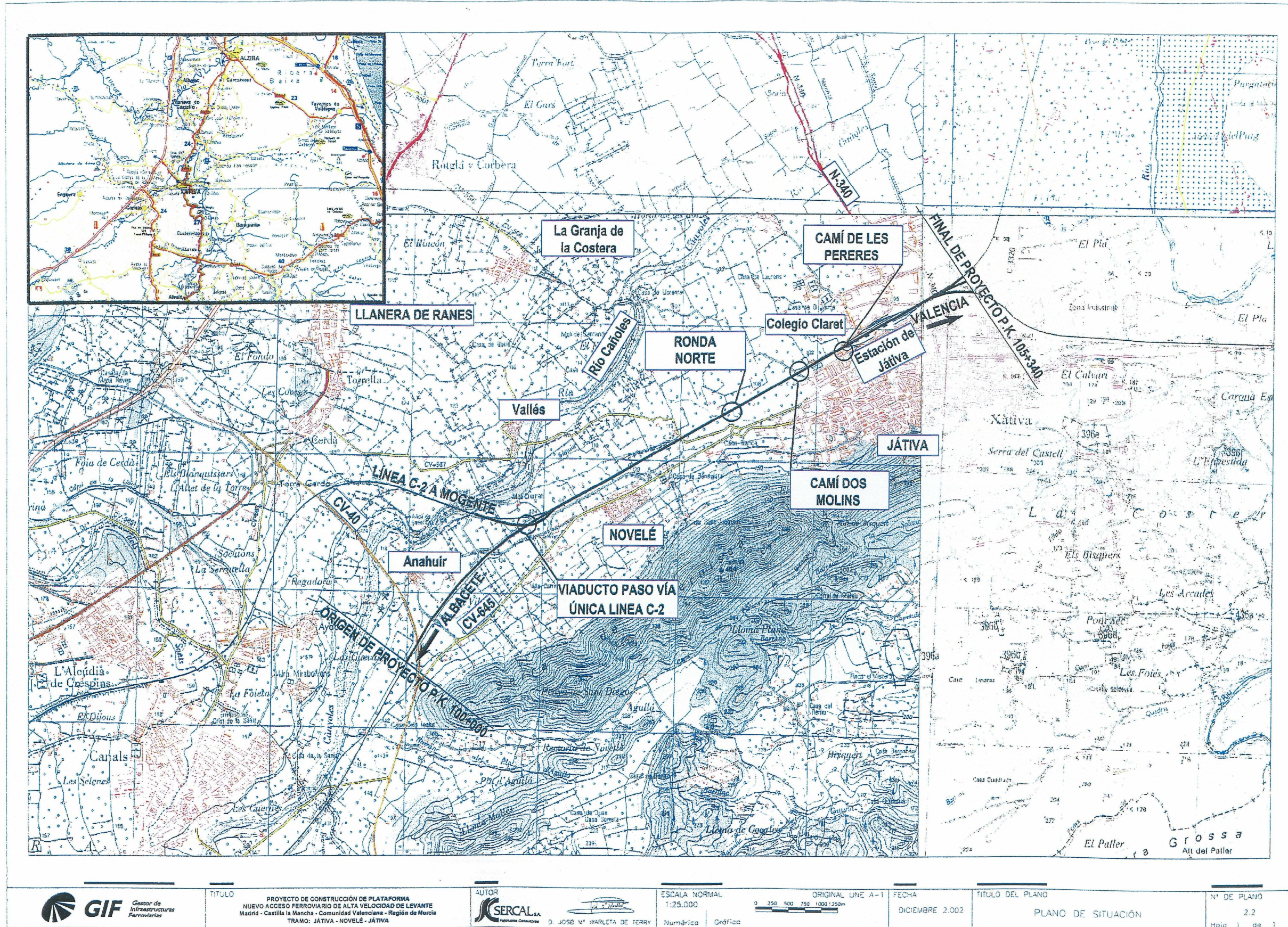
---

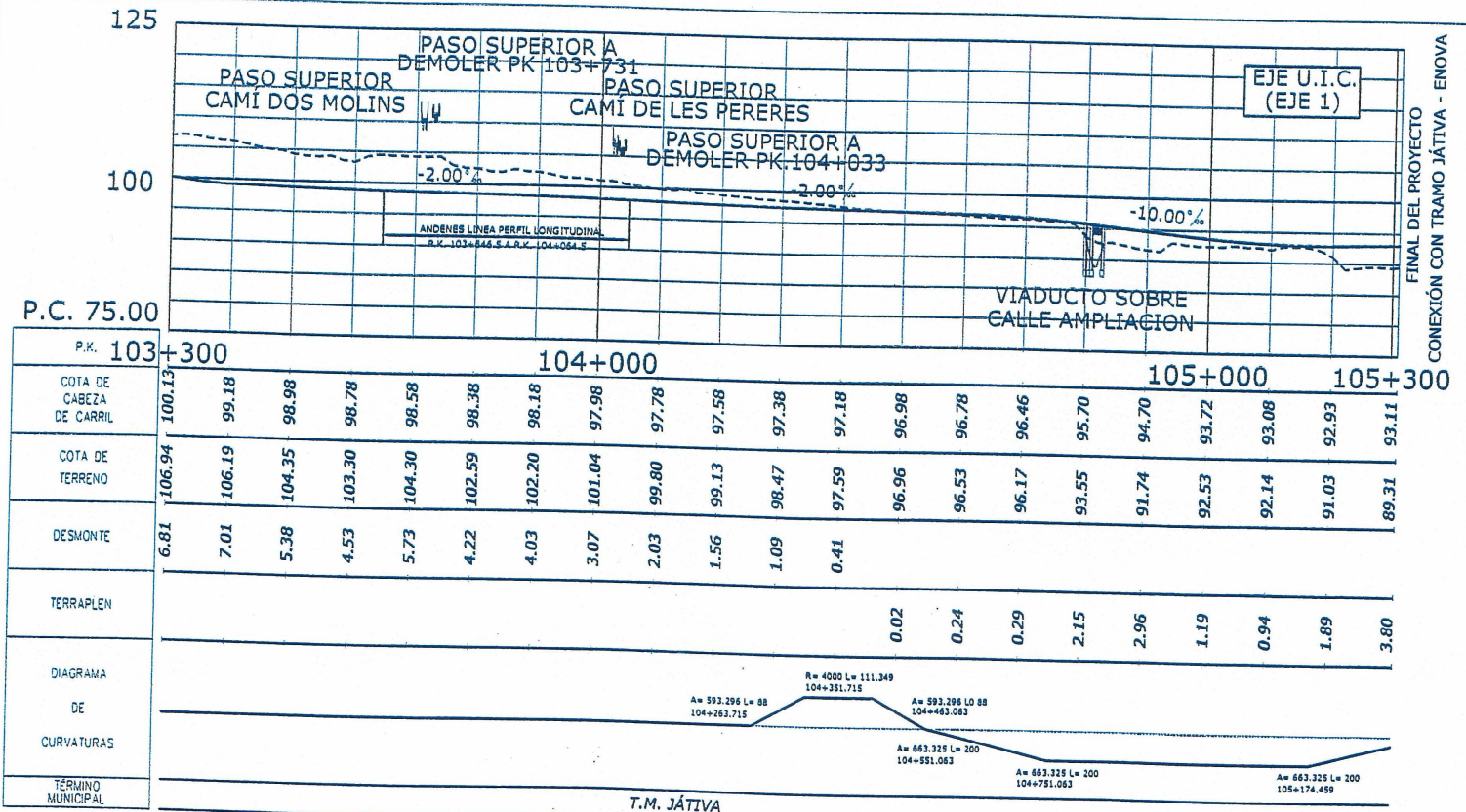
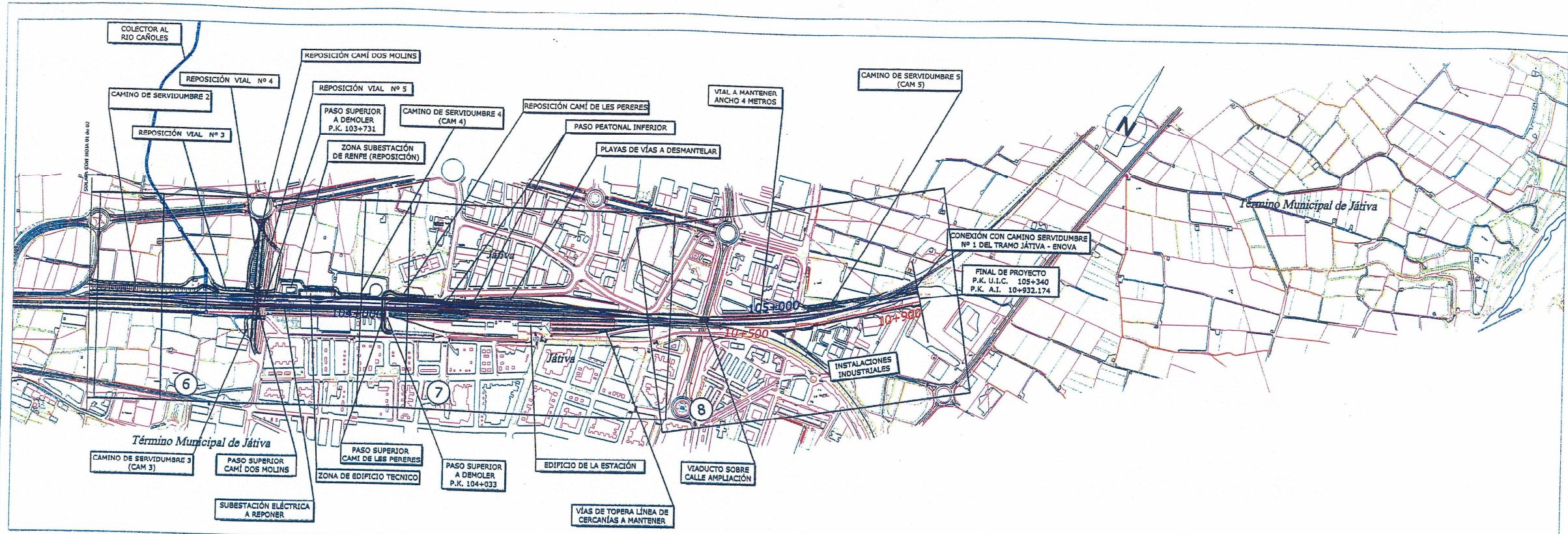
<sup>145</sup> Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, “Los AVE del Este” en *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 545, noviembre, 2005, pág. 34.

desempeñando Játiva en la actualidad un papel de referencia en el ámbito casi estrictamente comarcal.

Teniendo en cuenta el conjunto de factores reseñados, la red de comunicaciones ha desempeñado históricamente un papel relevante en la centralidad de Játiva pero siempre y cuando la coyuntura económica de su entorno ha sido favorable. Así, cuando esta coyuntura no lo ha sido y se ha incrementado la accesibilidad con respecto a Valencia, ésta última ha asumido en buena medida esas funciones como ha ocurrido durante la segunda mitad del siglo XX. Quiere decirse que si el AVE va a incrementar sustancialmente la accesibilidad respecto de Valencia, en Játiva se deberían fortalecer las actividades del terciario avanzado para evitar una mayor “succión” respecto de Valencia, es decir, que al final Játiva únicamente se convirtiera en un puente para llegar a Valencia más rápidamente puesto que en la situación actual esta circunstancia tendería a reforzarse. En cualquier caso, la ubicación central de la estación y la intermodalidad prevista así como la estación de mercancías prevista en Carcaixent, que podría favorecer la comercialización de los excedentes agrícolas de la comarca se consideran los factores más positivos para que el impacto del AVE en Játiva pueda ser relativamente positivo para el municipio.







|  |  |   |   |   |                                  |  |  |
|--|--|---|---|---|----------------------------------|--|--|
| <p>GIF<br/>Gestor de Infraestructuras Ferroviarias</p> | <p>TÍTULO<br/>PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD DE LEVANTE Madrid - Castilla la Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia TRAMO: JÁTIVA - NOVELÉ - JÁTIVA</p> | <p>AUTOR<br/>SERCAL S.A.<br/>D. JOSÉ M<sup>a</sup> WARLETA DE TERRY</p> | <p>ESCALA NORMAL<br/>1:5.000<br/>1:500<br/>Numérica Gráfica</p> | <p>ORIGINAL UNE A-1<br/>0 50 100 150 200 250m<br/>0 10 20 30 40 50m</p> | <p>FECHA<br/>DICIEMBRE 2.002</p> | <p>TÍTULO DEL PLANO<br/>PLANO DE CONJUNTO EJE U.I.C.</p> | <p>Nº DE PLANO<br/>2.3<br/>Hoja 4 de 4</p> |
|  |  |   |   |   | <p>T.M. JÁTIVA</p>               |  |  |

- VILLENA:

El impacto del AVE en la ciudad de Villena se estima moderado relativamente en el marco del Corredor Madrid-Levante. Son las variables referidas a la actividad productiva como su especialización en el sector secundario y la ausencia de esta especialización en el turístico, las que más limitan la expansión de sus efectos. Por el contrario, el incremento de accesibilidad con respecto a la red viaria y ferroviaria actual y en parte la estrategia de previsión, se consideran los elementos más favorables para aprovechar el potencial del AVE.

Así, en cuanto a la posible localización de la estación de alta velocidad en la ciudad de Villena, si bien en los documentos sobre la DIA correspondiente y la aprobación del estudio, no señala la presencia de una estación de alta velocidad, sin embargo, de acuerdo con el “Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010 (PIE)”<sup>146</sup>, se señala la presencia de una estación de alta velocidad en las proximidades de Villena, la cual parece concretarse definitivamente en Villena de acuerdo con las consultas realizadas a los responsables técnicos y políticos de este consistorio y tras las recomendaciones de algunos estudios al respecto<sup>147</sup>. En este sentido, de acuerdo con el trazado previsto a su paso por la localidad, la estación quedaría situada a unos tres kilómetros al oeste del casco urbano y sensiblemente paralelo a la línea actual (Resolución por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el “Documento complementario al estudio informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a Alicante/Elche”).

Hay que hacer notar que en el estudio informativo previo y su documento complementario de 1999 y 2000 respectivamente, cuya síntesis se recoge en la DIA correspondiente publicada en el BOE de 19 de marzo de 2003, el Ayuntamiento de Villena señala como la solución más adecuada a su paso por la localidad, la llamada corredor Este, que implicaría el soterramiento de las vías en el municipio donde ejerce un notable efecto barrera. Sin embargo, como se ha señalado, esta solución se descarta considerándolo el Ayuntamiento como un “objetivo urbanístico irrenunciable”. En este sentido, de nuevo a raíz de conversaciones mantenidas con los responsables del Ayuntamiento de Villena, existe un acuerdo para efectuar el deseado soterramiento de las vías del ferrocarril convencional. De hecho, recientemente se han desarrollado dos trabajos relacionados con este supuesto:

- “Villena: pensar la ciudad, proyectar la ciudad”<sup>148</sup>, en el que se incluía un capítulo destinado expresamente a un diagnóstico de movilidad urbana con recomendaciones sobre dotaciones de estacionamiento, mejoras en la gestión de transporte público, intermodalidad en el entorno ferroviario, carril-bici, etc.

---

<sup>146</sup> Editado por la Consellería de Infraestructuras y Transportes en 2004.

<sup>147</sup> Navarro, J. R. y Ortuño, A.: *La relación entre la alta velocidad ferroviaria y la ciudad de Villena*, Junio 2005. Estudio no publicado.

<sup>148</sup> Navarro, J. R. y Martí, P., ed. El capítulo dedicado al análisis de movilidad fue realizado por Ortuño, A.: “Análisis de movilidad urbana y estrategias de actuación”. Área de Urbanística y Ordenación del Territorio. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante. Alicante, 2006.

- “Propuestas de Ordenación del Eje Ferroviario Urbano”<sup>149</sup>, en el que se ha planteado un esquema de ordenación urbanística futuro bajo la hipótesis del soterramiento de las vías en el municipio.

Por último, hay que reseñar que se pretende mantener la continuidad y por tanto la explotación de la actual línea ferroviaria, en ancho convencional entre La Encina y Alicante que continuará prestando servicios con trenes Regionales y de mercancías fundamentalmente pudiendo prestar también algún servicio de viajeros de Largo Recorrido con paradas en las poblaciones intermedias. Así mismo, la circulación de los Largos Recorridos y de algunos Regionales por la nueva LAV permite el desarrollo de un futuro servicio de Cercanías desde Villena a Alicante, aprovechando la vía actual, tal cual recoge el PIE.

En resumen, la operación urbanística que se presenta en Villena se considera positiva para el municipio, no tanto por la localización de la estación de alta velocidad, que siendo periférica no se trataría de la más favorecedora para el municipio, sino por la posibilidad del soterramiento de la estación actual, el reforzamiento de los servicios de cercanías hacia Alicante así como los servicios de largo recorrido y en menor medida mercancías ya que las manufactureras son difíciles de recuperar para el ferrocarril, pero también por el ímpetu del Ayuntamiento para abordar los problemas urbanísticos actuales y los retos del futuro a medio plazo, es decir, precisamente adoptando medidas de previsión.

Repasando la evolución histórica de Villena durante las dos últimas centurias, una vez más, el papel de la red de comunicaciones figura como muy importante el desarrollo sin olvidar la dotación de recursos naturales. Así, en durante el siglo XIX su emplazamiento en una de las principales rutas del Corredor favoreció la concentración de los excedentes, mayoritariamente vino, en el municipio reforzando en todo caso el ferrocarril esa ubicación preferente en su comarca y de esta forma favoreciendo su condición de cabecera comarcal. Posteriormente, ante la crisis vinícola de inicios del siglo XX, surgió una cierta actividad manufacturera, germen del intenso proceso industrializador de los años sesenta del siglo XX cuya bonanza prácticamente ha perdurado hasta los años noventa. Así, durante los últimos años la crisis del sector ralentiza el dinamismo socioeconómico de Villena cuya área de influencia se restringe a un ámbito subcomarcal y ello a pesar de la relativa elevada accesibilidad.

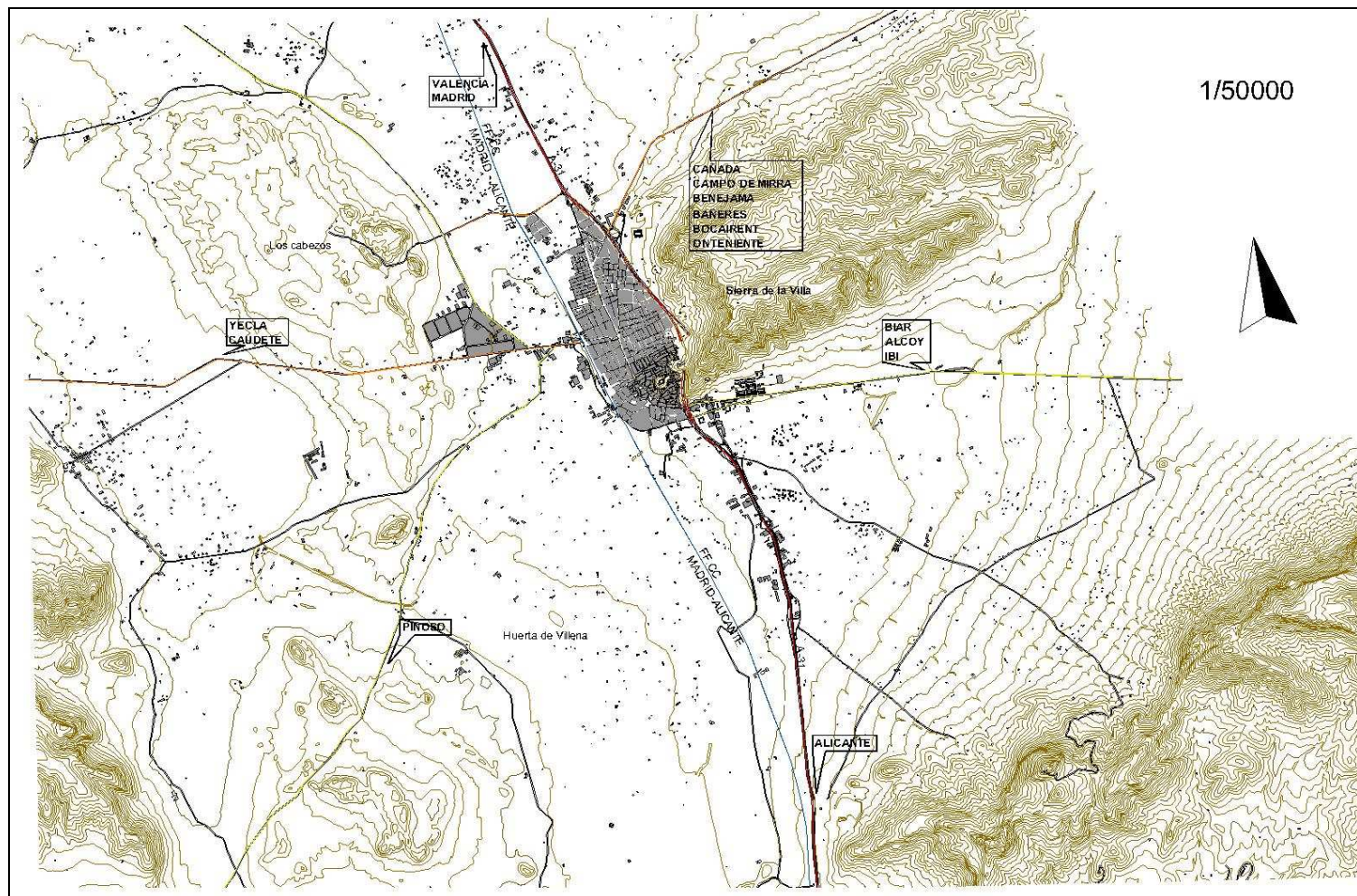
Por lo tanto, la red de comunicaciones ha sido muy importante de cara a consolidar en Villena una cierta centralidad histórica, sobre todo cuando la coyuntura económica de su entorno era favorable. Por el contrario, se ha mostrado insuficiente en aquellas épocas en que esa coyuntura no acompañaba. Ésta es la situación actual, la de un municipio que comienza a sufrir los efectos de la crisis manufacturera del eje del Vinalopó y la cuestión que se plantea es si el AVE puede hacer recuperar a Villena el rumbo perdido. Tal cual se vio históricamente, un incremento de accesibilidad como ocasionó la llegada del ferrocarril convencional, fue insuficiente para aplacar la crisis vinícola y de forma análoga si en Villena no se dan las condiciones necesarias para el AVE pueda establecer sinergias con sus actividades, de nuevo mostrará su incapacidad. Así, en la actualidad, como factores desfavorables surgen la escasa importancia del turismo en cualquiera de sus modalidades,

---

<sup>149</sup> Trabajo realizado mediante un convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Villena y la Universidad de Alicante, Departamento de Geografía Humana y dirigido por José Ramón Navarro Vera. Ayuntamiento de Villena, Villena, 2006.

además del sector terciario, si bien su relevancia está aumentando en los últimos años, siendo en todo caso deseable la intensificación en las actividades terciarias. Por otro lado, el incremento de accesibilidad respecto de la red viaria y ferroviaria, aunque se estima positivo no se puede pasar por alto que si Villena no “construye” unos cimientos sólidos basados en las actividades referidas, la incidencia del AVE se traducirán en una dependencia mucho mayor del A.M. de Alicante, perdiendo notoriedad como cabecera subcomarcal y en definitiva, en el sistema de ciudades del Corredor. Por último, relacionado con este último apartado, en cuanto a la estrategia municipal seguida, desde luego el soterramiento de las vías supone un gran avance en materia urbanística así como la planificación del cosido de la ciudad al otro lado de las vías convencionales. Sin embargo, en el entorno de la estación periférica del AVE no se han planteado propuestas de actuación que pudiesen reflejar una conciencia mayor acerca del verdadero potencial que supone el AVE y las actividades que conviene fortalecer en aras de esas sinergias, aunque quizá, en este último caso, debido a que no se desconoce la ubicación exacta de la estación AVE.

En resumen, el impacto de la alta velocidad en Villena ante las circunstancias actuales y medidas previstas, se considera medio en el marco del Corredor, puesto que su especialización en el sector secundario es todavía un hecho y la actividad turística es poco relevante. Como factor positivo se considera la operación del soterramiento de las vías y el refuerzo de los servicios ferroviarios en general, siendo más que conveniente para que ese impacto pueda ser mucho mayor la apuesta por el sector terciario avanzado y por las actividades turísticas culturales.



Navarro, J. R. y Ortuño, A.: *La relación entre la alta velocidad ferroviaria y la ciudad de Villena*, Junio 2005. Estudio no publicado

- ELCHE:

Según el cuadro general sobre el impacto “a priori” del AVE en los municipios del Corredor, éste sería medio, apenas encontrándose como favorables las variables de incremento de accesibilidad relativo respecto a la red viaria y ferroviaria actual. Sin embargo, como se justificará seguidamente, las variables relacionadas con la actividad productiva no muestran una tendencia tan desfavorable como puede desprenderse de ese cuadro.

Por lo que respecta a la ubicación de la estación de Elche, su emplazamiento está previsto entre la citada ciudad y Crevillente (núcleo de cerca de treinta mil habitantes según el Padrón de Habitantes de 2005 y situado a unos siete kilómetros de Elche), justo en la intersección entre la A-70 y la N-340. Por tanto, se trata de una estación periférica (a más de cuatro kilómetros respecto del tejido urbano ilicitano) situada en un enclave de elevada accesibilidad interurbana.

Desde esta estación parte la línea hacia el noroeste de la provincia siguiendo sensiblemente paralelo al Camino de Castilla, mientras que por la zona sur continúa hacia Torrellano y Alicante a través del túnel actual que mantendrá la vía única. Es a partir de Torrellano donde enlaza con la Red Arterial Ferroviaria de Alicante.

Precisamente el trazado en vía del túnel señalado es uno de los aspectos que más controversia está suscitando no sólo en el término de Elche sino en otros municipios y comarcas afectadas como Murcia. Desde esta Región, y concretamente a través de la Consejería de Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno Regional de Murcia según se ha indicado tras diversas entrevistas, se considera -con buen criterio- que el mantenimiento de vía única en Elche generará un cuello de botella en las reacciones tanto de mercancías como de alta velocidad regional entre Murcia y Alicante. Parece ser que en este sentido existen problemas de gálibo para poder ampliar el túnel ferroviario y desdoblarse la vía pero en cualquier caso parece no existir solución definitiva a pesar de que está aprobado definitivamente el Estudio informativo correspondiente (BOE de 9 de agosto de 2006).

Por otro lado, además de los servicios de alta velocidad hay que considerar las mejoras previstas para los servicios de cercanías ya señalados para otras ciudades de la línea Murcia-Alicante y que aunque, en principio, se mantendrá la vía única en Elche, se electrificará (BOE de 9 de agosto de 2006). Así mismo, hay que señalar que esa misma línea de cercanías contará con una estación de viajeros en el aeropuerto<sup>150</sup>. Por último, y en relación con la ubicación de la estación de autocares, en la actualidad está presente en las proximidades de una de las estaciones del ferrocarril de cercanías y junto a la Universidad, por lo que parece poco probable que se desarrolle otra en la nueva estación de alta velocidad, donde lógicamente es de esperar que la red de autobuses urbanos efectúen servicios de lanzaderas desde el casco urbano hasta ella. En este sentido, aunque lo deseable sería la conexión directa AVE-autocar, a través del ferrocarril de cercanías puede garantizarse esa intermodalidad.

En definitiva, la actuación en Elche aparece con factores favorables para la ciudad como la mejora de los servicios de cercanías en la línea Murcia-Alicante, con su correspondiente enlace con el aeropuerto, siendo los factores más adversos el mantenimiento de la vía única en el túnel de la ciudad pero, sobre todo, la ubicación periférica de la estación

---

<sup>150</sup> *Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante* (BOE de 6 de octubre de 2006)

a pesar de la búsqueda de un enlace con elevada accesibilidad. De hecho, la propia Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana consideraba en el Documento Complementario del Estudio Informativo correspondiente, cuya síntesis se recoge en la DIA del BOE de 19 de marzo de 2003, “que las estaciones deben tener centralidad, siendo preferible en Elche ampliar la estación actual en lugar de la nueva prevista”.

Analizando los factores históricos más notorios que han propiciado la configuración de la ciudad actual, la red de comunicaciones ha sido capital como elemento de ventaja comparativa en su comarca para centralizar en la ciudad los excedentes agrícolas durante la era preferroviaria y los industriales manufactureros posteriormente. Aunque esta mayor accesibilidad relativa favoreció esa canalización de los excedentes en el municipio y su comercialización así como su consolidación como plaza central administrativa y de servicios, se aprecia cómo esa dotación de infraestructuras se muestra claramente insuficiente en los periodos de crisis del secundario como ocurre en la actualidad para revertir esa situación.

Por tanto, de entrada no cabe esperar que el incremento de accesibilidad gracias a la llegada del AVE pueda suponer un revulsivo al sector secundario, máxime teniendo en cuenta la escasa interrelación existente entre el AVE y el sector secundario. En tal caso, la pregunta es si Elche puede aprovechar las oportunidades que ofrece el tren de alta velocidad. En este marco, en primer lugar cabe mencionar que su estructura sectorial de empleo se caracteriza por una elevada especialización en el sector secundario pero también un avance muy importante en las actividades terciarias, llamando poderosamente la atención el hecho de que a pesar de no estar especializada en el sector terciario en general, sí lo hace en cierta medida en el subsector terciario avanzado, lo que hace atisbar que durante los próximos años va a mejorar esa posición relativa siendo éste uno de los puntos fuertes en relación con el impacto del AVE. También lo es su elevada relevancia en el turismo cultural, y en definitiva su apuesta por este modo de turismo durante los últimos años, mucho más favorable de cara a “exprimir” el potencial del TAV que la opción del turismo residencial. Por último, en cuanto al emplazamiento de la estación de alta velocidad y las medidas de previsión en torno a ella, se encuentran puntos débiles -ubicación periférica, mantenimiento de la vía única a su paso por la localidad, posibles dificultades de intermodalidad- que pueden restar intensidad al impacto en una ciudad cuya complicada reconversión puede llegar a tiempo para aprovechar la oportunidad del AVE.

Por todo ello, el impacto del AVE en la ciudad de Elche se estima relativamente alto en el marco del conjunto de municipios del Corredor.



- ORIHUELA:

De acuerdo con las principales variables relacionadas con el impacto de la alta velocidad, éste se estima medio en el marco del Corredor, pues como puntos fuertes cabe destacar el incremento de accesibilidad viaria y ferroviaria respecto de la situación actual y la ubicación y operación urbanística vinculada a la estación de AVE, mientras que la escasa relevancia del sector terciario y el terciario avanzado, además de la baja articulación social, se muestran como los puntos más débiles.

En cuanto a la operación urbanístico-territorial de alta velocidad, se inserta en uno de los tramos más conflictivos del todo el Corredor Madrid-Levante. Se trata del tramo Elche-Murcia. Han sido varios los trazados que se han sometido a información pública, figurando la síntesis en la DIA del BOE de 13 de julio de 2006: Norte y Sur inicialmente, Sudeste posteriormente, y definitivamente el Corredor Centro. Los trazados anteriores a la solución Centro fueron descartados, según el caso, por las dificultades presentes en su conexión con la estación Murcia-El Carmen y por la afección a la Huerta Valenciana y Murciana. Hay que hacer notar que ninguna de estas soluciones contemplaba estación de alta velocidad para Orihuela o su comarca.

Precisamente en una de las alegaciones a estos trazados, concretamente el Sudeste, en un Estudio realizado conjuntamente por la Universidad de Alicante (UA) y la Universidad Miguel Hernández (UMH) en 2002<sup>151</sup> se estimaba que la solución más ventajosa para la comarca de la Vega Baja del Segura era la solución Centro, que mayoritariamente discurre siguiendo el trazado ferroviario actual desde Elche a Beniel. Por tanto, incluyendo una estación de Orihuela. Siendo la solución Centro la definitivamente aprobada y de acuerdo con el PIE, donde se señala a Orihuela y su estación como punto de parada de los AVE regionales, se estima una solución adecuada por cuanto se remodelará la línea hasta Elche y su prolongación a Alicante por el norte, así como por el sur hasta Murcia coexistiendo, según la DIA los trenes de cercanías, y lógicamente los AVE regionales. Sin embargo, no se hace mención a la posibilidad de circulación de trenes de mercancías. En todo caso, y acudiendo a la DIA de Acceso a Murcia, tramo que pertenece a la misma línea de Alicante-Elche-Murcia (BOE de 22 de agosto de 2002), se señala que “se trata de una línea doble electrificada y de ancho internacional para tráfico exclusivo de viajeros”. En consecuencia parece que a su paso por Orihuela queda descartado el tráfico de mercancías.

En cuanto al posible soterramiento de las vías en la ciudad, en el Estudio Informativo correspondiente de 2003<sup>152</sup> se señala que se deprimirá exclusivamente la estación con un rebajamiento progresivo de la cota del terreno a modo de trinchera para construir una losa que permita la permeabilidad transversal pero, en cualquier caso, no se trata de un soterramiento propiamente dicho. Además, a continuación de esa reducción de la cota, la línea ascendería ininterrumpidamente hasta superar la conducción del trasvase Tajo-Segura, a escasos dos kilómetros, alcanzando una cota de unos doce metros lo que, según un informe elaborado por la Universidad Politécnica a petición del Consistorio oriolano, además del grave impacto

---

<sup>151</sup> “Estudio e Informes realizados por el equipo interdisciplinar constituido por profesores de la UA y la UMH por encargo del Ayuntamiento de Benejúzar: Dictamen Final”, noviembre de 2002.

<sup>152</sup> “Estudio Informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la Región de Murcia. Tramo Elche-Murcia. Subtramo Elche-Beniel. Documento Complementario. Corredor Centro. Octubre 2003.

paisajístico podría provocar en caso de lluvias torrenciales graves problemas de inundabilidad al quedar la trama urbana encorsetada por el río Segura y el gran terraplén señalado.

A ese respecto, en la DIA de 13 de julio de 2006 no queda claro el posible soterramiento de las vías a su paso por Orihuela, donde se reconoce un claro efecto barrera: “Creación de una barrera territorial que limite el crecimiento de los núcleos cercanos a la vía. Se asume un rebajamiento de la cota de la vía en las proximidades de Orihuela.”

Tras conversaciones con los técnicos municipales, en breve (octubre 2006) los responsables políticos de la administración local de Orihuela mantendrán una reunión con el Ministerio de Fomento para solicitar el soterramiento de las vías a su paso por el tejido urbano de Orihuela.

En definitiva, y aun con estas cuestiones relevantes sin despejar, es claro que según ha ido avanzando el proceso, la solución del trazado definitivo y la ubicación de la estación ha sido la mejor para Orihuela pues facilitará notablemente las relaciones con las grandes ciudades de su entorno e incluso podrá disponer de conexiones en alta velocidad hacia otras capitales. Además, la ubicación de la estación, adyacente al tejido urbano y donde se encuentra la estación intermodal favorecería la utilización del transporte público en general.

Por tanto, si definitivamente se consigue el soterramiento, o una solución que amortigüe el impacto visual y el riesgo de inundaciones del terraplén contiguo a la estación, se puede considerar en términos generales que la operación podrá ser favorable desde este punto de vista para la ciudad de Orihuela.

Resumiendo la historia de Orihuela durante los últimos doscientos años, en su centralidad durante la etapa preferroviaria y ferroviaria, la red de comunicaciones tanto viaria como ferroviaria posibilitaron el fortalecimiento de esa condición que ya venía de una época anterior en que Orihuela era ciudad episcopal y universitaria. También incidió muy favorablemente la dotación de recursos naturales y su ubicación en la fértil vega del río Segura. Esto hace que progresivamente se vaya acentuando su especialización en el sector primario, cultivo de cítricos principalmente, dejando pasar de largo la industrialización de los años sesenta del siglo XX que acompañó a numerosas localidades próximas de la provincia de Alicante, con lo que perdió relevancia en el sistema de ciudades y, con ella importancia en su papel de centralidad histórico a favor de otras localidades cercanas como Alicante, Elche o Murcia. La red de carreteras y en menor medida la ferroviaria por su escasa competitividad, han favorecido este proceso puesto que a medida que se han reducido los tiempos de desplazamiento desde Orihuela hacia estas urbes, éstas han ido absorbiendo parte de las funciones de servicios y administrativas de la cabecera de la Vega Baja. No obstante, durante los últimos años, a la par que una crisis del sector primario, se aprecia una recuperación en la dinámica demográfica debido a la llegada de inmigrantes, básicamente de centroeuropeos, y un cierto impulso vinculado a la actividad turística, de modo que en compañía de Torrevieja, cuyo incremento de población ha sido espectacular, hacen albergar una esperanza a la ciudad, o mejor dicho a la comarca, de cara a la recuperación de una centralidad que represente una alternativa a los grandes polos de concentración económica provinciales.

Por lo tanto, se trata de responder cuál puede ser la tendencia en lo que concierne a Orihuela: Una mayor dependencia respecto de las grandes urbes de las provincias de Alicante y Murcia o bien un fortalecimiento o al menos una consolidación de su centralidad en el sistema de ciudades regional. En las líneas siguientes se darán unas pinceladas a este respecto

si bien será en otro epígrafe cuando ya se estará en condiciones de responder a la pregunta formulada.

En primer lugar cabe considerar que el incremento de accesibilidad que proporcionará el AVE puede ahondar en una mayor dependencia de Orihuela y para contrarrestar este posible efecto de la alta velocidad, una vez más hay que acudir a su caracterización productiva como variable más importante. Así, la significación del sector terciario es baja como también lo es el terciario avanzado, aunque se observa un incremento en la ocupación en el primero y probablemente algo esté avanzando el segundo -por ejemplo, gracias a las sedes respectivas de las Universidades de Alicante y Miguel Hernández-. Por lo que al turismo respecta, en cuanto al cultural, su relevancia y especialización baja, más se debe a la gestión que se ha venido haciendo de su patrimonio durante las últimas décadas que a su potencial real. En este caso, hay que valorar positivamente la Exposición de la Luz de las Imágenes en el año 2003<sup>153</sup>, que no obstante debería servir como plataforma de lanzamiento de promoción de su Patrimonio. Lo que desde luego no contribuye a ese fortalecimiento es la reciente apertura de un Centro Comercial<sup>154</sup> adyacente al tejido urbano, con su posible impacto negativo sobre el comercio tradicional, reduciendo con ello la actividad en las calles del Casco Histórico de la ciudad pudiendo afectar negativamente a la valorización de sus monumentos.

En cuanto al modelo de desarrollo turístico, alcanza una cierta notoriedad tanto el residencial como el hotelero. En este caso, para aprovechar las sinergias del AVE, la apuesta debe reconducirse hacia el modelo hotelero por la gran dependencia del automóvil que caracteriza al modelo residencial.

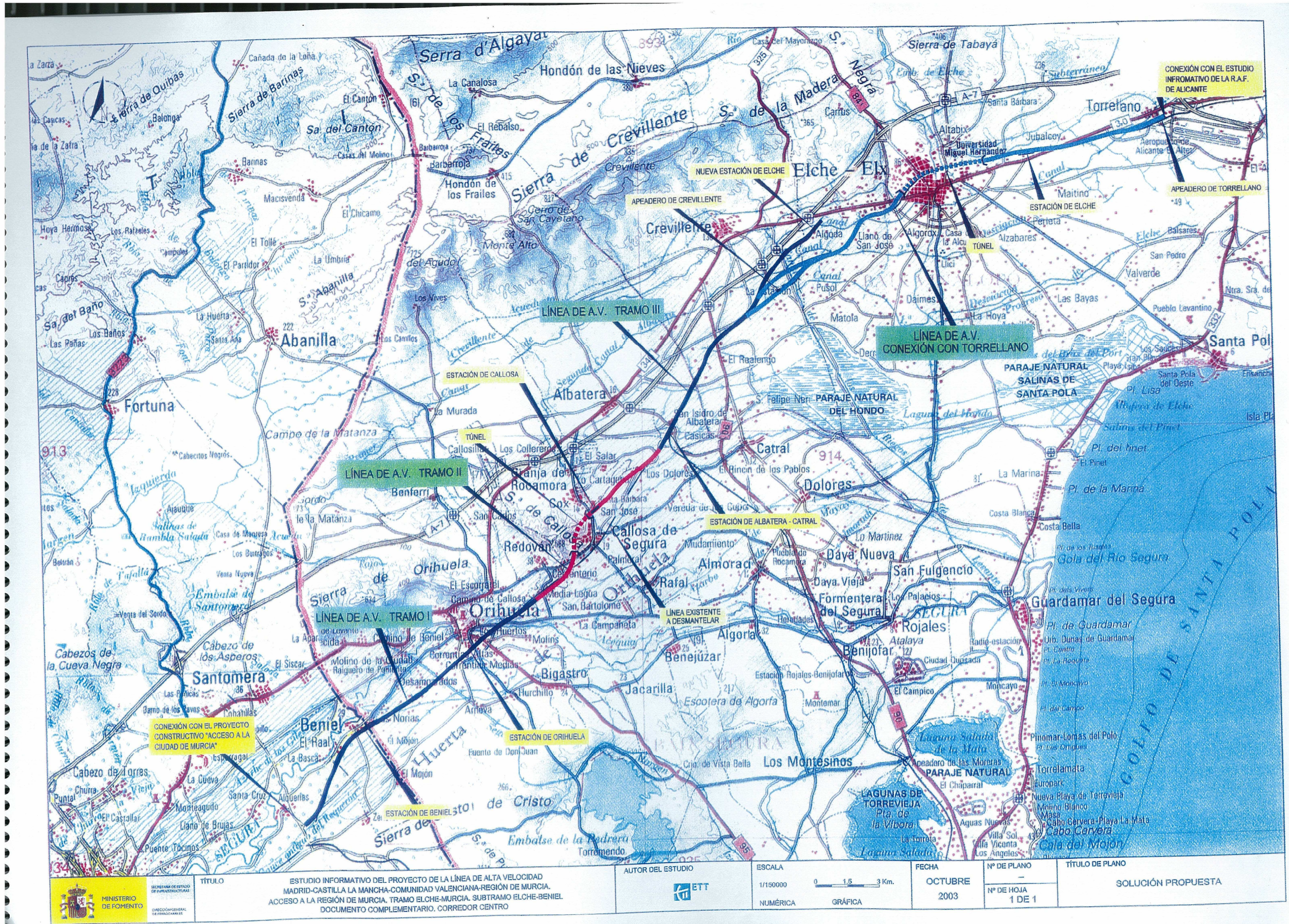
Por último, respecto del emplazamiento de la estación de alta velocidad y la operación urbanística que ello conlleva, se considera acertada por cuanto se mantiene contigua al tejido urbano actual posibilitando la intermodalidad siendo más que recomendable su final soterramiento.

En definitiva, la ciudad de Orihuela se muestra relativamente en peores condiciones en cuanto a la previsible incidencia socioeconómica de la alta velocidad en su municipio en relación a otras ciudades de gran tamaño próximas. Sin embargo, su potencial de desarrollo y adaptación al modelo socioeconómico que con mayor intensidad refuerza el tren de alta velocidad es notorio gracias fundamentalmente a sus oportunidades turísticas, tanto culturales como de “sol y playa” así como de avance en el sector terciario avanzado, cuyo germen podrían ser sendas sedes de las Universidades de Alicante y Miguel Hernández.

---

<sup>153</sup> <http://www.laluzdelasimagenes.com/semblantes/default.asp>

<sup>154</sup> <http://www.ociopia.com>



MINISTERIO DE FOMENTO

TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA. ACCESO A LA REGIÓN DE MURCIA. TRAMO ELCHE-MURCIA. SUBTRAMO ELCHE-BENIEL. DOCUMENTO COMPLEMENTARIO. CORREDOR CENTRO

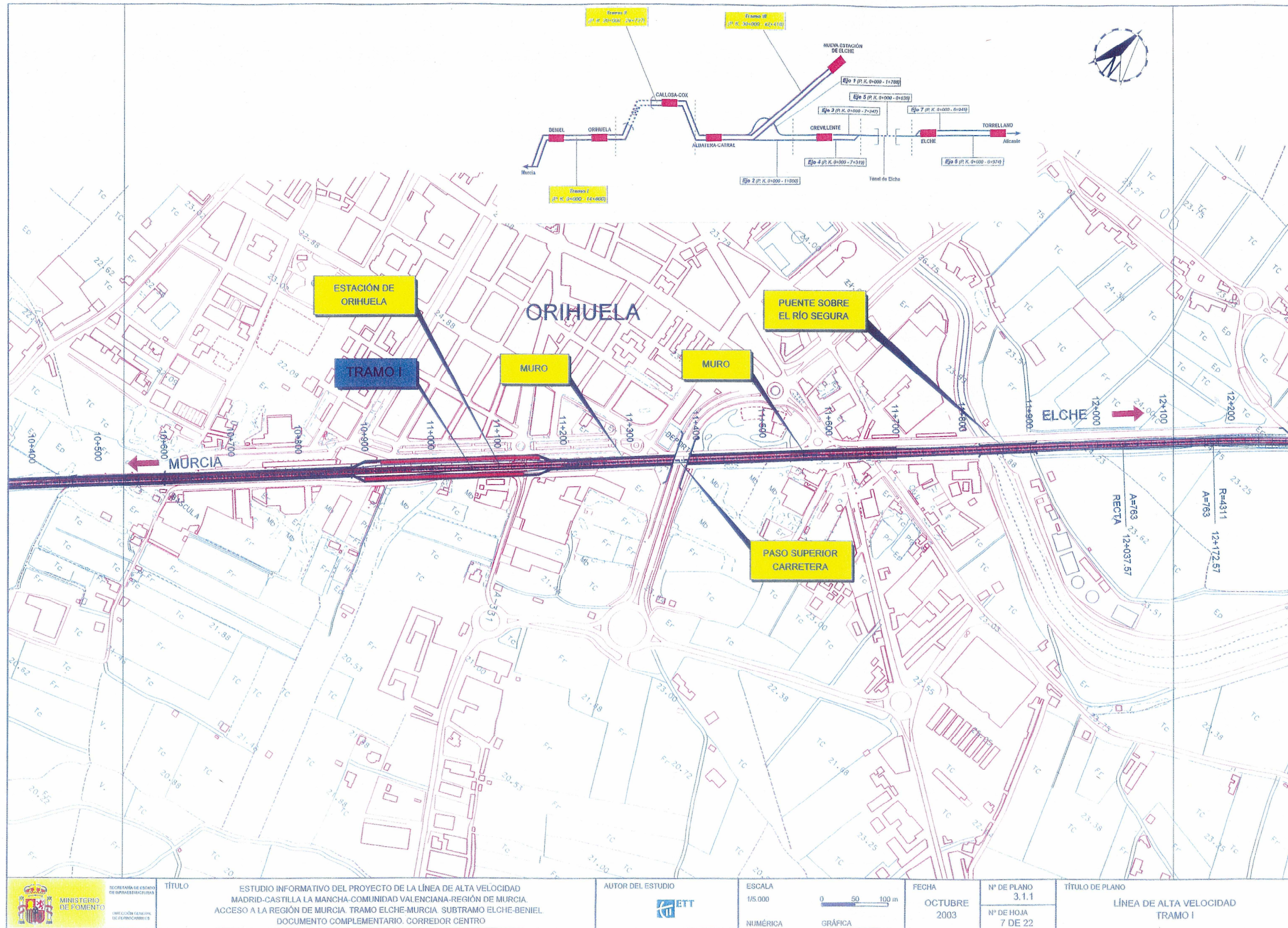
AUTOR DEL ESTUDIO: ETT

ESCALA: 1/150000  
 0 1.5 3 Km.  
 NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA: OCTUBRE 2003

Nº DE PLANO: 1 DE 1

TÍTULO DE PLANO: SOLUCIÓN PROPUESTA



|   |   |  |  |                                  |                                  |   |
|---|---|--|--|----------------------------------|----------------------------------|---|
|  <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p> <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO</p> | <p>TÍTULO</p> <p>ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA. ACCESO A LA REGIÓN DE MURCIA. TRAMO ELCHE-MURCIA. SUBTRAMO ELCHE-BENIEL. DOCUMENTO COMPLEMENTARIO. CORREDOR CENTRO</p> | <p>AUTOR DEL ESTUDIO</p>  | <p>ESCALA</p> <p>1/5.000</p> <p>0 50 100 m</p> <p>NUMÉRICA GRÁFICA</p> | <p>FECHA</p> <p>OCTUBRE 2003</p> | <p>Nº DE PLANO</p> <p>3.1.1</p>  | <p>TÍTULO DE PLANO</p> <p>LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO I</p> |
|   |   |  |  |                                  | <p>Nº DE HOJA</p> <p>7 DE 22</p> |   |

- CARTAGENA:

El impacto del AVE en la ciudad de Cartagena se considera favorable en términos relativos de acuerdo con las variables más significativas en relación al potencial que ofrece el tren de alta velocidad. Las más favorables se consideran el incremento de accesibilidad respecto de la red viaria y ferroviaria actual, la caracterización de su tejido productivo y el emplazamiento de la estación y las medidas de previsión futuras.

Detallando la ubicación de la estación y las medidas de previsión que se están desarrollando, el Protocolo de Colaboración<sup>155</sup> señala como principales objetivos a alcanzar:

- La incorporación del nuevo corredor de altas prestaciones Madrid-Levante a la red ferroviaria de Cartagena.
- La mejora de la intermodalidad con el fin de permitir en condiciones de rapidez y comodidad el intercambio con otros modos de transporte.
- La intensificación de los servicios de cercanías con Murcia por la misma infraestructura.
- La mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad, que posibilite la permeabilización del actual trazado ferroviario mediante la realización de una operación urbanística que permitiría nuevos espacios ciudadanos y zonas verdes.

Para ello:

- Se remodelará la actual estación de Cartagena para acoger los tráficos de alta velocidad y cercanías.
- Se reconvertirá el canal de acceso ferroviario a la Estación mediante la construcción de una doble vía.
- Se soterrará el pasillo ferroviario de acceso a la Estación desde el enlace de la vía de ancho ibérico de Escombreras hasta la nueva Estación, posibilitando el paso de la carretera N-301 a nivel de terreno.
- Así mismo se dismantelará el acceso desde Escombreras hasta la dársena de Cartagena.
- Se deprimirá la rasante de la Estación para posibilitar el soterramiento de la vía.

En cuanto a la financiación, en un caso similar al de la ciudad de Murcia, los terrenos liberados por el uso ferroviario se estima que generarán una edificabilidad de 46.800m<sup>2</sup> de los cuales al menos el ochenta por ciento se destinarán al uso residencial y el resto a uso terciario.

En definitiva, en cuanto a la ubicación de la estación, se considera adecuada ya que se mantiene el emplazamiento adyacente al tejido urbano actual, muy próximo a la estación de FEVE y a la estación de autobuses con lo que la intermodalidad queda asegurada. Además, el soterramiento en su acceso a la ciudad permite eliminar el efecto barrera que constreñía el desarrollo urbano abriendo posibilidades para un crecimiento urbanístico más equilibrado.

No obstante, y aunque el plano recogido en el protocolo no detalla la reordenación de los espacios ferroviarios, el destino mayoritario de los terrenos desafectados para uso residencial (unas doscientas ochenta viviendas) puede poner en peligro la “potencia” del nuevo espacio público susceptible de generarse en el entorno de la estación remodelada, de

---

<sup>155</sup> “Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Cartagena”.

modo que los beneficios que se puedan derivar para el conjunto de la ciudad tras la operación se diluyan por el uso lucrativo mayoritario del espacio resultante.

También cabría anotar al igual que en el caso de Murcia la previsible desconexión directa de la línea de alta velocidad respecto del nuevo Aeropuerto de la Región.

En síntesis, se considera apropiado el emplazamiento escogido para la estación de alta velocidad, contiguo al tejido urbano y las estaciones de FEVE y autobuses, así como el soterramiento de la línea en su acceso a la ciudad posibilitando un desarrollo urbanístico futuro más armónico. Sin embargo, el uso mayoritariamente residencial en los alrededores de la estación, puede implicar una reducción de la calidad del espacio público resultante, y la presumible desconexión directa respecto del aeropuerto surgen como medidas de previsión menos acertadas que las anteriores.

Revisando cuáles han sido los elementos determinantes el desarrollo cartagenero a lo largo de los últimos doscientos años, la función de su puerto ha sido fundamental para centralizar la casi totalidad de los excedentes y las importaciones de la Región de Murcia a nivel nacional (transporte de cabotaje) pero sobre a nivel internacional. También la red de comunicaciones terrestres ha favorecido esa hegemonía de su puerto en la Región de Murcia pues el estado de las conexiones desde el interior de la provincia y peninsular históricamente han sido más favorables para Cartagena que para otros núcleos litorales. Desde luego, ello no habría sido posible sin una dotación de recursos naturales en el conjunto de la Región favorecedora para posibilitar este proceso. Así, en la era preferroviaria, en Cartagena se centralizaban los excedentes tanto agrarios como fabriles relacionados con las manufacturas. Ante la crisis de estos últimos, fue el auge de la minería en la segunda mitad del siglo XIX, el que tomó el relevo de la industria cartagenera mientras que en la primera mitad del siglo XX, una vez en crisis la minería, fue la transformación de la industria agrícola (conserva, etc.) de la Región lo que permitió una intensa actividad portuaria fortaleciendo poco a poco el papel de Cartagena como cabecera subregional. Ya en la segunda mitad del siglo XX fue la instalación de la Refinería de Escombreras y otras industrias las que han mantenido la actividad del puerto de Cartagena aunque precisando ciertas reconversiones. En estas últimas décadas también se observa una transformación en el tejido productivo de la ciudad cobrando una mayor importancia las actividades terciarias e incluso las avanzadas con una relevancia alta en el turismo cultural aunque prácticamente sin especialización relativa motivo turismo en general.

También cabe resaltar el desmantelamiento de las actividades portuarias comerciales en la dársena de Cartagena en un intento de potenciar la integración puerto-ciudad, y su traslado a la dársena de Escombreras donde está prevista una ampliación de 600.000 m<sup>2</sup> para industrias relacionadas con el puerto que incluye accesos ferroviarios<sup>156</sup>. Así mismo, también está prevista la ampliación del puerto en la dársena situada en El Gorguel, cuya extensión se espera ronde el millón de metros, contemplándose la construcción de una terminal de contenedores y otra polivalente para mercancía general, además de una zona de actividades logísticas, garantizándose los accesos tanto viarios como ferroviarios<sup>157</sup>.

---

<sup>156</sup> Autoridad Portuaria de Cartagena, <http://www.apc.es>

<sup>157</sup> Autoridad Portuaria de Cartagena, boletín dársenas, 4 de julio de 2006, <http://www.apc.es/varios/boletin.asp?leng=es>

En síntesis, se ha comprobado la gran importancia que ha tenido el puerto de Cartagena en el desarrollo de la ciudad, lo que ha facilitado su consolidación como centro de influencia subregional en la provincia. Ello quiere decir que las actuaciones que tengan que ver con la potenciación del puerto contribuirán a que la ciudad mantenga ese “status”. No obstante, y en relación con la alta velocidad no es precisamente la actividad industrial con la que se pueden establecer las mayores sinergias sino más bien con el terciario y el terciario avanzado. En ese sentido, y aun con las bondades expuestas que puede tener para la economía comarcal el incremento de la actividad comercial portuaria, la diversificación del tejido productivo experimentado por la ciudad de Cartagena durante los últimos años parecen “preparar” a la ciudad para la llegada del AVE. Pero no sólo el terciario especializado parece cobrar relevancia sino que, vinculado a las sinergias del AVE, también puede hacerlo el turismo cultural -sirva como ejemplo el proyecto “Cartagena, Puerto de Culturas”<sup>158</sup>, debiendo reforzar en todo caso la actividad turística. Si a esto se añade una adecuada, en términos generales, ubicación y operación urbanística en torno a la estación de alta velocidad, aunque más importante podría ser la inexistencia de conexión directa con el futuro aeropuerto regional, se puede concluir que el impacto de la alta velocidad en la ciudad de Cartagena será elevado en términos relativos en el marco del Corredor.

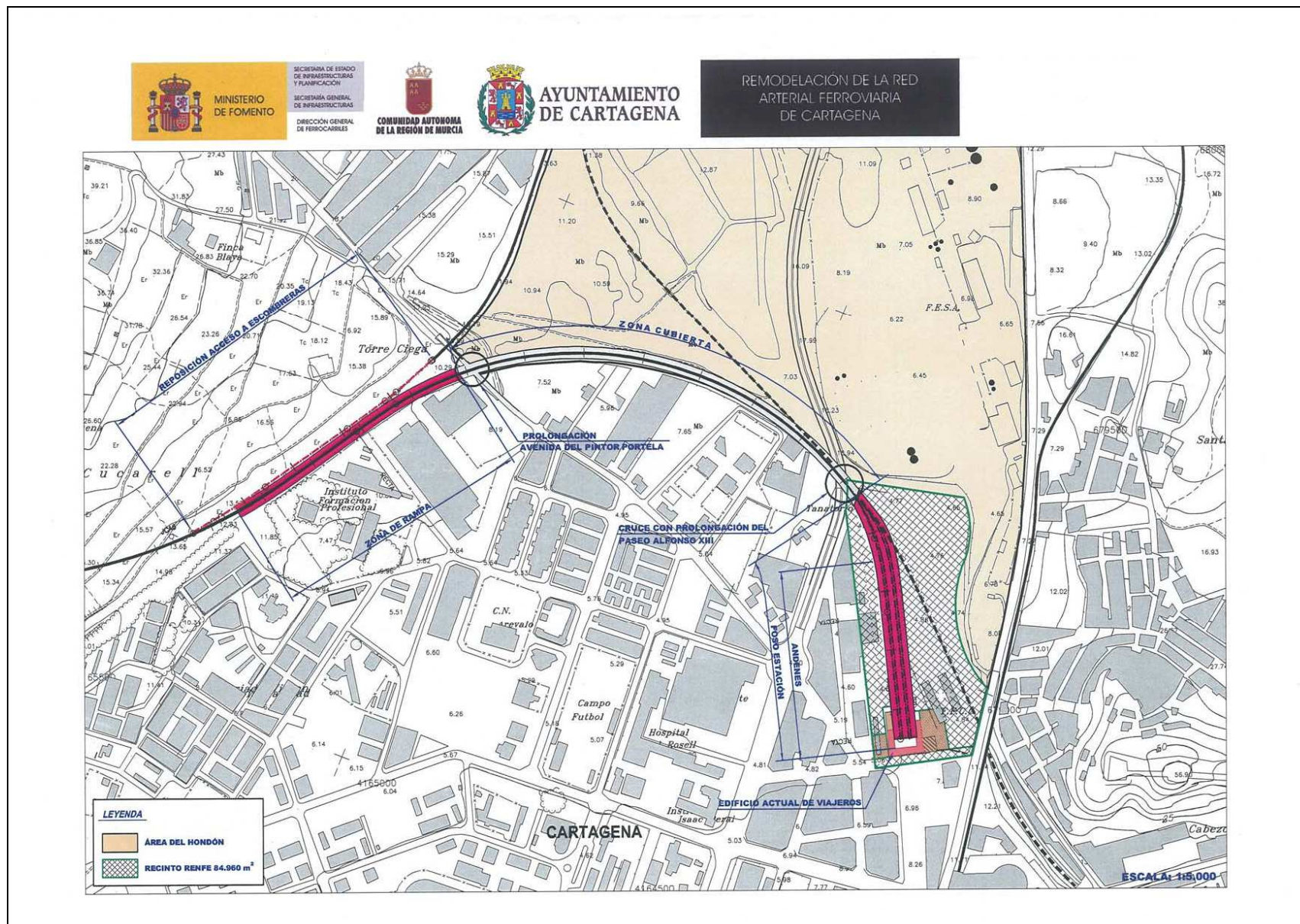
---

<sup>158</sup> [www.puertoculturas.com](http://www.puertoculturas.com)





Fuente: Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas: Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, Consejería de Industria y Medio Ambiente, Murcia, 2006



- LORCA:

El impacto de la alta velocidad en la ciudad de Lorca se considera medio pues si bien puede verse favorecido debido al incremento de accesibilidad respecto de la situación actual tanto por carretera como por ferrocarril pero, sobre todo, por el emplazamiento de la estación de AVE y las medidas en torno a ésta que se prevén adoptar, su estructura productiva no parece la más acorde para aprovechar las oportunidades del TAV.

Reseñando la operación urbanístico-territorial de la operación del AVE, Lorca queda inserta en la línea de Murcia-Almería como prolongación del Corredor Mediterráneo entre estas dos localidades siendo sus objetivos (DIA del BOE de 2 de febrero de 2004) reducir los tiempos de recorrido de Madrid a Almería de las seis horas treinta y cinco minutos actuales a tres horas treinta minutos, favorecer las relaciones de Almería con el centro peninsular y levante, aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte de viajeros y mercancías. Por tanto la línea es de explotación conjunta. Por otra parte, el actual servicio de cercanías de Murcia podrá aprovecharse de esta nueva línea para lograr una mejora muy sustancial en sus frecuencias y tiempos de viajes.

En la DIA del tramo Murcia-Almería se señala: “Con el objeto de conferir a la vía la necesaria permeabilidad a su paso por el municipio de Lorca y dado el gran número de viales interceptados por la línea en esta localidad, se establecerán los oportunos contactos con las autoridades municipales para determinar los pasos que deberán ser repuestos. Con el fin de minimizar la afección en esta localidad debida a la ocupación de suelo y al ruido, se dispondrán los muros de sustentación de taludes y las pantallas acústicas que sean necesarias para conseguir el citado objetivo.”

En el Estudio Informativo sintetizado en la DIA, se indica que se analizó la posibilidad de construir una variante debido a que el aprovechamiento de la travesía ferroviaria reducía la velocidad a 80km/h. reponiéndose las estaciones de Lorca-San Diego y Lorca-Sutellana con la construcción de una nueva estación. Sin embargo, este análisis manifiesta que la mayor diferencia entre ambas posibilidades estriba en el menor impacto acústico de la variante al evitar el trazado urbano, pero con una mayor ocupación de suelos e impacto paisajístico con lo cual considera indiferente el trazado base (travesía) frente a la variante.

Ante esta solución y como respuesta al Estudio Informativo, el Ayuntamiento de Lorca solicita, entre otras, el soterramiento en cuatro kilómetros a lo largo de su tejido urbano, a lo que se responde desde la Administración que se trata de una propuesta de modificación que no está suficientemente justificada.

No obstante, y de acuerdo con los contactos efectuados con técnicos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, en la actualidad se está revisando el proyecto en el tramo que afecta al casco urbano de Lorca donde existen ciertas dificultades técnicas para acometer el soterramiento (debido fundamentalmente al cruce con el río Guadalentín), pero en cualquier caso parece que la solución no es definitiva.

En síntesis, se considera que la solución del trazado a lo largo de la travesía puede ser más favorable frente a la variante, tanto por su emplazamiento central como por la posible intermodalidad, puesto que la estación de autobuses se encuentra junto a la actual de ferrocarriles. Si a esto se suma el previsible reforzamiento de los servicios de cercanías, tan sólo restaría para que la solución fuese muy positiva que se consolidase el ansiado soterramiento y que el emplazamiento definitivo de la estación fuese el actual.

Repasando de manera resumida la evolución histórica de Lorca durante los dos siglos finales del milenio, una vez más, la configuración de la red de caminos se muestra como una de las responsables de la configuración de Lorca como plaza central de un vasto territorio que supera el ámbito comarcal. De este modo, en la etapa preferroviaria en el núcleo se concentraban los excedentes de los sectores primario y secundario para su comercio tanto a través de la ruta de Alicante a Andalucía como mediante el puerto de Águilas, más cercano a Lorca que el de Cartagena. La crisis del sector manufacturero implicó una crisis en la ciudad que pudo ser amortiguada en parte gracias al auge de la minería en las vecinas Águilas y Mazarrón. Sin embargo, ante los apuros de la minería y las dificultades por las que continuaban atravesando las manufacturas, la ciudad sufre un estancamiento en el primer tercio del siglo que se prolongaría hasta los años setenta en que una reconversión en el sector primario (ganadería) hace recuperarse en parte a la economía lorquina.

En cualquier caso, a lo largo del siglo XX su estancamiento socioeconómico provoca que vaya perdiendo paulatinamente relevancia en el sistema de ciudades del Corredor, máxime teniendo en cuenta que en la última década parece incluso consolidar su vocación en el sector primario, quedando relegada a un segundo plano regional en el desempeño de las actividades terciarias. A esta cuestión se ciñe fundamentalmente el papel jugado por las infraestructuras de transporte y particularmente la red viaria -pues el ferrocarril apenas resulta competitivo- ya que el acercamiento hacia el A.M. de Murcia está facilitando que sea ésta la que capte la demanda de bienes y servicios más allá del ámbito estrictamente comarcal perdiendo de esta forma Lorca su lugar histórico como cabecera subregional.

En definitiva, se aprecia cómo en la configuración de la actual Lorca se pueden distinguir varios aspectos: Uno tiene que ver con mayor accesibilidad relativa en el marco subregional cuya ventaja comparativa justifica la centralidad histórica de la ciudad por encima de los límites comarcales sobre todo durante el siglo XIX apoyada, claro está, por el auge en distintos momentos de los sectores manufactureros y mineros. Sin embargo, ante la crisis de éstos en el siglo XX, la ciudad queda sumida en un profundo estancamiento del que consigue salir merced a una reconversión en el sector ganadero y su industria asociada que llega hasta el siglo XXI. En consecuencia, la relevancia del sector terciario es baja en relación con las otras cabeceras subregionales históricas como Murcia y Cartagena de manera que, de un lado, el estancamiento prolongado y, de otro, la escasa importancia de este sector terciario provocan que esta función de plaza central supracomarcal vaya siendo absorbida por la primera de las metrópolis gracias a la cercanía respecto de ésta que han posibilitado las infraestructuras de transporte.

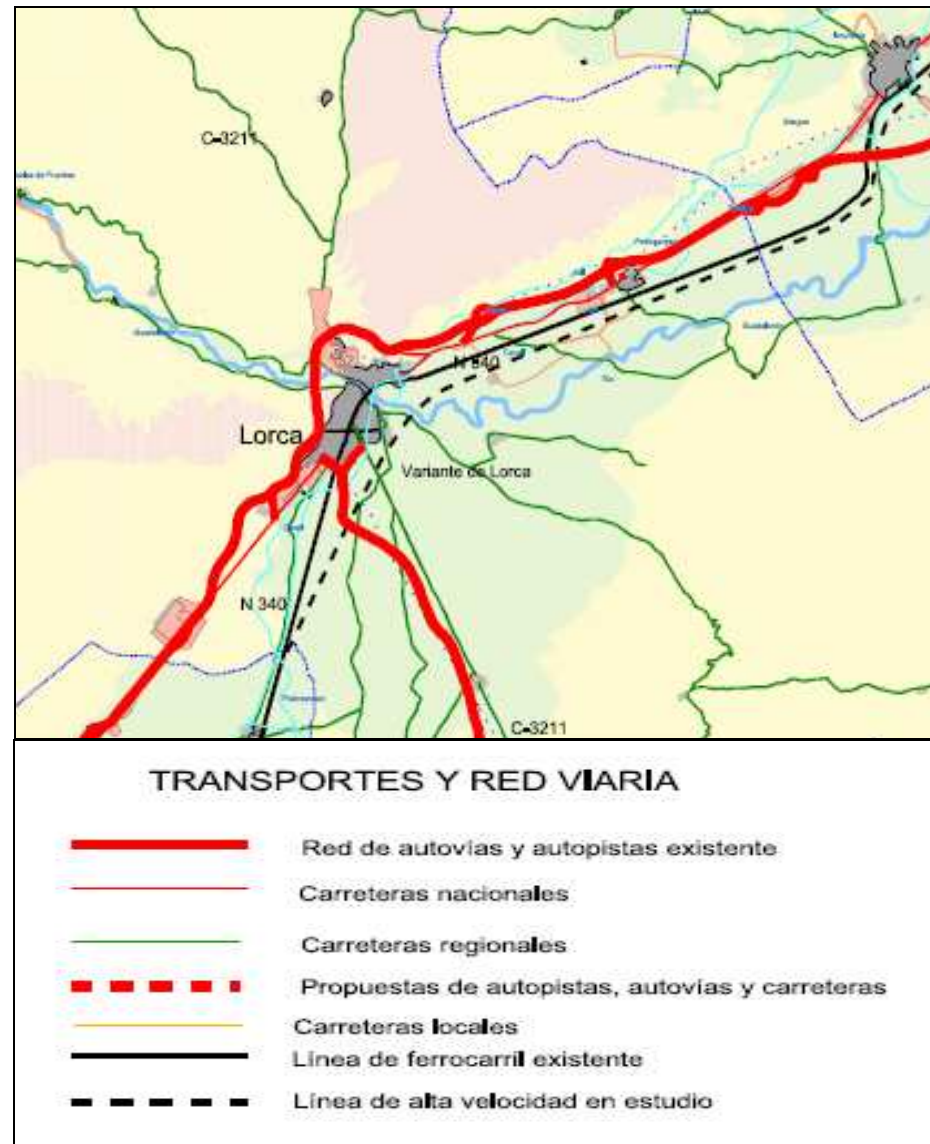
Así las cosas, cabe preguntarse si en relación con la llegada del AVE será posible que Lorca recupere parte del terreno perdido como cabecera destacada en el sistema de ciudades murciano o por el contrario continúe acelerando su dependencia del capital de la Región. Obviamente el factor que puede “tirar” en contra de un incremento de su autonomía puede ser precisamente el aumento de accesibilidad relativo frente a la carretera y el ferrocarril en la situación actual. No obstante, esta circunstancia no debería ser un factor desfavorable si existiese un tejido productivo con una reseñable ocupación en actividades altamente cualificadas. La realidad es que esto no es así, y la tendencia desde inicios de los noventa no anima a pensar que “a priori” esto pueda ser así. Sin embargo, alguna medida parece que se esté tomando para dotar a la ciudad de una ocupación en estas actividades terciarias avanzadas como el futuro Campus de Lorca adscrito a la Universidad de Murcia y sobre el

que ya se ha colocado la primera piedra<sup>159</sup>. También jugaría a su favor su alta relevancia en el turismo cultural, otro de los factores sobre los que el AVE puede “impactar” muy favorablemente y, por último, la acertada localización y operación urbanística en relación a la estación de alta velocidad, máxime si se consolida el soterramiento.

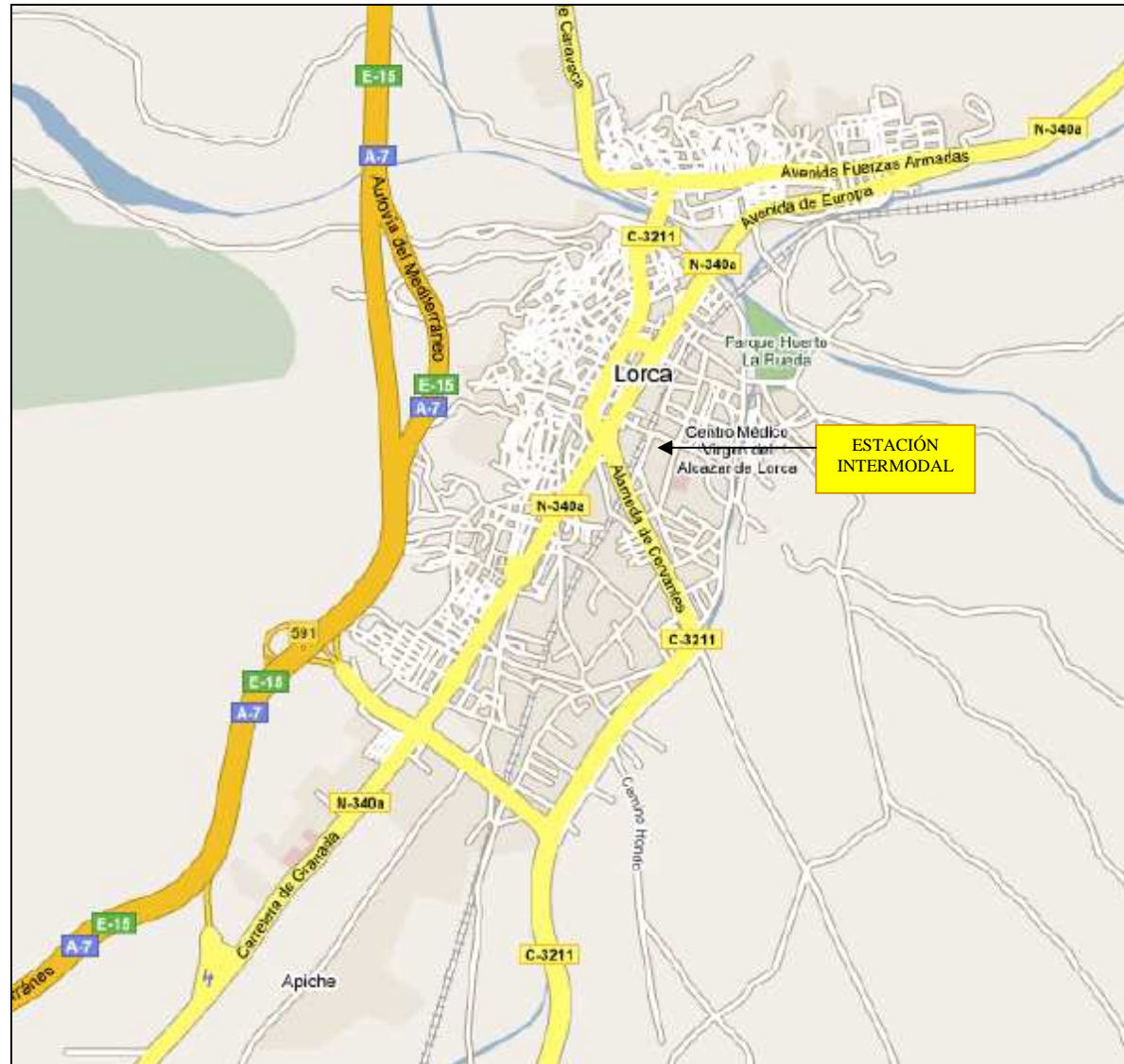
En definitiva, el impacto del AVE se estima medio en el marco del Corredor vislumbrándose con toda claridad que el punto más débil de la ciudad se encuentra en la escasa representación en la ciudad de actividades altamente cualificadas de modo que si no existe una política decidida de promoción de este subsector poco se puede esperar del AVE que no sea una mayor dependencia del A.M. de Murcia y una pérdida de centralidad derivada.

---

<sup>159</sup> Se esperan implantar cuatro titulaciones vinculadas al área de la salud. Fuente: <http://www.lorca.net>



Fuente: Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas: Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, Consejería de Industria y Medio Ambiente, Murcia, 2006



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth

- TARANCÓN:

El impacto de la alta velocidad en el municipio se considera bajo en términos relativos respecto del conjunto del Corredor, pues analizando las variables más destacadas en relación con la posible incidencia de la alta velocidad, en ninguna de ellas muestra ventajas comparativas en el marco del Corredor. Resumiendo la evolución histórica de Tarancón durante los últimos doscientos años y los factores que la han conducido a la coyuntura actual, de nuevo una ubicación privilegiada en la red de comunicaciones comarcal resulta de gran importancia puesto que es en torno a este núcleo relativamente favorecido donde se concentran los excedentes de las producciones agrícolas y fabriles así como desde donde se expiden hacia los núcleos rurales de los alrededores los productos llegados de que se carecen. Esta circunstancia propició, por tanto, que históricamente se fuese convirtiendo Tarancón en la plaza comercial y administrativa más destacada de su comarca. No obstante, adoleció de diversas crisis a lo largo de este periodo como la crisis manufacturera de mediados del siglo XIX, de la que pudo resarcirse gracias al auge vinícola décadas más tarde. Ya en la década de los sesenta con la introducción del girasol oleaginoso, el municipio experimentó un nuevo impulso económico, detectándose desde los años ochenta un fenómeno de descentralización de numerosas industrias desde el Área Metropolitana de Madrid, que ha provocado un aumento notorio en la ocupación en esta actividad e inducido un aumento de la centralidad de Tarancón en el espacio comarcal, como también se desprende del incremento en la actividad terciaria.

Ante este análisis, la llegada del AVE al Corredor Madrid-Levante no parece que vaya a reportar grandes beneficios a la ciudad de Tarancón, pues su gravitación actual sobre Madrid es de esperar que se mantenga, por lo que la mejora de las conexiones con respecto a otras localidades se consideran menores frente a la intensidad de las relaciones que establece con Madrid. En todo caso, un aumento de la centralidad de Madrid en el marco nacional e internacional puede hacer que continúe esparciéndose, alcanzando a localidades como Tarancón. Podría el AVE en el Corredor Madrid-Levante tener una mayor incidencia de la señalada si en Tarancón coexistiesen actividades complementarias respecto de las aglomeraciones urbanas levantinas como las asociadas al turismo cultural pero éste no es el caso.

En definitiva, el impacto del AVE en Tarancón se considera bajo puesto que su desarrollo socioeconómico durante los próximos años queda mucho más vinculado a lo que pueda acontecer en Madrid que en las posibles relaciones con Levante.

- CARBONERAS DE GUADAZAÓN:

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Carboneras de Guadazaón se estima relativamente bajo en el conjunto del Corredor. Se trata de un municipio que históricamente ha contado con una deficiente dotación de red de comunicaciones de transportes que en todo caso la han vinculado a Cuenca, y con ello a los avatares de la capital provincial. Así, aumentó su actividad fabril cuando Cuenca mostraba competitividad en las manufacturas mientras que en el posterior declive conquisó la estela de la capital. En cualquier caso, su economía ha estado ligada mayoritariamente al sector primario llegando a adoptar en



algún caso una ligera función de centralidad comarcal -coincidiendo con la expansión vinícola- que hoy parece quedar difuminada.

En primer lugar debe quedar claro que su escaso volumen de población, en torno a los mil habitantes, hacen impensable que pueda representar una alternativa a la centralidad de Cuenca, hoy día subprovincial, lo que no es óbice para que pueda recuperar o alcanzar una cierta centralidad en su comarca, con localidades todavía más pequeñas que Carboneras. Es en este sentido en el que cabe analizar el posible impacto de la alta velocidad en el municipio de Carboneras.

Así, ya se ha visto la gran dependencia establecida respecto de Cuenca de modo que ha sido precisamente el estancamiento cuense, que de manera generalizada ha acompañado a la capital durante el último siglo y medio, el que ha provocado que Carboneras haya perdido su referencia, observándose como consecuencia la emigración hacia zonas más prósperas como Valencia. Por lo tanto, en el devenir socioeconómico de Cuenca se encuentra la llave a esta cuestión. En este sentido, y de acuerdo con los análisis previos de las capitales, aunque presumiblemente Cuenca se desarrolle relativamente en menor medida que las grandes urbes del Corredor, es posible que pueda medianamente enderezar el rumbo según el impacto estimado de la alta velocidad. Esto podría ser suficiente para que Carboneras recuperase ese lugar de referencia próximo a nivel provincial y de este modo ocupar ese espacio de cierta centralidad comarcal que décadas atrás llegó de alguna forma a desempeñar. Pero, no sólo la evolución socioeconómica de Cuenca puede incidir en este aspecto, sino que su elevada especialización en el turismo cultural, adecuadamente gestionado, y ante el sustancial incremento de accesibilidad que proporcionará el AVE y que vendrá acompañado por una conexión mediante autovía según el PEIT que la situará por debajo de la media respecto de Cuenca, puede contribuir a este hecho.

En definitiva, aunque en términos absolutos la incidencia del AVE en Carboneras no se estime elevada, una previsible cierta recuperación del tejido socioeconómico de la capital Cuenca unida a su potencial turístico en forma de patrimonio, pueden favorecer una recuperación de Carboneras como plaza central en su espacio central en la Serranía Baja.

- CHESTE:

De acuerdo con las variables analizadas previamente, el impacto de la alta velocidad en el municipio de Cheste se estima medio en el marco del Corredor, debiendo destacar como variable más favorable la articulación social y, particularmente su baja tasa de paro.

Si se analiza la evolución socioeconómica del municipio desde finales del siglo XVIII, se observa que ha estado muy marcada por la vecindad de Chiva, y más concretamente por el diferencial de accesibilidad entre ambas respecto de su metrópolis Valencia. Así, durante la era preferroviaria esa ventaja relativa en la red de caminos favorecía a Chiva, a lo que cabía sumar su condición de cabecera de partido judicial con lo que era en este municipio donde se concentraba la actividad comercial y, en definitiva, el mayor crecimiento demográfico y económico. Sin embargo, en la era ferroviaria, la mayor cercanía del nuevo modo de transporte de Cheste respecto Valencia provocó que durante la expansión vinícola fuese en Cheste donde se concentrase esa actividad comercial trasladándose esa benignidad a las variables socioeconómicas en general. Del mismo modo, con la decadencia del ferrocarril y el nuevo impulso a la red de carreteras desde la segunda mitad del siglo XX, sobre todo

mediante la ejecución de la A-3, ha vuelto a quedar mejor dotada en términos de accesibilidad Chiva que Cheste respecto de Valencia, y otra vez parece aglutinarse el desarrollo en la primera frente a la segunda como se observa, por ejemplo, en una mayor concentración en Chiva de actividades descentralizadas vinculadas al sector secundario desde Valencia.

Por tanto, el factor históricamente determinante en el crecimiento de Cheste ha sido ese diferencial de accesibilidad respecto de Chiva en las relaciones con Valencia. De este modo, la pregunta inmediata es si el AVE va a remodelar esa situación tal cual ocurrió en la era ferroviaria. En este sentido, la accesibilidad de Cheste respecto de Valencia apenas se verá modificada puesto que el AVE discurre por otra línea de manera que, en todo caso, podrán ser mejorados los servicios de cercanías por la liberación de parte de los servicios de viajeros, aunque también los de mercancías por los mismos motivos. Tampoco en el transporte de mercancías parece que vaya a ser relevante la remodelación ferroviaria debido a la dispersión de las industrias en la comarca, su ubicación en el entorno de la A-3 y la proximidad de Valencia, con lo que previsiblemente será la carretera la que conserve su papel en la canalización de mercancías hacia la capital.

Quiere decirse con esto que en la actualidad es la mayor accesibilidad por carretera en Chiva respecto de Cheste la que está “volcando” relativamente un mayor crecimiento sobre la primera en relación a la segunda, gracias a la descentralización de actividades industriales de forma que, en este sentido, poco o nada puede aportar el AVE, pues, repetido en numerosas ocasiones, es el sector terciario con el mayores sinergias puede establecer. Si a esto se añade su escasa representación en el resto de actividades, a excepción una cierta especialización en el turismo residencial, pero sobre el que se ha justificado la presumible escasa incidencia del TAV, y una tímida especialización en el terciario avanzado, que probablemente tenga mucho más que ver con empleos localizados en la capital Valencia, el efecto del AVE en la ciudad de Cheste incluso se podría corregir de medio a bajo.

- LA ALMARCHA:

De forma “a priorística” y según el análisis de las variables básicas que se relacionan con el impacto de la alta velocidad, éste se considera muy bajo ya que en ninguna de éstas se observa una posición relativamente favorable para La Almarcha en el conjunto del Corredor.

Sintetizando la evolución histórica de La Almarcha durante los dos últimos siglos, se trata de un municipio eminentemente agrario, que no ha variado esa condición en todo el periodo, a pesar de una buena accesibilidad relativa por carretera, que ni siquiera en las fases de hegemonía de este modo logró avanzar una mayor relevancia del terciario. Probablemente uno de los factores que mejor puede explicar esta circunstancia haya sido el hecho de que la cabeza de partido judicial se ubicase en San Clemente, cuyo volumen de población y estructura sectorial de empleo responde más a esa función mencionada. Durante la segunda mitad del siglo XX atraviesa una crisis socioeconómica que se refleja en un saldo migratorio negativo y que en parte viene motivada, al igual que en el caso de Carboneras, por el estancamiento de la ciudad de referencia a nivel provincial, Cuenca, que ha provocado una “desarticulación” del espacio provincial con las consecuencias reseñadas para La Almarcha o Carboneras. Así que, en una cierta recuperación de la capital Cuenca puede residir la clave para fijar la población en el municipio, no en vano con la ejecución de la nueva autovía

recogida en el PEIT desde La Almarcha a Cuenca los tiempos de desplazamiento entre ambas se reducirán en torno a los treinta y cinco minutos.

Por otro lado, en cuanto a recursos propios en relación al AVE, se aprecia una cierta especialización en el turismo residencial de forma que si ya de por sí no es este modelo turístico el que mayor ventajas puede reportar de acuerdo con las características de la alta velocidad, la ausencia de un ferrocarril de cercanías fuerza al uso de otro modo de transporte desde la estación de Cuenca hasta Carboneras, con lo que su incidencia casi se puede prever casi nula.

En definitiva, aunque de acuerdo con las características socioeconómicas de Carboneras, no se espera que el AVE pueda establecer sinergias en la localidad, su oportunidad pasa como en Carboneras, por una recuperación de la capital, la cual quedará todavía más próxima con la futura conexión de una autovía entre ambas localidades, de manera que siendo previsible un cierto impulso en la capital conquense tal cual se ha estimado, cabría una posibilidad real que ese desarrollo en la capital se traduzca en una recuperación de las localidades vecinas como se vio para Carboneras y ahora para La Almarcha.

- **MOTILLA DEL PALANCAR:**

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Motilla del Palancar se considera relativamente bajo en el marco del Corredor según se desprende del análisis de las variables sobre las que la alta velocidad puede ofrecer una mayor incidencia.

Revisando los factores históricos que han posibilitado a Motilla llegar a la coyuntura actual desde la era preferroviaria, sin lugar a dudas ha sido su enclave estratégico en la ruta de Madrid a Valencia y de Cuenca a Albacete, el que le ha proporcionado su configuración de plaza central en su entorno comarcal aunque, por comparación con La Almarcha, sin olvidar su condición de cabeza de partido judicial. Incluso en la etapa ferroviaria la red de caminos se mostró determinante puesto que su ventaja relativa en este sentido unida a su emplazamiento próximo al litoral permitió que quedase integrado en las rutas nacionales e internacionales vinícolas, producto mayoritario en sus alrededores.

Ya durante la segunda mitad del siglo XX parece afianzar esa función de cabecera comarcal así que cabe preguntarse por qué esto ha sido posible a diferencia de lo ocurrido en Carboneras y La Almarcha. En este sentido, de nuevo el emplazamiento de Motilla y sus buenas comunicaciones por carretera parecen tener la respuesta. Así, pese a su pertenencia a la provincia de Cuenca e incluso su mayor cercanía respecto de ésta frente a Albacete, se advierte que gravita hacia la última de donde dista menos de una hora, lo cual se justifica por la favorable coyuntura socioeconómica que atraviesa Albacete y el reseñado estancamiento de Cuenca de forma que, si Carboneras y La Almarcha han perdido a Cuenca como cabecera de referencia, Motilla ha podido reorientar sus relaciones respecto de Albacete por ese emplazamiento y con ello mantener esa centralidad comarcal.

Teniendo presente que Motilla del Palancar no dispondrá de servicios ferroviarios de acuerdo con la red ferroviaria prevista y que su estructura sectorial de empleo ni su potencial turístico invita a pensar en sinergias de algún tipo en relación con la alta velocidad, la oportunidad del AVE para Motilla radica en que alguna de las capitales sobre las que puede estrechar lazos diarios, máxime con la futura ejecución de la autovía Albacete y Cuenca según

el PEIT<sup>160</sup>, experimente un dinamismo relativamente elevado en los próximos años para conservar ese liderazgo comarcal.

A la luz del análisis visto para las dos capitales, en sendos casos se estima que el impacto será relativamente favorable, siendo en Albacete el punto más fuerte por su ya cierta especialización en el sector terciario avanzado, mientras que en Cuenca lo es el potencial turístico, de manera que no parece que Cuenca vaya a experimentar un crecimiento durante los próximos años sustancialmente mayor que el albaceteño como para reorientar la gravitación de Motilla. En cualquier caso, lo que sí parece casi asegurado, es que Motilla tendrá una capital de referencia que puede seguir siendo Albacete.

- CASAS IBÁÑEZ:

Algo más desfavorecida que Motilla del Palancar podría verse Casas Ibáñez según los factores relacionados con el impacto de la alta velocidad pues en todas las variables se muestra relativamente en desventaja en el marco del Corredor, destacando su caracterización productiva, incluyendo el turismo, y el incremento de accesibilidad respecto del ferrocarril convencional.

Revisando su historia durante los dos últimos siglos se aprecia que a pesar de su ubicación prácticamente en el centro geográfico del Corredor Madrid-Levante, la red de caminos que le tradicionalmente le ha conectado con los principales ejes de transporte - Madrid a Valencia, Albacete, Alicante y Murcia- se ha encontrado en un estado precario en relación a estas rutas principales sobre todo durante la era preferroviaria. Éste parece ser el motivo por el cual sufrió un estancamiento socioeconómico durante esta primera mitad del siglo XIX en que su condición de cabeza de partido judicial fue insuficiente para posibilitar ese desarrollo. En la etapa ferroviaria, como ocurría en el caso de Motilla, quedó inconexa respecto del tendido ferroviario nacional pero su proximidad respecto de levante permitió comercializar sus excedentes vinícolas, observándose una consolidación como plaza central de su comarca favorecido, ahora sí, por su condición de cabeza de partido judicial. Durante la segunda mitad del siglo XX se pueden distinguir dos subperiodos, el primero durante las décadas de los sesenta y setenta, en que sufrió una considerable emigración hacia las zonas donde se concentraban los fenómenos de industrialización, y la segunda, en que parece recuperar parte del dinamismo perdido con un avance en las actividades terciarias, significativo de su liderazgo en su espacio comarcal. En este sentido, como se ha visto para Motilla, ha sido muy importante el dinamismo actual de la capital que, merced a su función de cabecera en el ámbito provincial, ha facilitado la articulación de ese espacio, de modo que las cabeceras comarcales como Casas Ibáñez pueden satisfacer sus necesidades administrativas y de servicios de un cierto nivel en la capital a la par que ejercen un papel de intermediarias entre la ciudad central y los núcleos eminentemente rurales. Desde luego, para consolidar ese proceso el avance de la red viaria ha sido fundamental pues ha permitido los flujos diarios desde estas cabeceras, como Casas Ibáñez hasta el polo central.

Por lo tanto, en el desarrollo futuro de Casas Ibáñez, teniendo presente su escasez de motivos turísticos, una estructura sectorial de empleo que avanza en el terciario, pero por su

---

<sup>160</sup> Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Prioridades y ámbitos de actuación sectoriales*, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, 2005, pág. 81.

volumen de población (menos de cinco mil habitantes en 2004) lo hará en todo caso en el terciario “básico”, y su desconexión de la futura línea de alta velocidad, el impacto del AVE en Casas Ibáñez quedará, en todo caso, a expensas de lo que pueda ocurrir en la cabecera provincial Albacete, puesto que si ésta no responde a los retos futuros, el devenir de Casas Ibáñez se antoja muy complicado oteando en el horizonte la emigración como ha ocurrido en los municipios homólogos conquenses. Si, por el contrario, Albacete consigue mantener e incluso reforzar esa posición de liderazgo actual cabe esperar que Casas Ibáñez consolide su función de plaza central que hoy día parece ya recuperar.

- SAGUNTO:

El impacto de la alta velocidad en Sagunto se considera medio de acuerdo con el conjunto de variables que se pueden relacionar con la incidencia del nuevo modo aunque, como se examina seguidamente, en realidad esta incidencia se estima menor de la aparente.

Sintetizando la evolución histórica de Sagunto y los factores más determinantes en la configuración actual del municipio, en primer lugar hay que resaltar que se trata de uno de los municipios que han ocupado un emplazamiento privilegiado como cruce de rutas en el Corredor. Así, durante la etapa preferroviaria era claramente favorecido por su inserción en la ruta costera de Valencia a Cataluña pero sobre todo porque desde el núcleo partía el camino hacia tierras aragonesas. Si a esto se añade la dotación de un puerto, parecería muy probable un gran crecimiento del municipio en este medio siglo. Sin embargo, ello no se produjo por la vecindad de la capital Valencia cuyo poder socioeconómico ya se dejaba sentir en la provincia, de modo que su puerto prácticamente anuló al saguntino. En la era ferroviaria y concretamente durante la segunda mitad del siglo XX, experimentó los vaivenes clásicos de un municipio cuya actividad dominante era la agricultura disponiendo de una gran cantidad de excedentes vinícolas y no apreciándose efectos significativos del ferrocarril hasta el auge de la comercialización de este producto. Sin embargo, todo cambió con la ejecución del ferrocarril hacia Aragón, pero fundamentalmente con el ferrocarril minero de Ojos Negros hasta Sagunto, en que realmente por primera vez en esta época Sagunto parecía poder aprovechar su emplazamiento estratégico. Este hecho cobra mayor trascendencia todavía cuando se decide la implantación de una planta de Altos Hornos en la ciudad que provoca la llegada de un importante contingente de inmigrantes que duplican los efectivos de la ciudad. Durante la segunda mitad del siglo XX, y en las décadas centrales del siglo, la industrialización de su entorno le favorece, mientras que la crisis de la siderurgia posterior -cierre de la planta de Altos Hornos- puede ser compensada por otras industrias más o menos relacionadas aprovechando el conocimiento existente en la materia en este núcleo a diferencia de otros. Por otro lado, durante los últimos años, se observa un incremento de población que parece más relacionado por fenómenos de suburbanización que por una descentralización de actividades desde Valencia capital. Así mismo, si ya durante la era preferroviaria se advertía un influjo notorio de Valencia sobre Sagunto, con el incremento de accesibilidad ocurrido desde entonces y el paulatino incremento de centralidad de Valencia en la región valenciana, no es de extrañar que buena parte de las funciones terciarias hayan sido capturadas por la metrópolis, aunque últimamente además de la especialización en el sector industrial también se observa en cierta medida en el terciario, tal vez en parte motivado por este fenómeno de suburbanización.

Por último, cabe destacar la futura ampliación del puerto de Sagunto bajo el proyecto de “ParcSagunt” de casi quince millones de metros cuadrados, dividido en varios distritos temáticos a los que se añade el Superpuerto de Sagunto y el Centro de Energías Avanzadas<sup>161</sup> y el nuevo acceso ferroviario previsto tanto en ancho internacional como ibérico en la remodelación de la línea de Valencia a Castellón<sup>162</sup>.

En definitiva, se aprecia la gran notoriedad que han tenido en Sagunto la complementariedad entre el ferrocarril y el puerto sobre todo desde el siglo XX y durante las últimas décadas, al tiempo que la proximidad de Valencia ha dificultado históricamente el desarrollo del sector terciario al menos como cabría de esperar en una localidad con sus ventajas comparativas en la red de comunicaciones.

Planteando ahora el posible impacto de alta velocidad en Sagunto, obviamente habrá que pensar en su incidencia en las relaciones con la capital Valencia y sus consecuencias sobre el Puerto de Sagunto. Respecto del primer caso, la ejecución de la línea de alta velocidad permitirá un aumento en la frecuencia de los servicios de cercanías tal cual se indica en la DIA señalada además de la ejecución de un sistema de plataforma reservada según el PIE, con lo que, en todo caso, se podría reforzar esa integración en Valencia, máxime teniendo en cuenta de acuerdo con el análisis efectuado que para la metrópolis es de esperar un incremento de su centralidad en el ámbito provincial. Con respecto al segundo aspecto, en primer lugar hay que recordar que el AVE es un servicio especializado para el transporte de viajeros por lo que no cabría esperar incidencia en su puerto. Sin embargo, es la remodelación de la red ferroviaria en su conjunto y concretamente la liberación de parte de los servicios de viajeros en la línea convencional lo que puede facilitar una mejora en los servicios de mercancías que, de acuerdo con las consultas realizadas a responsables del Ministerio de Fomento, podría incrementar la velocidad comercial de los 54km/h actuales a unos 70 km/h futuros. Considerando que los productos siderúrgicos son los mayoritariamente comercializados por el puerto de Sagunto y que se trata de un producto susceptible de ser transportado por ferrocarril como ocurre en la actualidad, es probable que el ferrocarril ayude a mejorar la competitividad del puerto de Sagunto por sus empresas vinculadas.

En síntesis, de la alta velocidad en Sagunto, se puede esperar una mayor integración en el A.M. de Valencia y un acicate para la competitividad de sus empresas, no ya por la alta velocidad en sí misma sino por la remodelación de la red ferroviaria en general del Corredor que permitirá incrementar sustancialmente las velocidades comerciales por ferrocarril disponiendo las empresas de Sagunto de un producto susceptible de transportar por ferrocarril, lo que añadido a la gran ampliación del puerto prevista, hace pensar que Sagunto experimentará un gran avance económico durante los próximos años gracias, sobre todo, a la apuesta por su puerto y como complementario a éste, a la remodelación de la red ferroviaria, mucho más que debido a la alta velocidad que apenas se relaciona con su actividad predominante.

---

<sup>161</sup> <http://www.parcSagunt.com/>

<sup>162</sup> DIA correspondiente recogida en el BOE de 16 de junio de 2006.

- ALCALÁ DE CHIVERT:

El impacto de la alta velocidad en Alcalá de Chivert se considera relativamente elevado debido principalmente a su elevadísima especialización turística hotelera, pero también a su muy alta articulación; concretamente su baja tasa de paro y sobresaliente nivel económico, el más alto de los municipios del Corredor.

Repasando la evolución socioeconómica de Alcalá de Chivert durante los dos siglos finales del milenio llama la atención su escaso desarrollo, al menos hasta los años ochenta del siglo XX, en relación con otros núcleos costeros próximos como, además de la capital, Sagunto o Vinaroz. Esto se explica fundamentalmente por la configuración de la red de transporte terrestre y la nula actividad de su puerto, abandonado desde mediados del siglo XIX reproduciendo los testimonios de Madoz. Así, hasta Alcalá de Chivert apenas llegaban rutas del interior castellanense a diferencia de lo ocurrido en las otras localidades mencionadas, con lo que el desarrollo socioeconómico se concentró en éstas gracias a las sinergias entre esas rutas transversales costeras y los puertos. De este modo, Alcalá de Chivert debía trasladar sus excedentes vinícolas hacia alguna de estas plazas, en concreto Vinaroz por su proximidad, quedando paulatinamente descolgada del crecimiento de la fachada costera de Castellón concentrando en estos otros núcleos. Así, partiría de una posición de clara desventaja ante la industrialización de los años sesenta que se concentraría obviamente en estas plazas, lo que explica el estancamiento relativo de Alcalá de Chivert. En este marco, hubo que esperar al auge del turismo para que Alcalá de Chivert saliera de su letargo, advirtiéndose una muy alta especialización en el turismo hotelero, y mucho menor en el residencial, así como de la actividad terciaria en general y construcción vinculada a la nueva oferta residencial y hotelera.

Desde luego, parece que es sobre la transformación de estas dos últimas décadas respecto de la que cabe plantearse el impacto de la alta velocidad, pues su caracterización históricamente agrícola y muy dependiente de las plazas centrales de la provincia seguramente no volverá a aparecer. En este sentido, y apreciando su transición al modelo turístico, preferentemente vinculado al modelo hotelero, se estima que el impacto de la alta velocidad será relativamente elevado, ya que a esta caracterización se suma su conexión ferroviaria con Valencia por lo que el incremento de accesibilidad de la alta velocidad en Valencia y Castellón le puede favorecer directamente gracias a su posible intermodalidad.

Por tanto, se estima relativamente favorable el impacto de la alta velocidad gracias fundamentalmente a su especialización en el modelo turístico hotelero, lo que puede favorecer la consolidación del Área Funcional que, junto a Cabanes y Torreblanca, se comienza a diseñar.

- SEGORBE:

El impacto de la alta velocidad en Segorbe se considera alto en términos relativos de acuerdo con las variables estudiadas a tal efecto aunque, como se examina a continuación, otros elementos pueden jugar un papel trascendente en el devenir del municipio.

Analizando los factores históricos que han delimitado la Segorbe de comienzos del siglo XXI desde finales del siglo XVIII, es evidente la notable incidencia que ha tenido la red de comunicaciones en su configuración como plaza central en su espacio comarcal. Así, durante la era preferroviaria, su emplazamiento en la ruta de Valencia (Sagunto) a Aragón en

un marco de baja accesibilidad para los núcleos rurales del entorno, significó un factor diferencial muy relevante, lo que propició que Segorbe se consolidara como plaza comercial y administrativa de esa zona. Sin embargo, durante la etapa ferroviaria, el núcleo quedaría estancado pese a ese emplazamiento privilegiado, debido a que las posibilidades de desarrollo socioeconómico se concentraron en otros núcleos próximos a Sagunto. Esto se debió, de un lado, a la tardanza de la llegada del ferrocarril a Segorbe, ya en plena epidemia filoxérica, aunque en realidad éste no era el cultivo mayoritario de su entorno, sino que fundamentalmente las labores agrarias se destinaban a la obtención de aceite, producto cuya comercialización estaba consolidada en los mercados nacional e internacional, de modo que el ferrocarril apenas pudo incidir favorablemente en este sentido, y de otro, a la ejecución del ferrocarril de Ojos Negros a Sagunto, lo que unido a sus excedentes vinícolas propició un espectacular crecimiento en su potencial de desarrollo a diferencia del estancamiento socioeconómico de Segorbe y sin olvidar tampoco la cercanía de la capital Valencia, cuyos niveles de crecimiento también eran muy elevados durante esta época.

Este estancamiento relativo tuvo como consecuencia la emigración hacia estas zonas litorales durante los años de industrialización en las décadas centrales de la segunda mitad del siglo XX, de forma que prácticamente no es hasta los años noventa cuando se aprecia una revitalización en sus tasas de crecimiento medio anual y un avance en las funciones terciarias, y por ende, en su papel articulador de la comarca del Alto Palancia, que desde mediados del siglo XIX había ido descendiendo paulatinamente. En esa tímida recuperación reciente parece tener mucho que ver de nuevo la red de comunicaciones puesto que coincide con la finalización de la autovía desde Segorbe hasta Sagunto, y por tanto, hasta Valencia ya que el ferrocarril no resulta competitivo en esta relación. Es decir, el “acercamiento” de Segorbe a Valencia, alrededor de media hora en la actualidad hace posible los flujos pendulares y la satisfacción de las demandas de bienes y servicios de primer orden de forma que Segorbe aparece como intermediario entre la metrópolis de Valencia y su entorno eminentemente rural.

Por tanto, la red de caminos se ha mostrado como un factor muy importante para el desarrollo de Segorbe y su consolidación como plaza central en el Alto Palancia, aunque con épocas en las que esto ha sido suficiente por el mayor crecimiento relativo de otras plazas próximas. En el presente, su relación con Valencia se antoja fundamental en la consolidación de Segorbe como lugar central de su comarca, y más concretamente el mantenimiento de la primacía de Valencia en el espacio regional ya que de lo contrario perdería ese lugar de referencia en el que aparece apoyarse para la recuperación de sus funciones de cabecera comarcal.

Lógicamente, el nuevo impulso que se estima cobrará la ciudad de Valencia durante los próximos años según se ha estudiado, puede ser el factor más positivo de acuerdo con la realidad actual de Segorbe, sin embargo, en relación estricta con la alta velocidad, pueden aparecer otros elementos que favorezcan esa consolidación en su espacio comarcal, como es una cierta relevancia en el turismo cultural y la mejora de las conexiones ferroviarias con Valencia.

En definitiva, es de esperar el fortalecimiento de Segorbe como plaza central en el Alto Palancia sobre todo a raíz de que su lugar de referencia, el A.M. de Valencia, se espera pueda seguir siéndolo tras la llegada del AVE, a lo que hay que sumar algún elemento endógeno como su patrimonio cultural que puede coadyuvar a esa consolidación aunque en menor medida.



- ONDA:

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Onda se considera medio de acuerdo con las variables más significativas vinculadas al AVE. Sin embargo, el análisis detallado de Onda que se recoge a continuación hace pensar en una incidencia relativamente menor.

Repasando la historia de Onda durante las dos últimas centurias y los factores socioeconómicos que han incidido en la conformación de la ciudad actual, se pueden distinguir varias fases. En un primer estadio, la red de comunicaciones le era muy desfavorable en sus relaciones con otros municipios costeros de la provincia, incluida la capital, así como respecto de otros del interior, lo que dificultaba enormemente la comercialización de sus excedentes agrícolas e industriales. Esto se justifica posteriormente cuando, sobre todo la llegada del ferrocarril, facilita su traslado hasta Castellón y su puerto como difusores de sus excedentes naranjeros y azulejeros. Esta acumulación de capital durante el primer tercio del siglo XX posibilitó que Onda fuese uno de los lugares con ventajas relativas para experimentar un intenso proceso industrializador, como así ocurrió en el sector cerámico y que llega hasta nuestros días. Así, su especialización en el sector secundario es muy elevada de forma que las actividades terciarias son satisfechas en la metrópolis, Castellón. El papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en esta última etapa viene marcado sobre todo por la complementariedad de la carretera y el puerto pero también el ferrocarril, y concretamente las estaciones de Villarreal y Burriana, para exportar los excedentes de la producción azulejera, siendo en todo caso la capacidad de adaptación de esa industria azulejera el factor más importante para el desarrollo de Onda durante los próximos años.

Teniendo en cuenta la especialización productiva de Onda con escasa presencia del terciario y del turismo, la posible incidencia del TAV se vincula de nuevo a la remodelación de la red de transporte en el A.M. de Castellón, en que las actuaciones más destacadas están relacionadas con la ampliación del puerto y el aumento en las velocidades comerciales por ferrocarril pueden contribuir a una mayor competitividad de su industria, pero en cualquier caso no como un factor determinante. En síntesis el impacto de la alta velocidad en Onda se considera relativamente bajo puesto que los factores que verdaderamente pueden incidir en su desarrollo futuro están muy poco relacionados con las oportunidades del AVE.

- ARANJUEZ:

El impacto del AVE en Aranjuez se considera alto en términos relativos, siendo su caracterización productiva, con una especialización media en el terciario y en la rama avanzada, una oferta turística relacionada con el patrimonio los factores en los que destaca en el ámbito espacial del Corredor. En cualquier caso, como se detalla a continuación, su devenir quedará muy vinculado a las relaciones con la metrópoli de Madrid.

Haciendo un breve repaso a los factores que han incidido el desarrollo socioeconómico de Aranjuez desde los albores del siglo XIX, en primer lugar cabe destacar su condición de Real Sitio hasta 1808 que limitaba notablemente la expansión agrícola municipal. De hecho a

partir de la supresión de esa condición, experimentó un desarrollo espectacular tanto en términos demográficos como comerciales y administrativos favorecido por su elevada accesibilidad, viaria en primera instancia y ferroviaria después, no sólo respecto de la capital sino con el resto de ciudades destacadas del Corredor y otras nacionales. Esto le permitió “engancharse” a los niveles de desarrollo generales del Corredor y, en particular al experimentado en otras plazas del Corredor de un tamaño y potencial económico similar hasta el primer tercio del siglo XX. Durante la segunda mitad del siglo XX adolece de un estancamiento relativo consecuencia de la crisis agrícola, base de su economía históricamente, observándose una recuperación desde la década de los ochenta a raíz de dos factores principalmente: La ejecución de la autovía N-IV que ha situado a Aranjuez a poco más de media hora de Madrid y como consecuencia de ello la descentralización / difusión de actividades industriales desde la capital hacia la comarca de Aranjuez, lo que ha facilitado el fortalecimiento de Aranjuez como cabecera comarcal ejerciendo un papel de intermediario en la provisión de bienes y servicios entre la capital de España y los núcleos comarcales altamente especializados en el sector industrial.

Es decir, que recientemente se observa una incidencia de la red viaria muy destacada en la configuración del Aranjuez actual como plaza central en el espacio comarcal, función ésta que el ferrocarril refuerza por su competitividad en las relaciones con la metrópolis.

En relación con el impacto previsible de la alta velocidad, su estructura productiva muestra una cierta especialización en los sectores secundario y terciario, incluido el avanzado, aunque esta última versión, probablemente con una localización de empleos mayoritaria en la capital, por lo que en este sentido la incidencia del AVE no es previsible que vaya a ser muy destacada. Sin embargo, su relevancia alta en el turismo cultural, precisamente por su histórica condición de Real Sitio, puede favorecer una incidencia positiva del AVE, máxime teniendo en cuenta la posible intermodalidad establecida en la estación de Madrid para conectar con Aranjuez.

En síntesis, el impacto del AVE en Aranjuez se considera podría rebajarse de alto a medio, siendo en todo caso su mayor oportunidad para su desarrollo la continuidad de la difusión de actividades industriales desde Madrid hacia su comarca, lo que está favoreciendo su fortalecimiento como cabecera comarcal. Con todo, la adecuada gestión y promoción de su rico patrimonio cultural puede “ayudar” a consolidar esa condición como variable con la que el AVE puede establecer evidentes sinergias.

- **ALCÁZAR DE SAN JUAN:**

A pesar de que el impacto del AVE en Alcázar de San Juan se estimó medio en términos relativos en el marco del Corredor Madrid-Levante, del análisis que sigue se desprende que en realidad se verá desfavorecida con efectos evidentes sobre su funcionalidad en el marco comarcal incrementando su dependencia respecto de las aglomeraciones urbanas más próximas.

Repasando la historia de Alcázar de San Juan durante los últimos doscientos años y los factores que han determinado su evolución socioeconómica, durante la era preferroviaria se trataba de un municipio que alcanzaba una cierta centralidad comarcal, pero adolecía de una red de caminos en buen estado que lastraba el crecimiento demográfico y económico.

Sin embargo, la gran transformación de Alcázar se produce con la temprana llegada del ferrocarril a mediados de los años cincuenta de manera que, a medida que se fue desarrollando la red ferroviaria nacional, fue convirtiéndose a Alcázar en un nudo ferroviario de importancia nacional puesto que allí confluían las líneas de Madrid a Andalucía y Levante. Así, el crecimiento de la red es paralelo al crecimiento de su población y de las actividades fabril y comercial, favorecidas también por la inducción del cultivo vinícola en su entorno y la crisis cerealística europea.

Este espectacular crecimiento de Alcázar apenas se ve lastrado por las crisis internacionales, como la derivada de I Guerra Mundial, hasta la segunda mitad del siglo XX, en que el ferrocarril pierde peso en el transporte de viajeros y mercancías a nivel nacional en favor de la carretera, de tal forma que Alcázar no se emplaza en ningún corredor principal de transporte viario, con lo que su estancamiento desde entonces es latente, quizá a excepción de la última década donde se aprecia una cierta recuperación de la actividad agraria con un efecto arrastre sobre el resto de sectores, canalizándose la descentralización de instalaciones fabriles desde la metrópolis de Madrid hacia aquellos núcleos situados a lo largo de las carreteras nacionales -autovías- que partían de ésta, como se ha visto para Tarancón o Aranjuez, quedando al margen Alcázar. En todo caso, su lejanía respecto de la capital podría haber dificultado este proceso aun cuando hubiese quedado conectada mediante una vía de alta capacidad.

Por lo tanto, el desarrollo de Alcázar durante el último siglo y medio ha quedado determinado por su ubicación favorable o desfavorable en relación a la red de transportes dominante, ferrocarril y carretera, de manera que en la actualidad le es desfavorable esa coyuntura.

Así, la pregunta que cabe responder es si Alcázar quedará ubicada estratégicamente en el marco nacional ferroviario ante la remodelación de la red ferroviaria nacional o ya no ocupará ese emplazamiento privilegiado. En ese sentido, de acuerdo con las actuaciones del Corredor Madrid-Levante, Alcázar quedará marginada de esa nueva red ferroviaria, aunque de acuerdo con el PEIT se ejecutará una línea de altas prestaciones desde Aranjuez hasta Albacete por Alcázar, al tiempo que se prolongará la línea que, partiendo de Madrid, alcanza la propia Alcázar hasta Jaén y Córdoba siguiendo el trazado actual del ferrocarril pero que, de momento, no se contemplan en las prioridades actuales sobre todo en el primer caso<sup>163</sup>, por lo que se puede afirmar que en la nueva red ferroviaria de alta velocidad para los próximos años Alcázar quedará en una situación relativamente desfavorecida.

También cabría inquirir la ubicación de Alcázar respecto de la red de carreteras futura, y en este caso, se prevé la finalización de la autovía hacia Ciudad Real y Valencia que situará a la capital de su provincia a menos de una hora, además de su reciente conexión con la A-4 de Madrid a Andalucía.

En síntesis, Alcázar de San Juan no ocupará a medio plazo una ubicación preferente en la nueva remodelación de la red ferroviaria nacional, con lo que ya no cabe esperar crecimientos de su población y actividad económica como los pasados inducidos por ventajas

---

<sup>163</sup> En el primer caso –línea de altas prestaciones Aranjuez-Albacete por Alcázar–, según las conversaciones con los técnicos responsables del Ministerio de Fomento, se encuentra en los estudios preliminares, mientras que la segunda –línea de Madrid a Jaén por Alcázar– todavía no se encuentra en información pública un tramo de más de cien kilómetros entre Manzanares y Vadollano, y el de Alcázar a Mora (Toledo) se encuentra en información pública (BOE de 21 de julio de 2006).

de accesibilidad relativas, aparte de que la importancia en los próximos años del ferrocarril no es de esperar que alcance la de antaño.

Por otro lado, la recién acabada autovía de Ciudad Real a Daimiel en 2003<sup>164</sup> ha supuesto un acercamiento a Ciudad Real, capital de su provincia, de modo que ya son posibles los viajes pendulares entre ambos núcleos. En cuanto a la distancia respecto de Madrid, ciudad hacia donde parece mostrar una mayor gravitación, parece elevada para que hasta Alcázar llegue la difusión de actividades fabriles como ya se apuntaba previamente.

De este modo, teniendo en cuenta este horizonte inicial desfavorecedor en la red de ferrocarriles nacional, su papel en el marco del Corredor parece restringirse, en el mejor de los casos, a su fortalecimiento en sus funciones de cabecera comarcal. Así, el AVE del Corredor Madrid-Levante queda demasiado distante como para que se puedan establecer sinergias con éste, de modo que ante la posibilidad de estrechar los flujos comerciales con Ciudad Real, a lo que se suma el hecho de ser su capital de provincia, y la mayor distancia respecto de Madrid para acrecentar éstos, es posible que Alcázar encuentre en Ciudad Real la cabecera que precisa para evitar quedar en un lugar aislado sin referencia superior donde satisfacer su demanda de bienes y servicios especializados, circunstancia esta última que podría derivar en una emigración como se ha visto en otros lugares del propio Corredor. De esta forma, el fortalecimiento actual de Ciudad Real en sus funciones como capital de provincia puede favorecer esa consolidación de Alcázar como cabecera comarcal pero, desde luego, con una relevancia ya muy alejada de lo que fue hasta mediados del siglo XIX.

Es decir, que el AVE Madrid-Levante seguirá relegando a Alcázar, como ya hiciera la carretera desde los años cincuenta, a una posición secundaria en el marco de este espacio, estimándose una cierta reorientación de sus flujos hacia Ciudad Real -al menos hasta que no finalice la línea Madrid-Alcázar- de mantener la dinámica actual de esta capital manchega y favorecida por la ejecución de la autovía de Valencia a Lisboa, y concretamente por el recién inaugurado tramo entre Ciudad Real y Manzanares.

- VILLARROBLEDO:

El impacto del AVE en el municipio de Villarrobledo se estima bajo relativamente, debido a que los valores de las variables directamente relacionadas con esa incidencia apenas se muestran relevantes salvo la conexión ferroviaria con la estación correspondiente de Albacete. Sin embargo, el siguiente análisis histórico muestra otras claves para interpretar cuál puede ser la incidencia del AVE en el municipio.

Así, repasando su evolución histórica y las circunstancias más destacadas en el plano socioeconómico durante los dos siglos finales del milenio, el municipio tradicionalmente ha desempeñado funciones de cabecera comarcal, siendo muy importante para afianzar ese liderazgo la red de comunicaciones, además, claro está, de la favorable dotación de recursos naturales. Durante la era preferroviaria fue su buena accesibilidad relativa la que permitió concentrar la actividad comercial de su entorno en momentos difíciles para los espacios manchegos por la crisis manufacturera lo que minoró dicha crisis. Posteriormente, el ferrocarril reforzaría esa centralidad de Villarrobledo en el ámbito comarcal favoreciendo

---

<sup>164</sup> Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras en *Los transportes y los servicios postales, Informe anual 2003*, Madrid, 2004.

notablemente la comercialización de los productos vinícolas de su entorno, experimentando un crecimiento socioeconómico muy destacado hasta el primer tercio del siglo XX. Ya en la segunda mitad del siglo XX, la industrialización de las grandes aglomeraciones urbanas forzó a la emigración a parte de su población debido a las mayores posibilidades de empleo en estas zonas hasta los años ochenta, en que parece recuperarse su industria alimentaria y el comercio vinícola sobre todo. En esta última fase también parece incidir favorablemente la red de comunicaciones, fundamentalmente la red viaria, ya que el municipio queda situado a menos de una hora de Albacete, centro administrativo y de servicios de primer orden provincial, que atraviesa por una favorable coyuntura y que permite articular su espacio, tal cual se describió para los casos de Mottilla del Palancar y Casas Ibáñez. De esta forma Villarrobledo se convierte en el siguiente eslabón en el sistema de ciudades regional como espacio de transición entre la cabecera provincial y los núcleos rurales de la comarca.

Ante este análisis, y teniendo en cuenta que ni el incremento de accesibilidad relativo, ni la estructura sectorial de empleo, ni la oferta turística se presentan con valores en los que quepa esperar una sinergia en Villarrobledo respecto de la alta velocidad, prácticamente tan sólo cabría esperar como impacto del AVE una consolidación de Albacete como centro funcional de su provincia que permitiese mantener a Villarrobledo como ese lugar de referencia en el marco regional, reforzando su centralidad comarcal como lugar intermedio entre la capital de la provincia y los núcleos rurales del entorno. Tal cual se ha estimado, es muy probable que Albacete consiga sostener ese dinamismo durante los próximos años, con lo que es factible que Villarrobledo mantenga e incluso refuerce su primacía comarcal. En todo caso, la liberación de servicios de viajeros de largo recorrido por la línea convencional a su paso por Villarrobledo, puede favorecer el incremento de los servicios ferroviarios con la capital manchega, y el aumento de las velocidades comerciales para los servicios de mercancías, con lo que también se puede ver favorecida tanto por la realización de viajes pendulares hacia Albacete así como por la competitividad de su industria alimentaria y vinícola.

- LA RODA:

Tampoco en La Roda la incidencia del AVE en términos relativos se considera elevada ya que ninguna de las variables básicas en relación con el impacto del nuevo ferrocarril muestra ventajas comparativas en el marco del Corredor.

Analizando la dinámica socioeconómica de La Roda durante los últimos doscientos años, ésta ha venido marcada, de un lado, por la buena accesibilidad relativa en el marco del Corredor a lo largo de todo el periodo así como su condición de cabecera de partido judicial, y por otro por, la cercanía respecto de Albacete, cuya accesibilidad relativa era mayor que en La Roda a lo que cabe adicionar el rango de capitalidad provincial, por lo que sus dos factores diferenciales en su entorno prácticamente serán anulados por la vecindad de Albacete. Por ello, tradicionalmente ha sido un municipio muy vinculado a las actividades primarias, pues las terciarias se han concentrado en la capital regional. De este modo, durante la segunda mitad del siglo XX se vio abocado a fenómenos de emigración hacia lugares en plena industrialización que, no obstante, parecen en cierta medida superados desde los años ochenta en que se advierte una recuperación en la industria agroalimentaria, apreciándose una

especialización en el sector secundario a diferencia de Albacete que lo hace en el terciario lo que confirma su dependencia funcional de la capital de la provincia.

Como se ha señalado, atendiendo a las variables respecto de las cuales es de esperar la mayor incidencia del AVE, La Roda se encuentra en clara desventaja en el espacio regional, con lo que al igual que ocurría en otros municipios analizados con anterioridad, la oportunidad del TAV para La Roda pasa por el sostén de Albacete como centro de gran dinamismo socioeconómico regional. También hay que tener en cuenta, de forma similar al caso de Villarrobledo, la posibilidad de mejorar los servicios regionales respecto de Albacete y de recuperar el ferrocarril para el transporte de mercancías de sus excedentes agroalimentarios.

- HELLÍN:

El impacto del AVE en el municipio de Hellín se estima relativamente bajo puesto que casi a excepción de una cierta especialización en el turismo cultural y la conexión ferroviaria con las ciudades con futura estación AVE, el resto de variables no muestran valores significativos de cara a una incidencia relevante del TAV.

Repasando su historia durante los últimos doscientos años se aprecia que queda marcada claramente por dos hechos: El primero tiene que ver con la explotación de sus ricas minas de azufre que parecen datar de la época romana, lo que provocó un crecimiento socioeconómico considerable durante todo el periodo de expansión de éstas, sobre todo durante el siglo XIX. En ese marco, la red de comunicaciones aunque no excesivamente favorable para Hellín posibilitó la comercialización de sus excedentes a través de las rutas camineras Madrid-Murcia-Cartagena y la cercana de Andalucía a Valencia por Caravaca, reforzada por la ferroviaria paralela a la primera.

Sin embargo, la crisis de la minería y el auge vinícola de otras zonas a finales del siglo XIX, se tradujo en la emigración de parte de su población que no obstante se recuperaría hacia finales del primer tercio de siglo gracias a la mejora de la minería y la crisis filoxérica y sin perjuicio de una cierta actividad manufacturera. Ya en la segunda mitad del siglo XX, la decadencia final de la minería, unida a la crisis de las manufacturas, provocaron una reincidencia en los fenómenos migratorios que nuevamente se superen en los años ochenta gracias al resurgir de las manufacturas (cuyas perspectivas ahora ya no son tan halagüeñas) y la industria agroalimentaria en menor grado. En esta última década, en esa recuperación de Hellín, parece advertirse una relevante influencia de la red viaria sobre todo gracias al acercamiento, unos cuarenta y cinco minutos, respecto de Albacete, ciudad hacia donde gravita, posibilitando la satisfacción de bienes y servicios de primer orden y desempeñado el papel de ciudad articuladora en el espacio comarcal reforzando esas funciones como demuestra su avance en las actividades terciarias.

Inquiriendo por la relación entre el municipio de Hellín y el impacto de la alta velocidad, cabría reseñar una cierta especialización en el turismo cultural y la próxima mejoría en la línea ferroviaria hacia Murcia (variante de Camarillas) que situará a Hellín a unos cuarenta minutos de la capital murciana. En ese sentido, la cercanía respecto de Murcia, aunque ya por carretera el tiempo es inferior a una hora, hace plantearse la posible reorientación de Hellín en el sistema de ciudades, discusión ésta que se acometerá en el siguiente apartado sobre el modelo territorial futuro, aunque se adelanta que esa gravitación

dependerá del mayor dinamismo relativo que experimenten las aglomeraciones de Albacete y Murcia.

Con ello, queda garantizada para Hellín la existencia de una ciudad de referencia de rango metropolitano con suficiente dinamismo para proveer a sus habitantes de los servicios especializados que precisarán, factor clave para una adecuada vertebración territorial que permita sostener el liderazgo en el marco comarcal con lo que, en síntesis, es de esperar que el AVE fortalezca el liderazgo de Hellín en el marco comarcal.

- CIEZA:

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Cieza también se considera relativamente bajo en el marco del Corredor, ya que no aparecen variables relacionadas con la incidencia socioeconómica del AVE en la que adquiriera ventajas comparativas en el espacio del propio Corredor a excepción de una alta especialización en el turismo cultural.

Históricamente, durante los últimos doscientos años, también en el caso de Cieza se observa una incidencia muy notable de la red de comunicaciones como lugar central en el espacio comarca, situado en la ruta de Madrid a Murcia y Cartagena y muy próximo a la ruta de Andalucía a Valencia por Caravaca. Específicamente, la incidencia de la red de comunicaciones y concretamente del ferrocarril, se aprecia desde mediados del siglo XIX en que la integración de los mercados cerealísticos a nivel nacional e internacional hizo entrar en crisis a la ciudad a la vez que ante el despegue de la actividad agrícola e industrial vinculada a los cítricos, permitió una mejor comercialización. Ha sido esta actividad sobre la que se ha apoyado la actividad económica de Cieza en la segunda mitad del siglo XX, ya consumada la decadencia del esparto. Así, en la actualidad, el sector primario alcanza una notable especialización, pero también se advierte un progresivo incremento en las tareas terciarias como corresponde a la cabecera comarcal. Este proceso ha venido favorecido por la proximidad a la metrópolis de la capital regional -menos de media hora- como núcleo de referencia para la satisfacción de bienes y servicios avanzados mientras que es la propia Cieza la que provee de otros más básicos a los núcleos rurales del entorno. Tanto en el transporte de viajeros como de mercancías ha sido fundamentalmente la red de carreteras la que ha favorecido estos fenómenos debido a la falta de competitividad del ferrocarril en ambos casos, en el servicio de viajeros por su elevado tiempo de viaje además de una muy baja frecuencia, y en el de mercancías debido a la dispersión de la industria conservera.

Ante este diagnóstico de la situación pasada y actual de Cieza, no es la estructura sectorial de empleo de Cieza sobre la que quepa esperar una incidencia elevada del TAV, si bien en el municipio existen otros potenciales endógenos como su alta especialización en el turismo cultural que pueden favorecer un impacto positivo del AVE en el municipio. También hay que tener en cuenta que las actuaciones en la línea de Hellín a Murcia mejorarán los tiempos de transporte por ferrocarril en el marco del Corredor pero, lo más importante, en relación a la capital murciana, lo que puede favorecer que se incremente la gravitación de Cieza sobre Murcia. Esa cercanía podría llegar a provocar que Cieza perdiese parte de la actividad terciaria como cabecera comarcal si el diferencial de crecimiento relativo entre el A.M. de Murcia y Cieza es muy alto, como ocurre en La Roda respecto de Albacete, y esto es muy probable tras el examen realizado. Por consiguiente, es razonable suponer una mayor

dependencia funcional de Cieza en el futuro a consecuencia de la llegada del TAV enmarcándose en este fenómeno la incidencia más destacada de la alta velocidad en Cieza.

- **TORRE-PACHECO:**

El impacto del AVE en el municipio de Torre-Pacheco se estima bajo en el marco del Corredor, pues las mejoras en la accesibilidad ferroviaria respecto de la situación actual y la elevada articulación social, específicamente su notoria tasa de actividad, son claramente contrarrestadas por sus limitaciones en la estructura sectorial de empleo y su caracterización turística.

La evolución histórica de Torre-Pacheco desde fines del siglo XIX está marcada por varios aspectos de cierta relevancia: El primero tiene que ver con su segregación de Murcia en 1835, advirtiéndose un contingente de inmigrantes muy elevado durante esas décadas debido a la crisis en las zonas urbanas y la consiguiente emigración de la ciudad al campo, además de las posibilidades que iban apareciendo en Torre-Pacheco vinculadas a la minería. Posteriormente, la llegada del ferrocarril demostró la ineficiencia en las labores agrarias sometiendo a una crisis al municipio de la que conseguiría escapar momentáneamente con la explotación del mineral hierro a finales de siglo ante la demanda en los mercados nacional e internacional. Así, la crisis minera subsiguiente volvería a “sacar a flote” las dificultades de su agricultura por la regular calidad de sus tierras y la escasez de agua.

Durante la segunda mitad del siglo XX la crisis de los sectores mencionados forzaron a la emigración a parte de sus efectivos, siendo a partir de los setenta con la llegada de las aguas del Trasvase Tajo-Segura cuando el sector primario cobró nuevos bríos y cuya notoriedad en el sector se mantiene hasta principios del siglo XXI, siendo incluso inferior la ocupación en el terciario inferior al primario, lo que indica que las labores terciarias han sido absorbidas en su mayor parte por la cercana Cartagena. La influencia de la red de comunicaciones durante estas últimas décadas, y concretamente de la red viaria, pues la ferroviaria no es absoluto competitiva, se circunscribe a la facilidad para la comercialización de sus productos hacia el interior peninsular como hacia el puerto de Cartagena, además de favorecer el acceso de bienes y servicios en la cabecera Cartagena aumentando por este concepto su dependencia funcional de esta ciudad.

En este contexto, la incidencia del AVE en el municipio de Torre-Pacheco se considera muy baja debido a su clara vocación agrícola, resultando en todo caso de interés analizar su posible reorientación en esos vínculos territoriales por la cercanía respecto de las aglomeraciones urbanas de Cartagena y Murcia. Ello dependerá del diferencial de evolución socioeconómica que se establezca entre ambas. En ese sentido, en el apartado siguiente se analizará esa posible reorientación, pero en cualquier caso, se puede afirmar que se trata de un municipio “tenso” que aumentará su vinculación funcional respecto de alguna de las dos por su estancamiento relativo en relación con la llegada del AVE.



- JUMILLA:

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Jumilla se estima relativamente muy bajo pues con la excepción del incremento de accesibilidad ferroviaria y la relevancia alta en el turismo cultural, en el resto de variables muestra valores por debajo de la media del Corredor. Sin embargo, para cerciorarse de esto, conviene hacer un repaso histórico al devenir socioeconómico de Jumilla desde finales del siglo XVIII.

Éste, ha venido marcado casi con exclusividad por el cultivo del viñedo y la comercialización de los caldos derivados. Así, durante la era preferroviaria la crisis que azotaba a la vecina Yecla por las dificultades manufactureras y, en general, a la zona centro de la Región de Murcia, pudieron ser superadas por su escasa vinculación a esta actividad. Como es lógico atravesó por momentos de gran intensidad en su crecimiento poblacional y económico durante la segunda mitad del siglo XIX, coincidiendo con las décadas de máximo esplendor de comercialización vinícola. Además, la crisis de la filoxera le afectó en menor grado que en otros lugares, lo que también le favoreció para ver reducida su incidencia en el municipio.

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX, hasta los años noventa, ha pasado por momentos difíciles como demuestra su intensa emigración en las décadas previas, relacionada con las mayores posibilidades de empleo en la vecina Yecla, ciudad hacia donde históricamente ha gravitado. A partir de entonces parece recuperar su actividad como indica el elevado contingente de inmigrantes y el aumento de los ocupados en valor absoluto en el sector primario, con efectos de arrastre sobre la construcción para atender la demanda de viviendas de esos inmigrantes, advirtiéndose por consiguiente una ocupación y una relevancia muy bajas en el sector terciario. Sin embargo, alcanza una especialización relativamente elevada en el turismo cultural.

Respecto del papel de las comunicaciones a lo largo de todo el periodo, se observa cierta incidencia durante la etapa preferroviaria que relativamente benefició a Yecla, lo que pudo favorecer a ésta para convertirse en la cabecera de todo el Altiplano. Sin embargo, hecha esta consideración, su impacto fue escaso en su dinámica pues la coyuntura vinícola no ha venido condicionada por la red de infraestructuras. En todo caso, la ruta de Granada a Valencia por Caravaca era la que facilitaba el comercio de esos excedentes agrarios, mientras que el periodo de existencia del ferrocarril no coincide con ningún alza o baja en esa comercialización de ahí que éste sea uno de los municipios sobre los que menor incidencia parece haber tenido la red de comunicaciones.

Cabe preguntarse ante este diagnóstico acerca del impacto de la alta velocidad en Jumilla. Pues bien, desde luego su especialización en el sector primario no es precisamente lo más indicado de cara a la aparición de sinergias. Además, la relevancia del terciario es escasa, su articulación social también baja y seguirá desconectada de la red ferroviaria tras la remodelación de las líneas en el Corredor. Sin embargo, y como factor positivo cabe resaltar su potencial en el sector turístico cultural. Por lo tanto, cabe esperar un impacto de la alta velocidad de bajo a muy bajo, siendo, en todo caso, muy recomendables las políticas de promoción de turismo cultural para poder aprovechar en alguna medida la aparición del TAV en el Corredor.

Por último, hay que hacer mención a su posible reorientación en el sistema de ciudades a raíz de una cierta influencia detectada del A.M. Murcia en detrimento de la vecina Yecla, que podrá verse favorecida por la futura puesta en marcha de la autovía Blanca-Fuente

La Higuera por Yecla, debiendo también considerar la influencia por el este de Villena, donde se esperan servicios de AVE regionales. Esta cuestión se estimará en el apartado de conclusiones aunque de entrada el impacto relativo en Murcia y Villena de acuerdo con lo visto anteriormente y a falta de las consideraciones que más adelante se verán para Yecla, se decanta a favor de Murcia de modo que a estas alturas parece más probable que aumente esa vinculación funcional respecto del A.M. de Murcia.

- YECLA:

El impacto del AVE en Yecla se estima relativamente bajo en el marco del Corredor ya que tan sólo cabría destacar el incremento de accesibilidad viaria y la articulación social como variables en las que no quedaría por debajo de los valores medios para el conjunto de municipios del Corredor aunque, como siempre, se debe revisar su devenir histórico para poder concretar estos aspectos.

Así, haciendo un breve repaso a la historia socioeconómica de Yecla durante los dos últimos siglos del segundo milenio, la configuración de la red viaria, fundamentalmente durante la era preferroviaria, ha sido la responsable en buena medida de su liderazgo comarcal, puesto que respecto del resto de núcleos, y especialmente con respecto a Jumilla, su accesibilidad fue mayor en relación con los principales ejes de transporte del Corredor, con lo que en torno a ésta se fue conformando un área comercial siendo Yecla el centro de los intercambios tanto para los productos excedentarios como deficitarios. A lo largo de esta primera etapa, no obstante, adoleció de la crisis de las manufacturas, por lo que su dinámica demográfica y económica no pasó de moderada.

En la etapa ferroviaria, y como tantos otros municipios, experimentó un notable crecimiento aunque también lastrado por las dificultades de comercialización de finales de siglo y la posterior emigración hacia otras zonas de España. Esto no fue obstáculo para que en ese marco comarcal del Altiplano reforzase su centralidad en base a las ventajas relativas señaladas previamente, no advirtiendo, en todo caso, una influencia destacada con la llegada del ferrocarril puesto que no coincide con ningún momento de auge especial en esta fase.

Desde mediados del siglo XX, y aunque en las décadas centrales todavía restaban ecos de la emigración señalada, progresivamente va especializándose en la actividad fabril relacionada con la madera, y derivada de las necesidades de la industria conservera. A partir de ahí evolucionaría hacia el mueble, notando en la actualidad una especialización muy elevada en este sector, a la vez que un aumento en el porcentaje de ocupados en el sector terciario como corresponde a una cabecera comarcal. En este proceso, el papel de la red viaria se considera menor puesto que en otros muchos núcleos de la provincia esta actividad conservera se “apagó” debido a que no asumieron los retos de transformación industrial que requería. Sin embargo, el incremento de accesibilidad viaria, pues desde 1969 dejó de funcionar el ferrocarril, ha propiciado un gradual acercamiento hacia la capital Murcia, distante en la actualidad alrededor de una hora, si bien sus mayores vínculos extracomarcales parece establecerlos con la vecina localidad alicantina de Villena. Por último, cabe recordar que el incremento de accesibilidad respecto de Murcia también afecta a Jumilla, separada de la capital unos cuarenta y cinco minutos y sobre la que podría incrementarse su dependencia funcional respecto de ésta en detrimento de Yecla. Es más, con la construcción de la autovía de Blanca a Fuente La Higuera por Yecla, podría incluso incrementarse la dependencia de

Yecla también respecto de Murcia, perdiendo paulatinamente sus funciones de centralidad comarcal. Como contrapeso a esta circunstancia, surge Villena, donde estarán presentes servicios de alta velocidad regional para tratar de consolidar este espacio subregional.

A partir de este análisis ya se puede efectuar una estimación acerca del impacto de la alta velocidad en el municipio. Así, su elevada especialización en el sector secundario y la consecuente baja actividad terciaria, no invitan a pensar que su incidencia vaya a ser destacada. Tan sólo cabría destacar como elementos favorables una cierta especialización en el turismo cultural y la proximidad respecto de la futura estación de Villena, aunque únicamente por carretera. Por tanto, el impacto de la aparición del AVE en Yecla se considera bajo relativamente en el marco del Corredor, y derivado de esto y del análisis de las localidades circundantes referidas previamente, y aunque esto se abordará con mayor profusión en el siguiente apartado, no parece probable la configuración de ese área integrada, entre otros, por Villena y Yecla, una alternativa al crecimiento de las grandes aglomeraciones urbanas del Corredor.

- **ALMANSA:**

El impacto de la alta velocidad en Almansa se considera también bajo a la vista de los valores adoptados por las principales variables consideradas en relación con la incidencia de los nuevos servicios ferroviarios, lo que queda justificado a la luz de su estructura sectorial de empleo y actividad turística, en las que se encuentra en clara desventaja en el ámbito del Corredor.

Repasando los factores históricos más determinantes desde finales del siglo XVIII que han posibilitado que Almansa alcance la importancia que a comienzos del siglo XXI ha adquirido, desde luego ha sido su ubicación estratégica en el cruce de caminos desde Madrid y Albacete hacia Valencia y Alicante lo que le ha permitido ejercer un papel de liderazgo en su espacio comarcal, de manera que primero fue la red caminera, después la ferroviaria hasta el primer tercio del siglo XX, y desde entonces la viaria de nuevo, las que reforzaron ese privilegiado emplazamiento de cara a su consolidación como plaza central en su entorno. Durante la era preferroviaria se trataba de un municipio eminentemente rural mientras que la llegada del ferrocarril supuso la crisis de sus excedentes cerealísticos por la contracción de los precios, debiendo de esperar al auge vinícola del último cuarto del siglo XIX para recuperar su dinamismo demográfico, alentado también por un progresivo aumento de la actividad manufacturera y de las tareas terciarias propias de la cabecera de partido judicial y por su mayor accesibilidad relativa en el marco comarcal. Esta acumulación de capital y actividad artesanal posibilitó que el municipio se convirtiese en uno de los focos donde se concentró la industrialización de los años sesenta y setenta del siglo XX.

En el presente mantiene una intensa actividad fabril, donde sigue destacando la manufacturera, aunque se advierte una crisis en el sector motivada por la creciente competencia de otros países en vías de desarrollo, cuyos costes de producción son sustancialmente menores y cuyo reflejo se trasladan a la ralentización en el ritmo de crecimiento de su población durante los últimos años. En esta segunda mitad del siglo XX las infraestructuras de transporte, viaria fundamentalmente, han favorecido la comercialización de sus excedentes de todo tipo al tiempo que permitido el acceso a bienes y servicios de primera magnitud sitios en la capital de la provincia, de la que dista en la actualidad unos tres

cuartos de hora, ejerciendo el papel de intermediación entre la urbe central, Albacete, y los núcleos rurales de sus alrededores, reforzando de esta forma su liderazgo en el espacio comarcal.

En definitiva, el municipio de Almansa muestra una elevada dependencia del sector industrial, y concretamente de las manufacturas (calzado en su gran mayoría) que atraviesan momentos difíciles, de manera que si no consigue enderezar el rumbo podría perder relevancia en ese espacio comarcal, y por extensión, en el conjunto del Corredor. Si la pregunta es si la alta velocidad puede hacer mejorar la situación del sector, a tenor de todo lo expuesto en este trabajo, la respuesta es negativa. En todo caso, la liberación de servicios en las líneas convencionales puede favorecer el transporte ferroviario de mercancías aunque no hay que olvidar que las manufacturas son difícilmente trasladables al ferrocarril y la crisis no parece tener que ver con las deficiencias en el sector del transporte.

Quiere decir esto, que para poder aprovechar las sinergias del TAV, y en definitiva, adaptarse a las nuevas demandas, es recomendable la apuesta por el sector terciario en la ciudad, donde ya observa un cierto avance durante la última década. De lo contrario, puede convertirse en una ciudad relativamente anclada debido a la crisis mencionada que pierda paulatinamente importancia en el ámbito regional bajo el peligro de fenómenos migratorios en el conjunto de su comarca hacia zonas más boyantes como puede ser, a la luz de este trabajo, Albacete, pero también Villena e incluso Alicante si éstas aprovechan la oportunidad del TAV.

En síntesis, más importante el TAV para Almansa es la revitalización de su tejido productivo en el que se recomienda la opción del sector terciario a fin de mantener esa centralidad comarcal. Por otro lado, también habría que revisar la posible reorientación de los flujos de Almansa hacia Albacete, Villena e incluso Alicante en función de los potenciales de desarrollo que muestren a la llegada del AVE, asunto éste que se discutirá en el próximo apartado.

- ELDA:

El impacto del AVE en el municipio de Elda se considera relativamente bajo en el conjunto del Corredor ya en ninguna de las variables consideradas y relacionadas con la oportunidad del TAV se muestra competitivo en este espacio. La síntesis de la evolución histórica de Elda durante los últimos doscientos años lo pone de manifiesto.

Así, destacando los factores más destacados que han determinado su configuración actual, hasta el despegue de la actividad manufacturera en el último cuarto del siglo XIX, se trataba de una localidad mayoritariamente agrícola, aunque con alguna actividad artesanal, estancada en aproximadamente cuatro mil habitantes a pesar de su buena conexión con las rutas de Alicante Madrid y Valencia, y de Alicante a Murcia y Andalucía, seguramente porque la cabeza de su partido judicial estaba sita en la vecina Monóvar, que aglutinaba más de diez mil habitantes en esa época. Con el avance de las manufacturas (básicamente calzado) en esas décadas finales del siglo XIX, motivado en parte por la acumulación de capitales provenientes de la exportación vinícola, el municipio experimenta su primer cambio importante convirtiéndose esta actividad en la primera del municipio, llegando a los trece mil en el primer tercio del siglo XX, y superando ya los efectivos de Monóvar. Gracias a esta base artesanal Elda se convierte en un foco industrializador muy importante durante la etapa

desarrollista en España, lo que hizo que su población ascienda a más de cincuenta mil habitantes en la actualidad, si bien experimenta un estancamiento en ese dinamismo desde los años noventa relacionado con la crisis de esta misma actividad dominante por la competencia de países asiáticos y la inadaptación a las nuevas demandas sintéticamente.

Como se ha podido observar, el papel de las infraestructuras de transporte ha sido menor en este proceso, puesto que apenas aparece relación entre la llegada del ferrocarril y el avance en la producción manufacturera, en todo caso se podría argumentar la facilidad para la comercialización vinícola que proporcionó el ferrocarril, cuyos beneficios fueron destinados al auge manufacturero, pero no se puede olvidar que la llegada del ferrocarril también fue previa al “boom” vinícola. También, claro está, el ferrocarril facilitó la comercialización de los productos manufacturados pero no parece éste un elemento determinante. Así, en la segunda mitad del siglo XX los procesos de gran crecimiento y posterior crisis parecen responder, sobre todo este último, a circunstancias que muy poco o nada tienen que ver con la accesibilidad en el marco del Corredor, que por otra parte es elevada tanto en la red viaria como ferroviaria para el transporte de viajeros. En todo caso, la función más destacada de la red de comunicaciones durante estas últimas décadas ha sido la de acercar Elda a las grandes aglomeraciones urbanas de la provincia, como Elche y Alicante, complementando sobre todo esta última su déficit en la dotación de bienes y servicios de primera magnitud como corresponde a un núcleo altamente especializado en el sector secundario.

Por lo tanto, como en el caso de Almansa, la actividad secundaria ha resultado clave en el devenir eldense de forma que la pregunta inmediata es si la llegada del AVE puede hacer recuperarse al tejido industrial de la ciudad. A tenor del examen de las variables con las que la alta velocidad muestra sinergias, el sector secundario no es el más indicado con lo que el incremento de accesibilidad que puede proporcionar el TAV prácticamente no hará variar la coyuntura actual, que en cualquier caso, se ha mostrado cuasi inelástica respecto de las variaciones de accesibilidad. Si a esto se añade la escasa representatividad del sector terciario y de la actividad turística, el impacto del AVE se estima relativamente bajo en el municipio.

De este modo Elda, o mejor dicho, la conurbación Elda-Petrer cuya población supera los ochenta y cinco mil habitantes<sup>165</sup>, puede perder relevancia relativa en el sistema de ciudades del Corredor tras la llegada de la alta velocidad pues los potenciales de desarrollo se concentrarán en otros lugares como, de acuerdo con el estudio realizado, Elche, pero fundamentalmente Alicante con lo que paulatinamente las funciones terciarias que pudieran estar desempeñando en el ámbito supracomarcal pueden ser absorbidas por la Área Urbana bipolar de Alicante-Elche. Siendo estas las previsiones de acuerdo con las tendencias actuales se recomienda la apuesta decidida por el avance en las actividades terciarias que permitan el aprovechamiento de la llegada del AVE a sus inmediaciones y como consecuencia se consolide su liderazgo en ese espacio subregional.

---

<sup>165</sup> Ministerio de la Vivienda, Secretaría General Técnica: *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, Madrid, 2005, pág. 50.

- ALCOY:

El impacto del AVE en la ciudad de Alcoy se considera relativamente medio en el espacio del Corredor Madrid-Levante siendo las variables más favorables “a priori” en relación a esa incidencia las vinculadas al tejido productivo y al incremento de accesibilidad futuro frente a la situación actual aunque, como se verá, no será exactamente esta última la que permita dilucidar la estimación de ese impacto.

Haciendo un breve repaso a la evolución histórica de Alcoy durante los últimos doscientos años destacando los factores con mayor incidencia en su desarrollo, el elemento configurador de la actual ciudad desde luego ha sido su sobresaliente actividad manufacturera, que ha sufrido altibajos a lo largo de todo el periodo, pero que en conjunto ha posibilitado un gran crecimiento tanto demográfico como económico, y ello a pesar de su relativamente deficiente accesibilidad en el marco del Corredor. En todo caso, cabría destacar el ferrocarril desde Alcoy al puerto de Gandía que permitió surtir a bajo coste carbón, input básico para la fabricación a finales del siglo XIX y que abarató sustancialmente los costes de producción mejorando la competitividad de sus productos en esas primeras décadas del siglo XX. De todas formas, el desarrollo manufacturero se relaciona fundamentalmente con el espíritu emprendedor de los alcoyanos, que sería lo más parecido dentro de este estudio a la variable “articulación social”, bajo un entorno de deficientes comunicaciones relativas, mientras que las crisis de esta actividad más bien se han relacionado con las fluctuaciones de la demanda internacional y con factores intrínsecos a la propia producción, como está ocurriendo con la crisis arrastrada desde los años noventa, cuyas causas se pueden resumir en la competencia de países con costes de producción mucho menores y el escaso avance de la productividad durante la última década.

Así, durante los últimos años se aprecia un descenso muy acusado en la ocupación secundaria, a la vez que un incremento en el sector terciario, donde ya alcanza una cierta especialización. La red viaria, pues la ferroviaria no es competitiva, parece desempeñar durante los últimos años un papel relevante como amortiguadora de la regresión demográfica recientemente, gracias a la casi finalizada Autovía Central, que ha situado a la metrópolis de Alicante a unos cuarenta minutos, facilitando con mucha más facilidad el acceso a bienes y servicios especializados y los viajes pendulares motivo trabajo y estudios. Aunque esto no puede enmascarar la crisis mencionada, es cierto que la ciudad parece estar realizando una transición hacia el sector terciario auspiciada por equipamientos como el Centro Universitario de Alcoy en 1985 ratificado en Escuela Politécnica Superior en 1994<sup>166</sup>.

Ante este diagnóstico, se aprecia que la actividad en el sector secundario históricamente ha sido fundamental para el desarrollo socioeconómico de Alcoy, mientras que las infraestructuras de transporte lo han sido en mucha menor medida y en todo caso su incidencia ha sido destacada cuando han ido dirigidas a uno de los elementos que mayores beneficios le podía reportar como era el aprovisionamiento de carbón para sus fábricas. De esta forma, teniendo presente el incremento de accesibilidad relativo proporcionado por el AVE y sus características en relación con las posibles sinergias a establecer en las ciudades y regiones, por lo que respecta a la actividad industrial, un servicio especializado en el transporte de viajeros se puede afirmar que apenas tendrá incidencia, es decir, que no se puede esperar de la llegada del AVE al Corredor que “arregle” la situación de la industria

---

<sup>166</sup> <http://www.upv.es/organizacion/conoce-upv/historia>

manufacturera. Otra cosa es que, ante el avance del sector terciario, el AVE pueda mostrar una incidencia mayor en Alcoy por la proximidad de diversas futuras estaciones como las de Villena, Alicante y Játiva. Así, si Alcoy no consigue afianzar su especialización en el sector terciario es muy probable que siga perdiendo relevancia en el sistema de ciudades regional, debido a los mayores crecimientos relativos esperados, fundamentalmente en el Área Bipolar de Alicante-Elche disminuyendo su actividad terciaria que paulatinamente se irá concentrando en ese espacio reduciendo poco a poco sus funciones a un ámbito comarcal e incluso menor.

En síntesis, el municipio de Alcoy parece estar desarrollando una transición al sector terciario ante la crisis textil durante los últimos años, advirtiéndose así mismo una reorientación en su dependencia funcional hacia Alicante que podría venir en buena medida motivada por el incremento de accesibilidad respecto de esta ciudad. Así mismo, las mejoras en la línea ferroviaria de Alcoy a Játiva previstas en el PIE no se estima que puedan reconducir la gravitación hacia el Área Metropolitana de Valencia pues el tiempo se aproximaría a una hora sin tener en cuenta el posible trasbordo en Játiva.

De esta forma, Alicante se convierte en el núcleo de referencia para la provisión bienes y servicios especializados, desempeñando Alcoy un papel intermedio en el suministro de aquellos básicos en su comarca. Si realmente el municipio alcoyano culmina este proceso de terciarización, la llegada del AVE a la provincia no tiene por qué ser una amenaza para el núcleo, pues sus efectos pueden extenderse hasta la localidad reforzando su liderazgo comarcal.

- **ONTENIENTE:**

La incidencia del AVE en el municipio de Onteniente se considera relativamente media en el marco del Corredor, de acuerdo con los resultados de las variables con las cuales se relaciona más intensamente el nuevo ferrocarril. Sin embargo, como en el caso de Alcoy, un análisis más profundo municipal permitirá desentrañar cuál es la verdadera situación del núcleo en relación a la incidencia socioeconómica del TAV.

Analizando de manera muy breve la evolución histórica de Onteniente durante los dos últimos siglos, su tendencia ha quedado marcada por la seguida por la vecina Alcoy; no en vano en la etapa preferroviaria, durante los años de auge de la manufactura alcoyana se registraba una emigración hacia esta localidad, mientras que las crisis se reflejaban en estancamientos y regresiones en Onteniente extendiéndose poco a poco la actividad fabril desde Alcoy hacia las localidades próximas como Onteniente. En cualquier caso, la actividad agrícola en la segunda mitad del siglo XIX seguía siendo importante, y más concretamente el cultivo de la vid, de forma que las crisis textiles quedaban amortiguadas gracias a su diversificación económica a diferencia de Alcoy, claramente especializado en las manufacturas. Durante este periodo, el ferrocarril de Alcoy a Gandía también reportó beneficios para el secundario de Onteniente por la llegada de carbón y las facilidades de comercialización, tanto para el vino como para los productos manufacturados. Ya en las décadas centrales del siglo XX, el municipio se vio favorecido por el proceso industrializador gracias a la actividad de base preexistente, notando su decadencia desde los años noventa al igual que en el caso de Alcoy con un descenso en la última década de cerca de veinte puntos en la ocupación secundaria acaparado casi íntegramente por el terciario.

Como en Alcoy, el incremento de accesibilidad respecto de la gran urbe durante la última década, en este caso Valencia, parece contribuir a “fijar” su población en la localidad debido a la posibilidad de realizar viajes pendulares, además de la mayor facilidad para la satisfacción de bienes y servicios de primer orden en la capital regional con lo que ha mejorado la articulación en la provincia, pudiendo Onteniente reforzar su función de cabecera comarcal, una vez estancado relativamente Alcoy, en el suministro de bienes de primer necesidad a los municipios de su entorno. En cualquier caso, el avance advertido en el sector terciario no debe ocultar la crisis que padece la ciudad en el sector secundario y que a estas alturas obsta recordar que el AVE no minorará, debiendo, por consiguiente, apostar definitivamente por el sector terciario para consolidar su centralidad en el espacio comarcal, pues de lo contrario esas funciones volverán a recaer en otras localidades vecinas, como la propia Alcoy si recupera su dinamismo con las premisas establecidas previamente, Játiva o, por supuesto, Valencia.

Desde luego, la actividad terciaria en Onteniente es menor que en Alcoy pero el ritmo de crecimiento es todavía mayor lo que sugiere una cierta incidencia positiva de la alta velocidad aunque convendría que el aumento de ese terciario lo hiciera sobre todo en la rama avanzada para verdaderamente consolidar su liderazgo en la comarca de la Vall d’ Albaida.

- **ALCIRA:**

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Alcira se considera también relativamente medio en el marco del Corredor, siendo la variable más desfavorable de cara a esa incidencia su irrelevante actividad turística.

Analizando las circunstancias y factores con una mayor implicación en el devenir de Alcira durante los dos siglos finales del milenio, durante la era preferroviaria fueron su ubicación próxima a la ruta de Albacete a Valencia unida a su condición de cabeza de partido judicial, las que favorecieron su centralidad en el entorno comarcal en tareas tanto administrativas como comerciales gracias a los numerosos excedentes agrícolas relacionados con la seda, el arroz y las naranjas. Precisamente esa diversificación en los cultivos de su comarca le permitió amortiguar la crisis sedera de mediados de siglo que tanto afectó a otros núcleos destacados de su entorno como Játiva. Durante la etapa ferroviaria la llegada del nuevo modo con la conexión con el Grao de Valencia fundamentalmente, favoreció la comercialización de los cítricos, además del resto de productos, con lo que también quedó aminorada la crisis cerealística de la época y concretamente la del arroz.

Ya en la segunda mitad del siglo XX, se advierte un incremento demográfico relacionado con el proceso de industrialización en torno a la metrópolis de Valencia, que poco a poco va contrayéndose hasta la actualidad, insinuándose un fenómeno de suburbanización desde la capital Valencia por las dificultades de acceso a la vivienda y posibilitado por el incremento de accesibilidad hasta la capital (en torno a la media hora) llegando a ser competitivo el ferrocarril frente a la carretera. Durante estos últimos años también se detecta un estancamiento en las tareas terciarias lo cual puede venir motivado por una absorción de éstas por parte de la metrópolis en lo que de nuevo influye el incremento de accesibilidad, de forma que no sólo Alcira, sino el resto de municipios de La Ribera Alta se encuentran muy próximos Valencia, por lo que paulatinamente la capital se convierte en la cabecera de



referencia para la dotación de un mayor número de servicios, perdiendo relevancia Alcira de este modo en el sistema de ciudades de la provincia de Valencia.

En definitiva, el municipio de Alcira muestra una cierta especialización industrial que parece consolidarse durante la última década, al tiempo que no avanza en las funciones terciarias propias de una cabecera comarcal, de manera que la estructura sectorial de empleo no invita a pensar en una incidencia del AVE destacada en el municipio, sino más bien en una casi indiferencia. Así, ante la pregunta acerca de si el AVE reforzará la centralidad en su comarca o la dependencia respecto de Valencia, parece lógico que sin apenas incidencia en su estructura productiva y el impacto muy favorable en la ciudad de Valencia, además de la posibilidad de reforzar los servicios de cercanías respecto de ésta gracias a la liberación de los servicios de largo recorrido, se incremente la dependencia funcional de Alcira en relación a Valencia perdiendo progresivamente ese liderazgo en el ámbito comarcal.

- CULLERA:

El impacto del AVE en la ciudad de Cullera se considera favorable “a priori” según los resultados obtenidos del tratamiento estadístico de las variables, aunque la influencia puede ser mayor de la estimada quedando, no obstante, muy condicionado a las políticas futuras municipales como se justificará seguidamente.

Resumiendo la historia de Cullera durante los últimos doscientos años, durante la era ferroviaria se trataba de un municipio eminentemente agrícola claramente marcado por la bondad de sus tierras para el cultivo de arroz y naranjas en que su dotación portuaria y una red de caminos hacia el interior en regular estado, permitieron una cierta actividad económica en el núcleo, aunque mermada, de un lado, por la sombra del cercano puerto de Valencia y, por otro, por la condición de cabecera de partido judicial que recaía sobre la vecina Sueca.

La llegada del ferrocarril hasta la localidad no supuso un avance significativo en la localidad debido a los factores mencionados, de manera que la red de transporte terrestre favorecía relativamente a Valencia frente a Cullera con lo que las exportaciones se canalizaban a través de su puerto, por otra parte, con una infraestructura más acondicionada para ello. Así, el desarrollo socioeconómico de Cullera fue menor al que cabría esperar de acuerdo con su dotación portuaria.

La segunda mitad del siglo XX comienza recibiendo un número importante de inmigrantes a raíz de la expansión del naranjo y las labores en torno a la siega y recolección del arroz, que enlaza con el auge del turismo, mayoritariamente residencial espoleado por los factores climáticos y posibilitado gracias al desarrollo de la red viaria fundamentalmente que satisface la necesidad de una potente red de carreteras para mantener la demanda individual motorizada que sostiene este modelo. De esta forma, se ha producido un avance en el sector terciario a costa fundamentalmente del primario, gravitando sobre la ciudad de Valencia y en menor medida sobre la cercana Sueca, histórica cabeza de comarca, y que muestra unos niveles de ocupación terciaria inferiores a los de la propia Cullera.

Dado este análisis de Cullera, la incidencia del AVE en el municipio se considera relativamente elevada debido al avance del terciario, obviamente vinculado a la actividad turística, en que a pesar de su especialización en el modelo residencial, también lo hace en cierta medida en el hotelero, de forma que mediante la conexión vía ferrocarril de cercanías

con la futura estación de AVE de Valencia, y la ejecución de un servicio en plataforma reservada entre ambos núcleos según el PIE, puede verse favorecido. En cualquier caso, es muy recomendable la apuesta clara por el turismo hotelero para experimentar un verdadero impulso con motivo de la llegada del AVE a la capital del Turia.

- GANDÍA:

El impacto de la llegada del tren de alta velocidad al Corredor Madrid-Levante en el municipio de Gandía será relativamente elevado debido fundamentalmente a la caracterización de su tejido productivo -con cierta especialización en el terciario avanzado-, modelo turístico -con una especialización media en el modelo hotelero- y alta articulación social -sobre todo en el índice de formación y el nivel económico-.

Haciendo un breve repaso a la historia de Gandía durante los últimos doscientos años y los factores que le han llevado a su configuración actual, a lo largo de la etapa preferroviaria su condición de cabeza de partido judicial, pero fundamentalmente la presencia de su puerto facilitaron que progresivamente Gandía se fuese convirtiendo en el lugar de referencia administrativo y comercial de su comarca. No obstante, ante la crisis de la seda, cultivo muy importante en sus inmediaciones, el dinamismo del municipio se vio muy afectado, prolongándose hasta los años setenta del siglo XIX, solapándose la crisis cerealística, en este caso del arroz, de la que pudo resarcirse con el auge citrícola desde entonces favorecido por la llegada del ferrocarril que posibilitó el transporte de naranjas a su puerto pero, sobre todo, gracias a este último, debido a la cercanía de las zonas productoras respecto del propio puerto.

En la segunda mitad del siglo XX, cobró un nuevo impulso el cultivo de la naranja, lo que unido al despertar turístico dio lugar a un incremento de su población muy considerable, aumentando su especialización en el sector terciario bajo un modelo de desarrollo turístico diversificado en el que la hotelería alcanza una especialización elevada y al que hay que adicionar otras actividades más avanzadas dentro del terciario como la derivada de la implantación de la Escuela de Gandía en 1993, consagrada como Escuela Politécnica Superior en el curso 1999-2000<sup>167</sup> y que ha hecho posible entre otras, que el terciario avanzado alcance una relevancia media en el municipio. De esta forma, Gandía ha alcanzado un liderazgo que supera el ámbito meramente comarcal siendo favorecido por la red de comunicaciones tanto viaria como ferroviaria, notándose que, en este caso, el éxito de la línea Valencia-Gandía, además de vincularse básicamente a las relaciones funcionales entre los municipios de ese eje, se ha visto favorecida ante la especialización gandiense en el modelo hotelero, además de la oferta de viajes en barco hacia Ibiza.

Por lo tanto, la dotación de recursos naturales, para el cultivo de productos agrícolas y el impulso de actividades turísticas, y su puerto, sin olvidar el papel de la red viaria y ferroviaria durante las últimas décadas, han sido los factores determinantes en el desarrollo de Gandía a lo largo de este periodo.

Así, ante la pregunta acerca del impacto de la alta velocidad en el municipio de Gandía, la respuesta es bastante favorable debido al avance en el sector terciario y particularmente en el terciario avanzado, sirva como ejemplo la Escuela Politécnica Superior, su especialización turística en el modelo hotelero, propicio para la llegada de turistas vía

---

<sup>167</sup> <http://www.upv.es/organizacion/conoce-upv/historia>

ferrocarril, modo con conexión directa respecto de la estación de Valencia, una elevada articulación social relativa, en la que destaca el grado de formación de sus habitantes y, de manera complementaria, la recuperación del tráfico de naranjas en su puerto desde 2003 gracias al funcionamiento de un almacén frigorífico para productos perecederos y tras treinta años de inactividad en esta rama<sup>168</sup>.

- DENIA:

El impacto de la alta velocidad en el núcleo de Denia se considera, como en el caso de Gandía, relativamente positivo en el marco del Corredor debido a su caracterización productiva, incluido el turismo, y su elevada articulación social, especialmente el grado de formación de su población.

Analizando el devenir socioeconómico de Denia desde finales del siglo XVIII, de nuevo se advierte la existencia del puerto como un elemento de gran trascendencia en el desarrollo municipal. Así, en la era preferroviaria en torno a éste se fue forjando un espacio comercial de cierta entidad en su comarca que poco a poco fue convirtiendo al municipio en la plaza central indiscutible de La Marina Alta. Ello fue posible gracias al auge en la comercialización de la pasa, producto en que se paulatinamente se había especializado su comarca.

Sin embargo, la crisis de este producto a comienzos del siglo XX hizo que su vertiginoso ritmo de crecimiento demográfico prolongado hasta entonces se ralentizara. Así, la llegada del ferrocarril a finales de siglo apenas tuvo incidencia en la comercialización de este producto aunque se complementó con el puerto, facilitando la llegada de productos madereros a la comarca y otras vecinas para la fabricación de envases para la comercialización de la naranja, en pleno apogeo, ubicándose en el entorno de Denia múltiples fábricas de este tipo.

En el último tercio del siglo XX, la transformación de su agricultura mediante el cultivo de cítricos, enlazando con el despegue turístico en base a un modelo mayoritario de segundas residencias, aunque también con una cierta especialización en la hotelaría, ha desencadenado un aumento muy notorio de su población y una progresiva especialización en el terciario durante los últimos años, aproximándose al setenta por ciento de los ocupados, además de la correspondiente al sector de la construcción, obviamente vinculada al modelo residencial descrito. Su elevada ocupación en el sector terciario, aparte de motivo turístico, parece relacionarse con su centralidad comarcal en un espacio con relativa autonomía respecto de las grandes R.F.U. de Valencia-Castellón y Alicante-Murcia. En esta dinámica de las últimas décadas el papel del ferrocarril ha sido casi irrelevante por su escasa competitividad tanto en el transporte de viajeros como de mercancías, debiendo mencionar la clausura del ferrocarril hasta Gandía con lo que ha quedado desconectada del itinerario costero hacia el norte. Por el contrario, la carretera sí ha jugado un papel mucho más importante sobre todo relacionada con el turismo gracias al incremento de accesibilidad proporcionado por la A-7. En ese sentido, su todavía lejanía respecto de las grandes urbes de Valencia y Alicante, alrededor de una hora, dificulta la realización de viajes pendulares con lo

---

<sup>168</sup> Autoridad Portuaria de Valencia, *Memoria Anual, 2003*, pág. 73.

que apoyado básicamente en el sector turístico, Denia consigue mantener ese grado de autonomía mencionado.

Ante este diagnóstico cabe preguntarse si la llegada del AVE al Corredor fortalecerá su tejido productivo y por consiguiente su liderazgo en el espacio comarcal, o por el contrario tenderá a aumentar su dependencia respecto de las dos grandes urbes o incluso respecto de Gandía, en lo que pueden desempeñar un papel destacado las mejoras en las conexiones ferroviarias con Valencia a partir del cierre de la línea con Gandía, y con Alicante gracias a la remodelación de línea que une ambos núcleos<sup>169</sup>. En este marco, su elevada especialización en el sector terciario puede ser un factor positivo de cara a las sinergias del AVE, sin embargo, se advierte una falta de intensidad en la rama avanzada. Por otro lado, en la actividad turística aunque muestra una cierta especialización en sector hotelero, la actividad residencial alcanza una gran relevancia, por lo que el impacto en este sentido se considera moderado. En cualquier caso, muy favorables serán para el turismo y especialmente para el hotelero, las mejoras en las líneas ferroviarias descritas pues permitirán integrar a Denia en el red de ferrocarriles de Corredor con prestaciones competitivas.

En síntesis, el impacto de la alta velocidad se considera positivo para el municipio siendo en cualquier caso una política decidida en pro del turismo hotelero y el terciario avanzado como se atisba en Gandía como localidad cercana costera la que puede contribuir al mantenimiento de esa autonomía respecto de las grandes R.F.U. En cualquier caso, esta cuestión se abordará en el siguiente epígrafe sobre el modelo territorial previsible en el Corredor tras la llegada del AVE.

- **BENIDORM:**

El impacto del nuevo tren de alta velocidad en el municipio de Benidorm se considera elevado sobre todo por su muy elevada especialización en el subsector turístico, y particularmente en el modelo hotelero, a lo que hay que sumar las futuras remodelaciones en las redes ferroviarias de su entorno, además del AVE, que posibilitarán que se incremente su accesibilidad notoriamente como se detalla seguidamente.

Sintetizando la historia socioeconómica de Benidorm durante los dos últimos siglos, se pueden distinguir claramente dos etapas:

- La primera, desde finales del siglo XVII hasta mediados del XX, en que permaneció prácticamente estancada debido a sus precarias comunicaciones con el interior de la provincia, pero sobre todo por la vecindad de Villajoyosa, donde estaba sita la cabecera del partido judicial y, a raíz de esto, donde se concentraba la actividad comercial y administrativa de la comarca, “anulando” las posibilidades de desarrollo de Benidorm, máxime ante la crisis pasera de comienzos del siglo XX. En este contexto, el papel del ferrocarril fue marginal por su llegada tardía, en 1915, y coincidente con la crisis de este producto mayoritario del entorno.
- La segunda, en que gracias al despertar turístico cambia radicalmente la fisonomía agrícola y pesquera del municipio, para pasar a convertirse en una

---

<sup>169</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit. Documento 02. Transportes, pág. 33.

gran ciudad concebida para el turismo, en este caso altamente especializado en el modelo hotelero, siendo un ejemplo único en la fachada del Corredor. De este modo, el terciario alcanza al ochenta por ciento de los ocupados, habiendo pasado su población de unos seis mil habitantes en 1960 a más de sesenta mil en la actualidad y convirtiéndose en la cabecera comarcal, relegando claramente a Villajoyosa en esas funciones. También la función del ferrocarril se considera poco relevante en el desarrollo turístico, y no porque no podría haber tenido una incidencia mayor, sino por su escasa competitividad en la línea hacia Alicante, donde además de la precariedad de los servicios, queda desconectado de la estación de Madrid, no existiendo parada en el aeropuerto de El Altet. Del mismo modo, la clausura de la línea de Gandía a Denia la ha desconectado de las relaciones con Valencia y otras localidades del norte español y europeo. Por consiguiente, los méritos del avance turístico, al margen de la bondad climática y la labor de los tour operadores, hay que atribuírselo al aeropuerto y la autovía A-7 y su prolongación Murcia-Alicante, que complementariamente han favorecido la ingente llegada de turistas extranjeros.

Hecho este repaso a la reciente historia de Benidorm, el impacto de la alta velocidad se puede considerar elevado debido fundamentalmente a su masiva especialización en el turismo hotelero y las futuras conexiones ferroviarias con que dispondrá la ciudad gracias al cierre de la línea de Gandía-Denia, sobre todo para los turistas nacionales, y las mejoras en la línea hacia Alicante, en este caso mayoría para los extranjeros, donde ya se ha comentado que mejorarán los servicios dando a su vez continuidad al ferrocarril procedente de Benidorm en la estación de AVE, que a su vez quedará conectada mediante un servicio de cercanías con el aeropuerto.

- **TOTANA:**

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Totana se estima relativamente bajo en el marco del Corredor fundamentalmente por su estructura sectorial de empleo, en que la agricultura ha alcanzado y mantiene un papel muy relevante a lo largo de su historia en detrimento de otros sectores cuyas sinergias con la alta velocidad son muy superiores.

Repasando su evolución socioeconómica durante los últimos dos siglos, se aprecia que se trata de un municipio eminentemente rural que permaneció estancado prácticamente hasta finales del siglo XIX debido a su estrecha dependencia de Lorca motivada por su mayor cercanía frente a Murcia -primera consecuencia de la red caminera-, capital subregional, que adoleció durante estas décadas de una crisis manufacturera y sufrió los efectos del descenso del precio de los cereales a consecuencia de su integración en los mercados una vez puestos en común mediante el cercano ferrocarril de Madrid a Murcia y Cartagena.

Fue en las décadas finales de siglo cuando el auge de la minería se propagó incluso hasta este núcleo, que contaba con algún yacimiento férrico, a lo que se podría sumar en menor medida alguna plantación vinícola debido a su buena coyuntura, y en todo caso la llegada del ferrocarril, que permitió la salida a esos minerales hacia los puertos próximos,

además de fortalecer las funciones terciarias propias de una cabecera de partido y que hasta la fecha estaban poco desarrolladas, las que favorecieron una cierta recuperación del municipio. Sin embargo, a lo largo del primer tercio de siglo volvió a sufrir las consecuencias su débil tejido productivo cuando la bonanza generalizada de estos sectores pasó y los mercados exigían una mayor competitividad.

En la segunda mitad del siglo XX, a la inmigración de las décadas centrales debido a la crisis del secano previa a la Guerra Civil, se sucede una intensa transformación en el sector primario gracias al Plan de Regadíos de Lorca en que se sustituyen secanos por regadíos, con efectos de arrastre sobre el sector secundario, además de un avance en la ganadería que ha posibilitado un incremento de su población en base a una intensa llegada de inmigrantes de países en vías de desarrollo fundamentalmente, de manera que en la actualidad la ocupación en el sector primario supera al terciario.

En cuanto al papel de la red de transportes en esta segunda mitad de siglo, no se advierten efectos importantes en relación con la crisis del secano y posterior recuperación gracias a la transformación del primario, sin embargo, durante los últimos años comienza a notarse una pérdida de su gravitación histórica hacia Lorca a favor de Murcia, lo que sí parece relacionarse con la evolución de la red de carreteras, que la ha situado a veinte minutos y media hora respectivamente, de manera que ante una ocupación en el sector terciario en Murcia del 66%, frente al 40% lorquino, la capital ofrece muchas más posibilidades a los habitantes de Totana que Lorca.

Ante este análisis, el impacto de alta velocidad en el municipio de Totana se estima muy bajo debido a su ocupación mayoritaria en el sector primario, por lo que ante el posible avance de la ciudad de Lorca, pero sobre todo de la capital regional, es previsible que Totana incremente su dependencia funcional respecto de estas urbes y concretamente respecto de Murcia debido al mayor crecimiento relativo esperado en el A.M. de la capital.

- **ÁGUILAS:**

El impacto del AVE en el municipio de Águilas se considera relativamente bajo por su elevada especialización en el sector agrícola y su apuesta hasta la fecha por el turismo residencial aunque también con tintes en el cultural, tal y como se justifica seguidamente de acuerdo con el análisis histórico.

Sintetizando su evolución a lo largo de los últimos doscientos años, en la era preferroviaria la actividad municipal era básicamente comercial gracias a su actividad portuaria como puerta de Lorca y todo su campo al exterior. En este sentido, la red viaria posibilitaba una mayor proximidad de Lorca al puerto de Águilas frente al cartagenero, pero al mismo tiempo y por la precariedad del resto de caminos, una dependencia funcional del núcleo de Lorca. Así, ante la crisis de la barrilla lorquina, se resintieron las exportaciones del puerto, que no obstante pudieron ser suplidas gracias al despertar minero, en el que además de los recursos propios con que contaba el municipio, continuaba siendo el lugar de salida de los excedentes mineros del entorno lorquino. De este modo, la crisis del sector en el primer tercio del siglo XX lo fue también para Águilas debiendo destacar en este punto dos aspectos:

- El ferrocarril coadyuvó a la comercialización de los minerales desde el interior murciano al puerto aguileño estableciéndose sinergias entre ambos y beneficiando la actividad comercial en la ciudad costera.

- El sector terciario, al margen del comercial, apenas se desarrolló durante este periodo debido a su dependencia respecto de Lorca y apoyado por el ferrocarril, que facilitó el acceso a estos bienes a los habitantes de Águilas en la propia ciudad de Lorca. Por tanto, el ferrocarril apenas mostró “conexión” con el sector terciario puesto que no existía una actividad previa de base notándose su función como necesaria pero no suficiente para el desarrollo.

Ya en la segunda mitad del siglo, consumada la decadencia minera, en un primer estadio el municipio adoleció de fenómenos de emigración que se tornaron en un incremento de su población gracias a la transformación agrícola posibilitada por la llegada de aguas del trasvase Tajo-Segura, y posteriormente debido al auge turístico, de forma que en la actualidad se halla altamente especializado en el sector primario, pero en cierta medida también el turismo cultural y residencial.

Por otro lado, se ha producido un incremento de accesibilidad viario notable de la ciudad respecto de Lorca pero también de Murcia de la que dista una hora, aunque no se puede decir lo mismo del ferrocarril, despreciable en el transporte de mercancías y escasamente competitivo en el de viajeros.

Si a esto se suma el escaso tirón de Lorca como cabecera subregional, se entiende que el municipio pueda variar su gravitación histórica hacia otras aglomeración urbana como Murcia, que con los nuevos servicios de alta velocidad se puede situar a unos cuarenta minutos de Águilas haciendo trasbordo en Lorca, e incluso Cartagena, que gracias a la autovía Cartagena-Vera puede situarse a esa misma distancia pero con la ventaja de un ser un viaje directo y probablemente mucho más económico, con lo que será accesible para un espectro mayor de población. Cabría también la posibilidad de que se consolide el Área Funcional Águilas-Mazarrón que se está configurando, lo cual parece poco probable a luz de la notable actividad primaria de ambas localidades y su apuesta por el modelo residencial con el que pocas sinergias cabe esperar del tren de alta velocidad. En cualquier caso, la estimación de esa reorientación de los vínculos socioeconómicos será tratada en el apartado de conclusiones.

- **TORREVIEJA:**

El impacto de la alta velocidad en la ciudad de Torre Vieja se considera moderado pues a pesar de su elevada especialización en el sector terciario y su vocación turística, la relevancia del terciario avanzado y del turismo cultural y hotelero es mínima, además de su desconexión ferroviaria de la futura red ferroviaria en el Corredor y una articulación social baja. Este impacto “a priori” se argumenta seguidamente en base a su evolución histórica.

A lo largo de los dos últimos siglos, durante la etapa preferroviaria y posteriormente hasta la Guerra Civil Española, su desarrollo ha estado claramente marcado por elementos que se han reforzado entre sí: sus lagunas de sal y el puerto, de modo que en base a la comercialización de la sal fundamentalmente, poco a poco se fue configurando como una importante plaza comercial que le llevó a segregarse de Orihuela en 1820, avanzando a lo largo del siglo tanto en esas tareas como en otras administrativas y de servicios. También cabe reseñar aunque en menor medida la actividad pesquera y la exportación de los excedentes frutales de la huerta de Orihuela, con la que se conectaba mediante un camino en regular estado. El ferrocarril, por su parte, contribuyó a transportar parte de los excedentes salineros

hacia Alicante pero sin olvidar que la infraestructura más importante para Torrevieja ha sido sin duda su puerto.

En la segunda mitad del siglo XX y más concretamente desde los años ochenta y noventa la ciudad se ha transformado casi por completo debido a una muy notable llegada de inmigrantes nacionales, de países europeos y en vías de desarrollo motivado por la bondad climática y el despegue turístico, que ha llevado consigo una especialización muy acusada en el sector terciario además de un desarrollo turístico basado casi en exclusividad en el modelo de segundas residencias, no advirtiéndose relevancia significativa en la rama del terciario avanzado ni tampoco en turismo cultural u hotelero. La función desempeñada por la red de comunicaciones, y concretamente la viaria, pues el ferrocarril dejó de prestar servicios para viajeros en los años sesenta, ha sido básicamente la de dotar la capacidad suficiente para poder soportar las elevadas intensidades de tráfico que genera este modelo en segundas residencias.

Por tanto, resulta evidente que se ha de analizar el impacto de la alta velocidad en Torrevieja en función de la actividad turística, toda vez que el puerto ha perdido relevancia en la economía local previéndose, en todo caso, según el Plan Especial del Puerto nuevos puntos de amarre, un estacionamiento de seiscientas plazas y una nueva zona pesquera<sup>170</sup>, es decir, inversiones relacionadas con las necesidades turísticas sobre todo en los dos primeros casos y respecto del tercero su incidencia se considera escasa ante la mínima ocupación en el municipio en el sector primario.

En este marco, el impacto de la alta velocidad se considera moderado en el municipio puesto que por un lado la especialización en el sector terciario se considera elevada pero carece de relevancia el avanzado, y por otro, su vocación turística lo hace en el modelo sobre el que menores sinergias puede establecer la alta velocidad. Además, no dispone de conexión ferroviaria ni hasta la fecha está prevista, pues en el PIE la prolongación desde Alicante del sistema de transporte público en plataforma reservada llega hasta Santa Pola, quedando desconectado del correspondiente al tramo de Guardamar a Pilar de la Horadada<sup>171</sup>, por Torrevieja lógicamente, lo que puede complicar la llegada de turistas sobre todo nacionales. Por tanto, para aprovechar la oportunidad del TAV se recomienda la promoción de políticas urbanísticas que fomenten el desarrollo del sector terciario en su versión avanzada así como aquellas apuesten decididamente por el turismo hotelero y la promoción de los valores culturales.

También en relación con la alta velocidad cabría inquirir acerca de la posibilidad de la configuración de una conurbación metropolitana entre Orihuela y Torrevieja, o si se prefiere que la comarca de la Vega Baja pueda erigirse como alternativa a los polos de concentración demográfica y económica de Murcia, Cartagena, Elche y Alicante. En este sentido, y aunque la estimación se llevará a cabo en el apartado de conclusiones, ante el impacto estimado en Orihuela y Torrevieja, y el correspondiente a las urbes mencionadas, las opciones no parecen muy elevadas, y más bien se podría incrementar la dependencia funcional respecto de éstas grandes ciudades.

---

<sup>170</sup> <http://ayto.torrevieja.infoville.net/>

<sup>171</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit. Documento 02. Transportes, pág. 33.



- SAN JAVIER:

El impacto de la alta velocidad en el municipio de San Javier se considera relativamente positivo pues el conjunto de variables analizadas, a excepción de la accesibilidad en relación al AVE, “a priori” se encuentran bastante compensadas. En cualquier caso, conviene hacer un breve repaso a la historia de San Javier para poder precisar esa estimación. Así, durante los últimos doscientos años, como en Torrevieja, se pueden detectar dos fases muy diferenciadas:

- La primera prácticamente hasta el primer tercio del siglo XX, en que la deficiente red de comunicaciones en el entorno provincial hacían que Mazarrón se convirtiese en el proveedor prioritario de alimentos a Cartagena, a la vez que Torre-Pacheco también acaparó el crecimiento ligado a la explotación de las minas por su mejor accesibilidad relativa frente a San Javier. Ante estas circunstancias, San Javier sólo experimentó un cierto desarrollo a finales de siglo, parece ser que en parte vinculado a una extensión de los efectos de la propia minería, pero fundamentalmente debido al despegue del cultivo de frutales y de la industria conservera.
- La segunda, desde mediados del siglo XX hasta la actualidad, en que mediante la transformación de sus campos de secanos a regadíos -no deja de ser una prolongación del Campo de Cartagena-, el impulso turístico, basado mayoritariamente en el turismo residencial pero con cierta relevancia del hotelero y, en menor medida, el aeropuerto de San Javier, muestra una especialización productiva en los sectores primario y terciario, advirtiéndose paulatinamente un aumento en este último en detrimento del primero. El papel de la red de comunicaciones en este proceso señalado no es muy destacado por lo que al auge de la actividad agrícola respecta, mientras que en relación con el turismo, el aeropuerto, a pesar de su modestia, alcanza cierta importancia, pero sobre todo lo hace la red viaria para soportar la gran demanda de viajes motorizados que precisa el modelo residencial para sostenerse.

Hecho este diagnóstico, la cuestión es cuál puede ser la incidencia del impacto de la alta velocidad en la ciudad de San Javier, y concretamente a la luz de su estructura productiva. Pues bien, de acuerdo con los análisis efectuados en otros núcleos, el avance en las actividades terciarias se considera un factor positivo al respecto, advirtiéndose incluso una cierta especialización en el subsector avanzado. Por otro lado, el modelo residencial ya se ha comentado que no es el más apropiado para aprovechar la oportunidad del TAV, sin embargo, el turismo hotelero alcanza una relevancia significativa con lo que en este sentido la incidencia se puede considerar relativamente positiva. Por otro lado, aunque el incremento de accesibilidad respecto de la alta velocidad en el marco del Corredor pueda ser elevado, no dispondrá de conexión directa mediante ferrocarril, notando la finalización del sistema de transporte público en plataforma reservada en Pilar de la Horadada como un criterio administrativo y en absoluto técnico. De todas formas, la conexión respecto de la estación de Alicante no sería posible por la ruptura del sistema entre Santa Pola y Guardamar. Por último, el factor de articulación social, debido sobre todo a una elevada tasa de actividad, también le resultaría favorable. En definitiva, el efecto de la llegada de la alta velocidad al sureste peninsular se estima favorable para los intereses de San Javier.

También se podría dudar acerca de la función de San Javier en el futuro sistema de ciudades regional, en el sentido apuntado sobre su “anexión” a Orihuela y Torrevieja, en definitiva la Vega Baja, como contrapunto a las grandes aglomeraciones urbanas, o por el contrario tenderá a aumentar su vinculación sobre las aglomeraciones tradicionales, en este caso, Cartagena y/o Murcia, por la proximidad respecto de ellas, ya incluso por debajo de la media hora. Aunque esto se matizará en el apartado de conclusiones, pero a tener de lo expuesto para Torrevieja y Orihuela, y aunque el impacto en San Javier se estima relativamente positivo, parece difícil la conformación de ese polo de concentración de población y riqueza por el mayor crecimiento relativo esperado en las grandes áreas metropolitanas.

- MAZARRÓN:

El impacto de la alta velocidad en el núcleo de Mazarrón se estima bajo en el marco del Corredor básicamente por su estructura sectorial de empleo, con escasa relevancia del sector terciario, aunque del análisis siguiente se sugieren algunos elementos que podrían hacer que esa incidencia fuese más favorable para el municipio.

De este modo, haciendo como en el resto de municipios estudiados una síntesis de la evolución socioeconómica de Mazarrón desde finales del siglo XVIII, se podrían distinguir básicamente tres etapas:

- La primera, durante la era preferroviaria en que desempeñaba funciones de abastecimiento de cereales a Cartagena y exportación de alumbre, barrilla y esparto mediante su puerto, lo que le permitió desarrollar una notable actividad comercial aunque lastrada por la crisis de estos productos en su entorno durante las primeras décadas del siglo XIX.
- La segunda, en que el “boom” de la minería en sus proximidades unido a su puerto, permitieron un crecimiento espectacular de su población y de la actividad mercantil. Sin embargo, la crisis de este sector propició la consiguiente en el municipio, con un retroceso muy acusado en el número de efectivos, no advirtiéndose en toda la época un avance destacado en las labores terciarias, a excepción de las comerciales, imputable a la proximidad de Cartagena, a la condición de cabecera de partido judicial de Totana y al relativamente efímero crecimiento de la población que dificultó la implantación de los servicios que ésta demandaba.
- La tercera, desde el último tercio del siglo XX, en que por fin se supera la crisis de la minería gracias a la transformación de la agricultura y en parte también al despertar turístico, aunque la intensidad de este último es mucho menor que Torrevieja o San Javier, como demuestra su menor especialización en el sector terciario. Si en las etapas anteriores el puerto fue la pieza clave para favorecer el desarrollo municipal, en ésta el puerto ha pasado a ocupar un papel menor con una escasa actividad pesquera y como puerto de recreo, mientras que respecto de la red viaria, cuya incidencia sobre la transformación de la agricultura es menor, en todo caso cabría referirla como sostén de las demandas individuales generadas por el modelo turístico residencial.

De nuevo, ante la cuestión acerca del impacto de la alta velocidad en la localidad, a la luz del diagnóstico realizado no parece que vaya a ser muy favorable, debido a su intensa actividad agrícola y escasa representación terciaria, de manera que la relevancia en el terciario avanzado es muy baja. No obstante, hay que considerar que aunque Mazarrón no quedará conectado por ferrocarril, la autopista de Cartagena a Vera incrementará su accesibilidad respecto de Cartagena, y por tanto, con la estación AVE. Así mismo, en cuanto al turismo, a pesar de la apuesta mayoritaria por el modelo residencial, existe una cierta especialización en el hotelero y está adquiriendo en el turismo cultural también cierta importancia, factores éstos que sí se consideran positivos.

En resumen, aunque el impacto de la alta velocidad en Mazarrón no se estime en términos generales favorable por su estructura económica actual, existen sectores como el turístico en su versión cultural y hotelera que, reforzados, podrían hacer variar el signo de ese impacto.

Por último, cabe hacer mención a la posibilidad de consolidación del Área Funcional de Águilas-Mazarrón. En este aspecto, y habiendo analizado previamente el caso de Águilas, parece poco probable ese reforzamiento, de manera que la mencionada autopista de Cartagena a Mazarrón, aun siendo favorable para acercar la alta velocidad a Mazarrón, si éste no promociona los elementos antes señalados, lo cual parece poco probable como se desprende de la ejecución en la actualidad de dos desarrollos urbanísticos aislados del núcleo tradicional con una oferta de más 10.000 viviendas en baja densidad (Camposol y Huertos de Mazarrón)<sup>172</sup>, se puede convertir en un factor que favorezca la gravitación del municipio hacia la ciudad cartagenera, sin olvidar su dependencia actual del A.M. de Murcia, con lo que se desvirtuaría la recién nacida Área Funcional.

- MULA:

El impacto de la alta velocidad en el municipio de Mula se considera relativamente bajo fundamentalmente debido a las características de su tejido productivo, con una elevada especialización en el sector primario, además de una también baja articulación social. No obstante, esa incidencia precisa del siguiente análisis histórico para alcanzar una mayor certeza.

Haciendo un breve repaso a la evolución socioeconómica de Mula durante los últimos doscientos años, en la era preferroviaria la red precaria de comunicaciones y su proximidad a Murcia incidieron para el mantenimiento de una actividad mayoritariamente agrícola, que no obstante, debido a la todavía más deficiente accesibilidad en el marco comarcal y su condición de cabecera comarcal le permitieron un cierto liderazgo en ese espacio. En la etapa ferroviaria, precisamente esas deficiencias en la red de comunicaciones y la tardía llegada del ferrocarril -1933- provocaron una menor incidencia de la crisis cerealística por su menor integración en los circuitos regionales, que si bien en primera instancia pudo serle beneficioso, no le favoreció a medio y largo plazo, debido a que no renovó su estructura productiva agrícola y también manufacturera en su comarca, lo que derivó en un estancamiento en la segunda mitad del siglo XX, que parece comenzar a superarse desde los

---

<sup>172</sup> Ayuntamiento de Mazarrón, *Revisión del Plan General Municipal de Ordenación: Avance, Memoria Justificativa*, Julio, 2006, pág. 8.

años noventa gracias a la llegada de inmigrantes para las labores en la agricultura mayoritariamente.

Durante estos últimos años, el incremento de accesibilidad respecto del A.M. de Murcia, de la que dista en la actualidad menos de media hora, está provocando una mayor gravitación hacia ésta, como se desprende de la baja ocupación en el sector terciario. En ese aspecto, y a pesar de que se considera integrada en el Área Funcional de Caravaca, la duda que se plantea a luz de este estudio es si podrá consolidar una cierta centralidad comarcal y fortalecerse el Área Funcional mencionada o, por el contrario, su dependencia del A.M. de Murcia tenderá a aumentar.

Naturalmente, para responder a esta pregunta lo primero es analizar la posible incidencia del AVE a tenor de las características socioeconómicas de Mula, lo cual no parece indicar que esa incidencia vaya a ser favorable en el marco del Corredor, por su especialización primaria además de su baja articulación social motivada sobre todo por la escasa formación relativa de sus habitantes, debiendo destacar en contraposición a estos elementos de desventaja su especialización media en el turismo cultural. Restando por analizar el municipio de Caravaca para estimar su función en el sistema de ciudades que, en todo caso, se analizará en el último apartado, a tenor de la evolución previsible de Murcia, muy difícil parece que disminuya e incluso que se establezca esa dependencia del A.M. creciente.

- CARAVACA:

Si en Mula se estima bajo el impacto de la alta velocidad, más desfavorecida se puede ver todavía Caravaca, ya que casi en todos los aspectos su valoración resulta inferior a los obtenidos de media por el conjunto de municipios del Corredor. Sin embargo, las particularidades en la evolución histórica de Caravaca precisan ser recordadas para efectuar un diagnóstico más certero.

De este modo, repasando los elementos configuradores más destacados de la Caravaca actual desde finales del siglo XVIII, en la era preferroviaria cabe destacar su emplazamiento en la ruta de Granada a Valencia, como uno de los itinerarios comerciales más importantes entre las regiones andaluza y valenciana; el factor diferencial en el noroeste murciano que le permitió convertirse en la plaza central de este espacio y que ha mantenido hasta la actualidad, debiendo remarcar otros aspectos en su evolución durante estos dos siglos. Así, en esa primera etapa adoleció de la crisis manufacturera que afectó a buena parte de la Región de Murcia pudiendo ser amortiguada en parte por una cierta actividad minera en las décadas centrales de siglo. Posteriormente, el ferrocarril, aunque tardíamente, pondría de manifiesto la escasa competitividad de su sistema productivo, mejorándola seguidamente y volviendo a experimentar un relativo avance socioeconómico en el primer tercio de siglo con el aumento de la demanda internacional. En cualquier caso, quizá lo más relevante de esta etapa fue la pérdida de importancia de la ciudad en el marco del Corredor, por la sustitución en las relaciones comerciales del eje de Granada a Valencia por Caravaca, por el ferroviario de Alicante a Andalucía por Murcia, debido a la mayor competitividad del ferrocarril en esas décadas y atraso relativo con que llegó a Caravaca -1933-, y además siguiendo la ruta hacia Murcia.

Ya en la segunda mitad del siglo XX, de nuevo una crisis profunda de las manufacturas incide negativamente en el dinamismo de Caravaca, pero ahora la pérdida de importancia relativa del ferrocarril en favor de la carretera y las mejoras en el propio eje de Granada a Valencia por Caravaca, han devuelto al municipio parte del protagonismo que había quedado en entredicho durante la época de máximo apogeo ferroviario. Por otro lado, el aumento de accesibilidad viaria respecto de Murcia, una vez clausurado el ferrocarril que seguía esta ruta, le ha aproximado a la capital a unos cuarenta y cinco minutos, lo que facilita la satisfacción de bienes y servicios especializados en la metrópolis de la capital, pero también puede provocar una mayor dependencia de la capital si no consolida esa centralidad.

La pregunta obvia es si Caravaca podrá ser capaz de reforzar ese liderazgo comarcal y consolidarse como ciudad central del Área Funcional Noroeste o, por el contrario su dependencia socioeconómica del A.M. de Murcia tenderá a incrementarse. Para atender a esa cuestión lo primero es analizar el posible impacto del AVE de acuerdo con el diagnóstico realizado. Así, su estructura sectorial de empleo muestra un avance en la actividad terciaria aunque no deja de ser relativamente baja. Por otro lado, la articulación social tampoco muestra valores positivos pero, sobre todo, cabría reflexionar sobre el hecho de que la remodelación ferroviaria prevista vuelve a dar prioridad al eje de Alicante a Andalucía por Murcia en detrimento del que atraviesa Caravaca. Aunque esta circunstancia fue negativa en el siglo XIX para Caravaca, hay que considerar que la distancia respecto de Murcia ya es sólo de unos tres cuartos de hora, y que el efecto sobre el transporte de mercancías no es esperable que pueda ser del orden del sucedido en aquella época, por lo que aun pudiéndose ver comparativamente de nuevo perjudicado, no es de esperar un impacto de esa magnitud. Por el contrario, su relevancia media en el turismo cultural aparece como el factor más positivo para aprovechar las sinergias del TAV.

En síntesis, el impacto de la llegada de la alta velocidad al municipio de Caravaca se considera relativamente bajo siendo preciso un avance en las actividades terciarias para consolidar esa centralidad en el Área Funcional pues aunque la distancia respecto de Murcia es todavía elevada, el espacio más próximo al A.M. de Murcia difícilmente podrá ser liderado por Caravaca, por lo que es de esperar que en todo caso la ciudad pueda mantener una cierta centralidad a una escala menor, es decir, comarcal, viéndose en esta escala favorecida por la presencia mas ó menos cercana de una metrópolis de referencia para la satisfacción de esos bienes y servicios de primer orden, pero quedando su influencia claramente por debajo del Área Funcional dibujada en la actualidad.



## **15. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD.**

### **15.1. EL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO PREVISIBLE DE LA ALTA VELOCIDAD.**

Antes de efectuar la estimación del modelo territorial del Corredor en el horizonte 2021 a tenor de los resultados obtenidos, hay que recordar que el impacto de la alta velocidad no puede ser determinista, ya que la evolución seguida por los municipios desde la fecha hasta la puesta en marcha de los nuevos servicios ferroviarios, así como las medidas de gestión y promoción desarrollada en relación a la nueva oferta de transporte, depende efectivamente de la apuesta que cada municipio o región realice respecto de su tejido socioeconómico.

Teniendo esto presente, el impacto estimado y el modelo territorial derivado se basa en el mantenimiento de las tendencias actuales, incorporando las medidas de previsión esbozadas ya en algunos municipios y las nuevas infraestructuras de transporte previstas que coexistirán con la futura red AVE en el Corredor y en las regiones próximas a éste.

Así, para estimar las futuras relaciones de integración y vinculación territorial que afectarán al Corredor, en primer lugar hay que considerar que el Corredor Madrid-Levante no forma parte de un sistema cerrado sino que existen interrelaciones con otras regiones de su entorno que con la llegada del AVE se pueden ver notablemente modificadas. De este modo, se irán definiendo las previsiones de modificación en esos vínculos de integración territoriales partiendo del sistema de ciudades europeo de rango 3, que a nivel nacional (ámbito de influencia de la alta velocidad en el Corredor Madrid-Levante, puesto que ésta alcanza como máximo los seiscientos kilómetros) corresponde a las Áreas de Influencia (AI) de Madrid y Barcelona. A continuación, se examinaría el sistema de ciudades y AI de rango 5 europeo, que incluiría a Valencia y Sevilla, y así progresivamente hasta alcanzar los niveles comarcales e incluso rurales en aquellos casos en que proceda.

- Comenzando por las AI de rango 3 europeo, la ciudad más importante a analizar sería **Valencia**: Con la llegada de los nuevos servicios de alta velocidad, **Madrid** y **Barcelona**, que en la actualidad distan algo más de tres horas por carretera, pasarán a situarse aproximadamente a una hora y media, con lo que se habrán acercado relativamente a Valencia aunque sin llegar a la posibilidad de llevar a cabo los viajes pendulares que como máximo se producen con tiempos de viajes del orden de una hora. Puesto que en términos relativos la accesibilidad variará de forma similar en las dos relaciones, a priori no caben esperar cambios sustanciales respecto de la situación actual donde, según las respectivas AI<sup>173</sup>, Valencia se incluye en la correspondiente a Madrid, circunstancia ésta que puede deberse a la condición de capitalidad de España de Madrid frente a Barcelona, lo que sugiere un factor diferencial de la primera

---

<sup>173</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Generalitat Valenciana: *Estrategias de Vertebración Territorial*, Valencia, 1995, pág. 22.

respecto de la segunda en un contexto en que Valencia ya es capital de autonomía y el escalón administrativamente superior es precisamente el de la capital de España.

Más integrada actualmente está **Castellón** en el AI de **Barcelona**, de la cual dista por carretera unos doscientos ochenta kilómetros (dos horas y media) frente a **Madrid**, unos trescientos ochenta kilómetros (tres horas y media). En este caso, además de la distancia que claramente favorece a la relación con Barcelona, hay que tener en cuenta que la capital administrativa de la Comunidad Valenciana es **Valencia**, con la que tiene los mayores vínculos administrativos, por lo que una vez resueltas sus necesidades desde ese punto de vista, la proximidad respecto de Barcelona sí parece un factor determinante respecto de su posible gravitación. Así, la llegada del AVE, como ocurría con Valencia, acercará en la misma proporción a las dos grandes capitales respecto de Castellón sin posibilidad de efectuar viajes ida-vuelta diarios (respecto de Barcelona el tiempo será de una hora y veinte minutos, por tanto, superior al umbral de una hora), mientras que respecto de Madrid puede superar las dos horas, con lo que no es de esperar que esta situación varíe.

Como es de suponer más al sur y al este de Valencia, es Madrid quien capta, por tanto, al resto del Corredor de manera que, además de las justificaciones expuestas con anterioridad, la propia cercanía actual y futura tras el AVE, hará que se conserven estas relaciones de integración en el AI de Madrid.

- Continuando por las AI de rango cinco europeas, donde ya se incluye a **Valencia**, a nivel nacional la ciudad más importante a analizar sería a **Zaragoza** pues se encuentra prácticamente equidistante de **Madrid**, **Barcelona** y Valencia (unos trescientos kilómetros) lo que implica tiempos inferiores a tres horas salvo en Valencia, al menos, hasta que finalice la autovía desde Valencia hasta la capital maña. Pero la aparición de los servicios de alta velocidad en Madrid y en breve en Barcelona situarán a la ciudad aragonesa a una hora y media aproximadamente de ambas, mientras que por el sur, hasta el momento sólo está en ejecución la conexión de alta velocidad hasta Teruel<sup>174</sup>, de manera que, aunque el PEIT<sup>175</sup> contempla la prolongación hasta Valencia, ésta se llevará a cabo mucho más tardíamente que en el caso de las otras capitales, factor que, por consiguiente, le desfavorecerá. Tampoco parece favorable para Valencia el hecho de que al igual que Zaragoza, sea capital regional, es decir, administrativamente ocupa el mismo lugar que aquella urbe, lo cual juega en favor de Madrid y, por último, y a pesar de la incidencia muy positiva del AVE en Valencia que, como se justificará seguidamente, reforzará su centralidad regional, el tamaño relativo de las capitales Madrid y Barcelona frente a Valencia es favorable también a las primeras con lo que éstas pueden ofrecer más servicios que Valencia a Zaragoza. En definitiva, es esperable que Valencia no incorpore bajo su AI a Zaragoza en detrimento de Madrid o Barcelona.

---

<sup>174</sup> De acuerdo con las Resoluciones al respecto contenidas en el BOE durante los últimos años perteneciendo la línea Teruel-Zaragoza al Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad.

<sup>175</sup> Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Documento Propuesta*, diciembre 2004, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004, pág. 90.



También cabría pensar en la posible vinculación de **Tarragona** en la **R.F.U. de Valencia-Castellón**: La situación futura manifiesta que en las relaciones con Tarragona los nuevos servicios de alta velocidad pueden acercarla hasta un tiempo de viaje del entorno de una hora y cuarto respecto de Valencia y del orden de una hora respecto de Castellón frente a las dos horas, y hora y veinte minutos respectivamente en el presente. Es decir, en estas circunstancias serían posibles las relaciones diarias motivo trabajo entre Tarragona y Castellón puesto que las correspondientes entre Tarragona y Valencia serían menos previsibles al sobrepasar el límite de la hora de viaje. No obstante, no se puede pasar por alto la cercanía de Barcelona, de la que distará en torno a media hora cuando comiencen a circular estos nuevos servicios ferroviarios. Esto, unido al tamaño similar de las ciudades de Castellón y Tarragona (algo menos de ciento cincuenta mil habitantes) y la pertenencia a Comunidades Autónomas diferentes, inducen a pensar que Tarragona en todo caso tenderá a aumentar su vinculación a su capital autonómica Barcelona tal y como señalan algunos estudios mencionados en este trabajo.

Por último, cabría mencionar los casos de **Cuenca** y **Albacete**, si bien este último caso, convendría analizarlo según las AAI del siguiente rango. De este modo, en Cuenca, actualmente integrada en el AI de **Madrid**, la situación futura muestra en la red de carreteras un avance con la transformación de la actual N-400 en autovía hasta enlazar con la A-3 en Tarancón, por lo que mejorará su conexión con respecto a la capital de España<sup>176</sup>. En estos momentos el tiempo necesario para cubrir el trayecto entre Cuenca y Madrid es de una hora y cuarenta cinco minutos, mientras que con la nueva autovía este tiempo puede rondar la hora y media. Por el contrario, la conexión con Valencia apenas mejorará, por lo que se mantendrán los tiempos invertidos en la actualidad en alrededor de dos horas. En este marco, la red de carreteras en todo caso fortalecerá la integración de Cuenca en la R.F.U. de Madrid pues en términos relativos Cuenca se acercará más a Madrid que a Valencia.

No obstante, será el AVE el modo que facilitará una integración todavía mayor de Cuenca en la R.F.U. de Madrid puesto que los aproximadamente ciento noventa kilómetros que separan ambas ciudades, de acuerdo con las velocidades comerciales previstas, deberán realizarse en el entorno de los cuarenta y cinco minutos, es decir, una distancia factible para que aparezcan los viajeros pendulares. Respecto de Valencia, la distancia se encuentra en torno a los doscientos veinte kilómetros, lo que implica un tiempo de recorrido en el entorno de una hora, también susceptible para captar viajeros pendulares. En este sentido, ambas capitales, Madrid y Valencia, estarían en condiciones similares para integrar a Cuenca en sus mercados -sin olvidar el mayor tamaño funcional de Madrid frente a Valencia-. Así, parece de gran importancia la situación actual en que Cuenca “mira” hacia Madrid, y el resultado en términos de accesibilidad de la red de carreteras futura pues se acercará mucho más a Madrid frente a Valencia. Otro factor que puede jugar a favor de Madrid se refiere a las fechas de inauguración de estas infraestructuras puesto que si ambas, pero sobre

---

<sup>176</sup> Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Documento Propuesta*, diciembre 2004, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004, pp. 76 y 77.

todo el AVE, se inauguran antes en el tramo Madrid-Cuenca que en el tramo Cuenca-Valencia, la integración en Madrid puede quedar mucho más reforzada frente a Valencia, que quedaría en clara desventaja.

- En los dos niveles siguientes en la jerarquía de ciudades nacional y sus AAII aparecerían respectivamente dentro del Corredor, la R.F.U. de Alicante-Murcia y próxima a éste las AA.MM. de Zaragoza y Malaga, y Almería y Granada.

Es ahora cuando conviene analizar los posibles nuevos vínculos territoriales de **Albacete**. En primer lugar cabe reseñar que aun cuando el impacto de la alta velocidad se considera favorable en la ciudad y reforzará su liderazgo provincial como ya se ha esbozado en el apartado anterior y posteriormente se irá refrendando, su potencial de crecimiento no será el suficiente como para dejar de insertarse en el AI de estas grandes aglomeraciones urbanas del Corredor.

Así, en la actualidad se encuentra integrado en el AI de la R.F.U. de Valencia, a algo más de ciento ochenta kilómetros lo que supone un tiempo de una hora y tres cuartos aproximadamente. Del mismo modo, respecto de Alicante, la distancia es de unos ciento setenta kilómetros, lo que hoy día equivale a un tiempo aproximado de una hora y media. También respecto de Murcia la distancia es del mismo orden, unos ciento cuarenta kilómetros, y algo menos de una hora y media. También, como R.F.U. relativamente cercana, se encuentra Madrid, a unos doscientos cincuenta kilómetros y unas dos horas y veinte minutos.

En este marco general de comunicaciones, la red de carreteras prevista en el PEIT no modificará sustantivamente la situación actual de modo que será el AVE el que implicará un cambio muy importante en la accesibilidad respecto de estas grandes ciudades ubicando a la ciudad de Albacete aproximadamente a:

- Una hora de Valencia (198km).
- Treinta y cinco minutos de Alicante (171km).
- Cincuenta minutos de Murcia (216km) según la red AVE, pero también bajo la ruta directa por Cieza de acuerdo con las inversiones que se están acometiendo en esta línea.
- Una hora y cuarto de Madrid (328km).

Ante esta situación, parece que Madrid puede quedar descolgada debido a la imposibilidad de efectuar viajes pendulares –tiempos de viaje superiores a la hora–, mientras que serían factibles en el resto de relaciones, aunque evidentemente partirían con ventaja Alicante y Murcia respecto de Valencia, cuyo tiempo en realidad quedará ligeramente por encima de la hora. Por el contrario, la diferencia de tamaño entre ciudades podría jugar a favor de Valencia. Así, el tamaño del Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche es de unos seiscientos mil habitantes mientras que el del A.M. de Murcia es de unos quinientos mil y el A.M. de Valencia es de un millón y medio, frente a los ciento cincuenta mil de Albacete, por lo que la capital valenciana puede complementar en mayor grado que Alicante o Murcia la demanda de servicios especializados desde Albacete.

En cualquier caso, la diferencia de tamaños entre las AA.MM. del sureste y Albacete también son considerables para que este factor no sea determinante, más si cabe, de confirmarse un estrechamiento de los lazos entre los dos espacios regionales con la

llegada del AVE, con lo que en cierta medida formarían un único bloque a competir con Valencia.

Por otro lado, parece muy importante el hecho de que Albacete dejará de pertenecer al eje de Madrid-Valencia de alta velocidad por lo que los servicios hacia Valencia deberán realizarse prácticamente “ex profeso” a diferencia de lo que ocurre en la actualidad, lo que puede traducirse en una reducción de los servicios hacia esta capital, mientras que respecto de Alicante y Murcia, seguirá ocupando un lugar en los ejes de Madrid hacia el sureste peninsular, circunstancia ésta que también favorecerá a estas últimas capitales.

También puede jugar a favor de Valencia la temprana llegada del ferrocarril frente a las otras capitales, si bien las mejoras ferroviarias en Murcia respecto del centro peninsular son inminentes, mientras que en relación con los vínculos con otras regiones externas al Corredor, el bloque Alicante-Murcia puede compensar el mayor impacto relativo que cabría esperar en Valencia.

Ante este cúmulo de factores, a fin de dilucidar esta cuestión habrá que estimar la incidencia del AVE en cada aglomeración urbana observando el diferencial de impulso socioeconómico y las relaciones que se puedan establecer entre ellas.

Así, respecto de las **RR.FF.UU. de Alicante-Murcia y Valencia**:

En el caso **Alicante**, en el presente, el trayecto por carretera (unos ciento ochenta kilómetros) hasta Valencia se efectúa en algo más de hora y media, mientras que respecto de Murcia, los algo más de ochenta kilómetros se realizan en alrededor de una hora de modo que, en esta última relación, aun cuando los viajes diarios motivo trabajo se vienen realizando en algún grado, el tiempo de viaje todavía se considera elevado como para que estos flujos se den por consolidados en la actualidad.

Con ello, la llegada de la alta velocidad puede situar a Alicante en el entorno de una hora respecto de Valencia, y a media hora respecto de Murcia. De este modo, en las relaciones de Alicante en el seno de su R.F.U., y especialmente con Murcia, el AVE puede facilitar tanto una transferencia modal desde la carretera hacia el ferrocarril como una inducción de viajes fortaleciendo su integración en una misma R.F.U. Incluso, respecto de Cartagena y Lorca, el AVE puede situar a Alicante por debajo de la hora, notando en este caso que sería la inducción de viajes el efecto más destacado por la lejanía actual. En todo caso, el factor administrativo puede dificultar la intensificación de esta última apreciación .

Por otro lado, es posible que la ciudad de Alicante progresivamente se pueda ir integrando en la **R.F.U. de Valencia-Castellón** ya que los tiempos de viaje desde la capital alicantina hasta la valenciana permiten la aparición del viajero pendular, por lo que cabría la posibilidad de que Alicante comenzase a integrarse en cierta medida en la R.F.U. de Valencia, o si se prefiere, que la R.F.U. de Valencia se extienda hacia Alicante paulatinamente. Resulta evidente que los lazos entre ambas se reforzarán, máxime teniendo en cuenta que ambas pertenecen a una misma administración autonómica, pero no parece probable que sea a costa de un incremento de la dependencia funcional de Alicante respecto de Valencia, ya que si bien impacto del AVE en Valencia será muy favorable tendiendo a reforzar su centralidad en su entorno como poco a poco se irá constatando a lo largo de estas conclusiones, en Alicante

también se estima muy positivo, y análogamente se prevé un reforzamiento en su centralidad regional.

Por último, en el caso de **Murcia**, de nuevo se prevé una incidencia muy notoria del impacto de la alta velocidad apareciendo así mismo un efecto de centralidad regional tan sólo limitado por Cartagena, donde también se espera una incidencia muy destacada del TAV que, si pudiese restar protagonismo al A.M. de Murcia, lo haría en el sureste de la Región básicamente, es decir, en un espacio relativamente pequeño y, en todo caso, la capitalidad de Murcia es un factor diferencial que continuará favoreciendo a Murcia, debiendo recordar que la distancia respecto de Murcia es muy pequeña, y en relación a Albacete quedaría en el entorno de la hora y, por consiguiente, con la posibilidad de la aparición del viajero diario.

Ante esta batería de factores, no sólo parece posible la consolidación de la R.F.U. de Alicante-Murcia, sino que es razonable pensar en su extensión hasta Cartagena y Lorca (que se analizará posteriormente) de forma que, aunque el mencionado factor administrativo pueda jugar en contra de esa integración funcional –distintas CCAA–, es muy probable que llegasen a representar ese bloque alternativo a la R.F.U. de Valencia-Castellón que pudiese captar a Albacete en detrimento Valencia, que se vería perjudicada sobre todo por el tiempo de desplazamiento, ligeramente superior a la hora.

Por último, tampoco hay que olvidar que una llegada mucho más temprana del AVE en la conexión Valencia-Albacete, en relación sobre todo a Alicante, pues Murcia contará en breve con la conexión directa mejorada, podría incidir negativamente en este hecho, claro está en relación a Alicante, aunque hasta el momento no parece que esa diferencia temporal vaya a ser relevante y, en cualquier caso, la demora en la llegada del AVE a Valencia juega en favor de Murcia en esta “lucha” por captar la dependencia de Albacete.

Continuando con la R.F.U. de Alicante-Murcia, y ahora referido a **Murcia** sobre todo, merece la pena analizar las posibilidades de integración entre la capital murciana y **Almería**, pues actualmente distan más de doscientos kilómetros por carretera, trayecto en el que se emplean unas dos horas. Con la puesta en marcha de los nuevos servicios, el tiempo empleado puede reducirse a poco menos de una hora, ligeramente inferior al límite para el que pueden aparecer los viajeros pendulares. En la actualidad, la ciudad de Almería queda integrada en el AI del Área Metropolitana de **Granada**<sup>177</sup> de modo que el trayecto por carretera se realiza en una hora y media aproximadamente (unos ciento treinta kilómetros) mientras que con el AVE este trayecto puede reducirse a unos treinta y cinco-cuarenta minutos, claramente favorable para la aparición de los viajeros diarios.

Si a ello se suma el hecho de que el A.M. de Granada y la murciana alcanzan aproximadamente el medio millón de habitantes frente a los doscientos mil de

---

<sup>177</sup> Herrera, F.: *El sistema de ciudades en Europa y España. Desarrollo urbano y estrategia de política territorial*, Ediciones Alfa Delta, Madrid, 1998, pág. 58.

Almería, Granada podría mantener en base a los tiempos desplazamiento un factor todavía diferencial.

Sin embargo, ante el impulso que alcanzará el A.M. de Murcia, y por extensión la Región Funcional Urbana de Alicante-Murcia, y si se quiere Cartagena y Lorca, el desarrollo socioeconómico futuro de Granada durante los próximos años deberá ser muy destacado para contrarrestar el fuerte “tirón” esperado desde Murcia.

Por todo lo cual es posible que aparezca una cierta influencia de Murcia, y su R.F.U. sobre Almería, mereciendo en todo caso un análisis más profundo de la realidad andaluza en relación con las características de Granada y la posible incidencia del TAV en ésta, pero también sobre **Málaga**, como aglomeraciones que, según el PEIT, pueden distar en torno a la media hora frente a más de una hora actual, con lo que podrían intensificar sus relaciones pasando a definir una R.F.U. de más de un millón doscientas mil personas<sup>178</sup>, lo que podría suponer un contrapeso real a la R.F.U. de Alicante-Murcia.

La otra ciudad sobre la que resulta interesante hacer una reflexión es **Teruel**, pues en la actualidad parece más integrada en el AI de la **R.F.U. de Valencia-Castellón** que en el A.M. de **Zaragoza**<sup>179</sup>. En parte, es posible que en la actualidad la mayor vinculación de Teruel hacia Valencia tenga que ver con la menor distancia frente a Zaragoza (una hora y media frente a dos horas por carretera respectivamente). Sin embargo, de acuerdo con el PEIT y las velocidades comerciales previstas, Teruel puede situarse a unos treinta y cinco-cuarenta minutos de Valencia, mientras que a unos cincuenta minutos de Zaragoza, es decir, distancias asumibles para la aparición de viajeros pendulares en ambas relaciones. Teniendo en cuenta que el AVE es un modo de transporte altamente especializado en el transporte de viajeros y que la capital administrativa de Aragón es Zaragoza, ésta circunstancia puede constituirse en un elemento favorable de cara a una mayor integración de Teruel respecto de Zaragoza, en detrimento de Valencia. Además, hay que tener en cuenta que aun cuando el tamaño del A.M. de Valencia prácticamente duplica a la de Zaragoza, las diferencias de tamaño respecto de Teruel son suficientemente grandes en ambos casos para que este factor no sea demasiado relevante y sí lo puedan los factores administrativos reseñados.

Si todo este análisis puede ser válido, el elemento que puede ser decisivo, cuando menos a corto plazo para decantar la balanza en favor de Zaragoza, es la ya señalada anterior finalización del AVE Teruel-Zaragoza frente al tramo Teruel-Valencia.

- En el siguiente nivel cabrían ya analizar las relaciones en el seno de las propias R.F.U., algunas de las cuales ya se han esbozado previamente, y la previsible delimitación futura de esas RR.FF.UU. según otros municipios de tamaños medianos y pequeños del Corredor. Se comenzará por la R.F.U. de Madrid para después analizar la de Valencia-Castellón y, por último, la de Alicante-Murcia, incluyendo el análisis de otras Áreas Metropolitanas y ciudades destacadas como Albacete o Cuenca.

---

<sup>178</sup> Ministerio de Vivienda, op. cit. pp. 47, 48 y 49.

<sup>179</sup> Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Generalitat Valenciana, op. cit. pág. 23.

▪ **Región Funcional Urbana de Madrid-Guadalajara-Toledo:**

Ya se ha reseñado el más que previsible aumento de la vinculación territorial de Cuenca respecto de Madrid, mientras que Albacete seguiría gravitando hacia las R.F.U. de Levante, bien Valencia-Castellón, bien Alicante-Murcia. El paso siguiente sería analizar qué puede ocurrir tanto con los municipios del Corredor que ya pertenecían a la R.F.U. de Madrid como con otros limítrofes de las RR.FF.UU. de Valencia-Castellón y Alicante-Murcia.

Siguiendo un cierto orden de proximidad a Madrid, respecto de **Aranjuez**, la vinculación con Madrid no se espera que experimente variaciones sustanciales ya que en la actualidad, la gran diferencia en términos de población entre ambas ciudades y la escasa distancia que las separa merced tanto a la autovía como al ferrocarril convencional, hacen que los vínculos estén suficientemente consolidados. En cualquier caso, la red viaria está favoreciendo la descentralización de actividades desde la metrópoli madrileña hasta su comarca, mientras que en relación a los nuevos servicios ferroviarios, gracias a su rico patrimonio puede establecer sinergias con el TAV y experimentar un nuevo impulso a su actividad turística, factores éstos que pueden incidir muy favorablemente de cara al fortalecimiento de Aranjuez como cabecera comarcal.

Unas consecuencias similares se podrían esperar a priori de **Tarancón** en cuanto a la difusión de actividades fabriles desde Madrid y su consolidación en el oeste conquense, sin embargo, cabría la posibilidad que se incrementasen las relaciones respecto de Cuenca tras la ejecución de la autovía que conectará ambas ciudades y que reducirá el tiempo de recorrido entre ellas aproximándose de la hora actual a unos cuarenta y cinco minutos, equivalente al tiempo entre Madrid y Tarancón. A favor de Cuenca también juega el hecho de ser la capital de provincia pero, en cualquier caso, el gran potencial socioeconómico de Madrid frente a Cuenca y el impacto esperado del AVE en Cuenca, aunque favorable pero moderado, hace que estos factores a priori se estimen de escasa relevancia de cara a un aumento de relaciones entre Cuenca y Tarancón.

En el caso de **Alcázar de San Juan** resultará de especial interés la configuración definitiva de la red de alta velocidad pues de acuerdo con el PEIT<sup>180</sup> podrá seguir siendo un importante nudo de comunicaciones aunque habrá perdido la conexión directa hacia Valencia, y en buena medida la conexión hacia Andalucía por alta velocidad, de la que en la actualidad no participa. En cualquier caso, según la documentación facilitada por el Ministerio de Fomento y la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana sobre el Corredor Madrid-Levante, esa situación podría ser incluso más desfavorable ya que podría quedar totalmente “desplazada” del acceso a Levante. En cuanto a la red de carreteras, la reciente conexión por autovía de Ciudad Real a Daimiel, perteneciente al eje Valencia-Lisboa, ha situado a Alcázar respecto de Ciudad Real a menos de una hora con lo que son

---

<sup>180</sup> Ministerio de Fomento, op. cit. pág. 90.

ya factibles los viajes pendulares, hasta hace muy poco difícilmente realizables, mientras que respecto de Madrid ese trayecto se efectúa en tiempo que claramente supera la hora, con lo que la descentralización de actividades productivas desde Madrid vistas para Aranjuez y Tarancón resulta mucho más difícil. Si a esto se añade que Ciudad Real es la capital de la provincia y que ha mejorado considerablemente su situación socioeconómica durante los últimos años, es razonable pensar que pueda disminuir la dependencia funcional de Alcázar respecto de Madrid en favor de Ciudad Real. Es más, teniendo en cuenta que el factor localización en la red ferroviaria nacional ha sido el más importante en la historia de Alcázar de San Juan y que éste prácticamente se ha disipado, su papel en el marco provincial sería en todo caso el de cabecera comarcal de forma que la proximidad de Ciudad Real puede servir para dotar a Alcázar de un núcleo de primer orden relativamente cercano que pueda servir para “fijar” su población urbana consolidando su liderazgo comarcal y evitando posibles fenómenos migratorios como ha ocurrido en los municipios conguenses hasta la fecha tal cual se ha justificado a lo largo del estudio y se volverá a resumir seguidamente.

No obstante, y a pesar del atraso relativo de la línea de Madrid a Jaén por Alcázar, cuando se complete el tramo entre Madrid y Alcázar, el tiempo que separará ambas, será ya inferior a una hora con lo que de nuevo será posible una reorientación hacia Madrid, dependiendo de ello el tiempo hasta que esta línea se complete y la capacidad de Ciudad Real de articular su territorio provincial en el futuro.

En cuanto a **La Almarcha**, de acuerdo con el PEIT, se espera que la actual carretera nacional que la conecta con Cuenca pase a ser una autovía con lo cual el tiempo de desplazamiento hasta esta ciudad quedará claramente por debajo de los cuarenta minutos siendo factibles a partir de entonces los viajes pendulares -en la actualidad el tiempo se encuentra justo en el límite para la aparición de ese fenómeno- de manera que dependerá de la evolución socioeconómica que siga esta última para poder acercar funcionalmente La Almarcha a Cuenca o bien que se mantenga mucho más dependiente de Madrid, lo que al final, por la distancia entre ambas, seguirá incidiendo en los fenómenos de emigración actuales.

Así las cosas, se ha visto en el trabajo que el impacto de la alta velocidad en Cuenca se estima favorable fundamentalmente por su especialización media en actividades terciarias, incluidas las correspondientes al subsector avanzado, además de su elevada relevancia en el turismo cultural, de manera que el incremento de accesibilidad esperado puede hacer que la incidencia del AVE en Cuenca, sin llegar a ser del orden de la esperada en las grandes aglomeraciones urbanas del Corredor, alcance a ser lo suficiente para que La Almarcha recupere en su entorno a una localidad que realmente pueda servirle de referencia, y cuya carencia, por el estancamiento socioeconómico de la propia Cuenca, explican en gran parte las emigraciones de este espacio rural.

En cuanto a **Carboneras de Guadazaón**, en la actualidad se trata de una localidad integrada en el AI de Cuenca separada por carretera en torno a media hora de ésta. No obstante, atraviesa por una coyuntura socioeconómica complicada también en buena medida debido al anquilosamiento de la capital. Teniendo en cuenta la previsible recuperación de esta urbe, una oferta reseñable de patrimonio cultural municipal y el incremento de accesibilidad respecto de la capital gracias a una autovía tal cual recoge el PEIT, es muy probable que también Carboneras aumente su centralidad comarcal y cuando menos frene su declive histórico.

▪ **Región Funcional Urbana de Valencia-Castellón:**

Continuando con la R.F.U. de Valencia-Castellón, se hará un repaso comenzando de norte a sur.

El primer municipio a considerar, por tanto, es **Vinaroz**. Ya se vio que a comienzos del siglo XXI quedaba integrado en el AI de Castellón. La configuración de la red de comunicaciones para los próximos años contempla la construcción de la autovía de La Plana CV-10<sup>181</sup> paralela a la autopista costera AP-7, lo que en todo caso abaratará el transporte en el Corredor litoral pero apenas se modificará el tiempo de desplazamiento. Por lo que respecta a la alta velocidad, está prevista una estación en Vinaroz, con lo que los cuarenta y cinco minutos actuales por carretera hasta Castellón se pueden convertir en algo menos de media hora.

En cualquier caso, la proximidad reseñada en la actualidad hace que las relaciones entre ellas se encuentren ya en parte consolidadas, de manera que es previsible que el incremento de éstas no sea excesivo, aunque como factor añadido a la situación presente, Castellón se convertirá en la puerta del tren de alta velocidad para Vinaroz respecto de otras ciudades importantes del Corredor con las cuales no es de esperar que existan servicios directos con elevadas frecuencias desde Vinaroz.

También podría pensarse en un aumento de los vínculos de Vinaroz respecto de Tarragona puesto que de poco más de una hora de trayecto hoy día se pasará a una media hora aproximadamente.

Para responder a ello en primer lugar cabe recordar la dependencia administrativa de Vinaroz respecto de Castellón, a lo que se debe adicionar el planteamiento previsto respecto de los servicios de alta velocidad en Vinaroz, AVE regional, es decir, básicamente lanzaderas hacia Castellón, de forma que, para que Tarragona no quedase “discriminada”, se deberían efectuar trayectos con estas características hacia esta capital, lo cual se intuye difícil a corto-medio plazo puesto que se trata de administraciones autonómicas diferentes.

En todo caso, esta posible reorientación de los vínculos socioeconómicos de Vinaroz dependerá de un diferencial de un desarrollo socioeconómico sustancialmente superior en Tarragona frente a Castellón. Así, de acuerdo con

---

<sup>181</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana: “Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010: 01. Carreteras”, pág. 19, Valencia, 2004.



el análisis del epígrafe anterior se espera una incidencia muy notable del AVE en la ciudad de Castellón de modo que seguramente se mantendrán los lazos actuales.

También surge la cuestión acerca del mantenimiento de la centralidad de Vinaroz conjuntamente con Benicarló en el norte castellonense o el crecimiento de la dependencia funcional respecto de Castellón, o en su caso Tarragona. En este sentido, el impacto de la alta velocidad en Vinaroz se considera favorable, y aun cuando menor que en el caso de Castellón, parece lo suficiente para mantener el liderazgo conjunto con Benicarló en este espacio costero.

El municipio siguiente a analizar sería **Alcalá de Chivert**, ubicado entre Vinaroz y Castellón, y situado a unos veinte minutos y media hora respectivamente por carretera de ambas. El tiempo de trayecto respecto de Castellón, ciudad principal a considerar puesto que en la actualidad parece conformar un Área Funcional con cierta autonomía respecto de Vinaroz-Benicarló, y será Castellón la que experimente un mayor desarrollo relativo durante los próximos años, es suficientemente bajo para esperar un aumento relevante de la gravitación de Alcalá de Chivert sobre la capital.

Sin embargo, la reciente gestación del Área Funcional en compañía de Cabanes y Torreblanca, con una elevada especialización en el turismo hotelero en el municipio, lleva a pensar que, admitiendo su gravitación sobre Castellón, el impacto de la alta velocidad en el municipio, favorecido por el incremento de accesibilidad que experimentará Castellón unido a la cercanía respecto de ésta por ferrocarril y carretera, pueda hacer posible que se consolide el Área Funcional reseñada.

Respecto de **Onda**, integrada actualmente en el A.M. de Castellón, en todo caso es de esperar que sigan reforzándose los estrechos vínculos territoriales en relación a esta ciudad debido a la proximidad entre ellas -15 minutos por carretera-, al ya señalado impacto muy favorable en la ciudad de Castellón de la alta velocidad, que le hará como mínimo mantener su hegemonía en la provincia, y a la notable especialización en el sector secundario de Onda. Precisamente, debido a su elevada especialización industrial el impacto del AVE se considera relativamente bajo. En este sentido, es la industria azulejera el verdadero motor del municipio dependiendo su futuro socioeconómico de la competitividad de este sector y, en ese marco, la relevancia de las infraestructuras de transporte, a pesar de lo positivo del aumento previsible en las velocidades comerciales para el transporte de mercancías por ferrocarril y la ampliación del puerto de Castellón, no figuran como el factor determinante.

En cuanto a la capital de la Plana, **Castellón**, y su relación con Valencia, en la actualidad distan unos setenta kilómetros, es decir, unos cuarenta y cinco minutos tanto por carretera como por ferrocarril. Con la llegada del AVE esta distancia se podrá realizar en unos veinticinco minutos lo que acercará todavía más ambas capitales. En cualquier caso, los tiempos actuales hacen que ambas

ciudades ya se encuentren en buena medida integradas, con lo que los efectos del AVE sobre esta vinculación territorial no pueden hacer más que consolidar la denominada R.F.U. de Valencia-Castellón, sin esperarse un incremento sustancial de la dependencia de la metrópolis de Castellón sobre la de Valencia puesto que, aunque el impacto se prevé mayor en Valencia frente a Castellón, en esta última también se considera muy positivo, lo que le posibilitará mantener su centralidad provincial y, con ello, contrarrestar un aumento considerable de su dependencia funcional respecto de Valencia, sin perjuicio de la consolidación mencionada en los lazos socioeconómicos.

A continuación habría que analizar el caso de **Sagunto**, claramente integrado en el AI del Área Metropolitana de Valencia y tendiendo a aumentar su dependencia funcional. Su situación es relativamente parecida al caso reseñado de Onda respecto de Castellón, pues Valencia tiene la llave para la alta velocidad ya que no están previstos estos servicios según el PIE<sup>182</sup>. En todo caso, si coexistiesen en la ciudad los servicios de alta velocidad, convirtiéndose en biela de los itinerarios tanto hacia el norte del litoral levantino como hacia Aragón, no serían de esperar grandes avances en su dinamismo, pues esta condición ya la posee actualmente y es amortiguada por el potencial de Valencia, verdadera pieza articuladora de todo esta zona y seguirá siéndolo acentuando su preeminencia.

Así, aun disponiendo de servicios de alta velocidad, probablemente no serán suficientes para estimular realmente esta función de biela, tal y como ha ocurrido a lo largo de la historia, en que la centralización de los servicios en Valencia ha provocado que la ubicación estratégica de Sagunto no pudiese ser aprovechada por ésta como cabría de esperar.

Pese a estas previsiones, es esperable un cierto avance económico en Sagunto, no ya referido a la llegada del AVE al Corredor, sino a la remodelación de la red ferroviaria, con el consiguiente incremento de las velocidades comerciales para mercancías pues, entre otros, son los productos siderúrgicos, mayoritarios de su industria, susceptibles de transportarse por ferrocarril, a lo que cabe adicionar la ampliación de su puerto, con los posibles efectos derivados en la competitividad de esas empresas instaladas en él y responsables en gran medida de la bonanza tejido productivo municipal. En cualquier caso, no se puede olvidar que sólo a través de las mejoras en las infraestructuras de transporte no es posible competir en los mercados.

En cuanto a **Segorbe**, está prevista en el PEIT una línea de alta velocidad que desde Sagunto llegue a Zaragoza por Teruel y Segorbe. Su escaso volumen de población y relevancia del sector terciario hacen suponer que no dispondrá o serán muy escasos los servicios de alta velocidad.

Por otro lado, se trata de una localidad con una clara dependencia de Valencia como cabecera de la R.F.U., que ha pasado por décadas de estancamiento e

---

<sup>182</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit. Documento 02. Transportes, pág. 33.

incluso regresión demográfica, y que parece que a raíz de la conexión con Valencia mediante autovía, lo que le ha situado a poco más de media hora de la capital, ha logrado en parte remontar el vuelo gracias a la posibilidad de realizar viajes diarios motivo trabajo, “fijando” de esa forma su población y volviendo a recuperar cierto liderazgo perdido en su espacio comarcal en el Alto Palancia.

En este marco, parece determinante para Segorbe a fin de mantener el ritmo alcanzado durante la última década, que Valencia mantenga su hegemonía regional, y ésta se prevé que incluso aumente. No obstante, y como efecto de la alta velocidad directamente relacionado con el potencial endógeno de Segorbe, que también puede coadyuvar al incremento de esa centralidad, cabría mencionar una cierta oferta cultural con la que es susceptible establecer sinergias el AVE, máxime teniendo en cuenta la conexión ferroviaria desde Valencia.

En cuanto a **Cheste**, también integrado en el área de influencia de Valencia, las infraestructuras previstas no contemplan ninguna actuación relevante en sus relaciones con Valencia de modo que, como ya ocurriera con otras ciudades, Valencia se convierte en la puerta de la alta velocidad para el municipio, y por ende, en la ciudad referente para aumentar su accesibilidad tanto en el Corredor Madrid-Levante como en otras regiones próximas.

Del análisis histórico del municipio se deduce que la mayor o menor accesibilidad relativa en comparación con Chiva respecto de Valencia, ha determinado su mayor o menor desarrollo relativo, de forma que en la actualidad la hegemonía de la carretera y la ventaja relativa de Chiva en este sentido están favoreciéndola relativamente frente a Cheste gracias a la descentralización de actividades industriales. En todo caso, este fenómeno de descentralización también es en parte visible en Cheste, de forma que se entiende que en el impulso socioeconómico que puede recibir Valencia durante los próximos años reside la clave para su crecimiento, por esa difusión de actividades desde la metrópolis. En definitiva, teniendo en cuenta su importante vinculación actual en torno a Valencia, en el futuro cabe, en todo caso, esperar que se refuerce.

Respecto de **Requena**, también se ha observado un avance en su histórico liderazgo comarcal coincidente con la finalización de la autovía desde Valencia hasta la localidad y una cierta descentralización de actividades fabriles desde la metrópolis en cuya AI queda integrada.

Como se detalló en el análisis municipal, se prevé una estación de alta velocidad en la localidad, de modo que podría quedar separada de Valencia tan sólo unos veinte minutos mientras que en la actualidad por carretera se necesitan unos cuarenta y cinco. Es decir, si en la situación actual son posibles los viajes recurrentes, con los futuros tiempos de recorrido pueden intensificarse, con lo que pueden aumentar sensiblemente sus lazos con Valencia. También la distancia respecto de Cuenca y Albacete es admisible para realizar viajes pendulares (unos cuarenta y cinco minutos), pero en este

caso son varios factores los que hacen pensar que el desarrollo de estos vínculos no serán relevantes puesto que:

- a) Requena se encuentra en la actualidad integrada en Valencia y el impacto de la alta velocidad se estima relativamente muy superior en Valencia con lo que sólo desde esta óptica parece difícil que la situación pudiese variar.
- b) La distancia desde Requena a Valencia es sustancialmente menor en relación a Cuenca y Albacete.
- c) La diferencia de tamaños entre ciudades también beneficia a Valencia, sobre todo respecto de Cuenca, de tamaño mucho más parecido a Requena, con lo que tiene menos que aportar a ésta.
- d) Valencia es la capital de provincia de Requena, al tiempo que de la Comunidad Autónoma, lo que reforzaría su dependencia de Valencia en detrimento de las ciudades manchegas.
- e) El posible itinerario Requena-Albacete no forma parte de ningún tronco principal de comunicaciones entre Valencia y Madrid, por lo que se puede esperar que no existirán servicios entre ambas localidades sin pasar por Valencia, de manera que en este caso la aparición de los viajeros pendulares resultará imposible.

Si a todos estos elementos se añade una estimación limitada de la incidencia de la alta velocidad en el municipio por la escasa relevancia turística y baja articulación social, y el avance socioeconómico esperado de la capital del Turia y su metrópolis, espacio sobre el que muestra una clara dependencia y sobre el que se apoya para consolidar su primacía comarcal, es de esperar que Requena pueda conservar su centralidad en su entorno más inmediato pero sin aspiraciones a incrementar su influencia a una escala supracomarcal.

Continuando hacia el sur de Valencia con **Alcira**, ciudad también integrada en el AI de Valencia, según las infraestructuras previstas para los próximos años las variaciones sustanciales se referirán casi en exclusiva a la alta velocidad<sup>183</sup>, siendo las estaciones más cercanas las de Valencia y Játiva, aunque repercutiendo en la mejora de los servicios de cercanías.

Así, cabría preguntarse si la ubicación más próxima de Játiva en relación a Valencia podría de alguna forma reorientar su vinculación en favor de la ciudad setavense. En este sentido, habría que tener en cuenta que el tamaño de Alcira es ligeramente superior al de Játiva -unos cuarenta mil habitantes frente a menos de treinta mil-, factor éste que juega muy favorablemente respecto de Valencia, además de la condición de ésta de capital provincial y autonómica.

Por otro lado, la distancia de Alcira respecto de ambas ciudades, aunque favorable a Játiva, no es sustancialmente diferente ya que ninguna supera la media hora-treinta y cinco minutos.

---

<sup>183</sup> Según el PIE también habría que considerar la finalización de la autovía CV-50 Alcira a Liria, pero su trazado más bien responde al de segunda circunvalación de Valencia por lo que no se observan diferencias respecto de la accesibilidad respecto de Valencia para Alcira.

Adicionalmente, es más que previsible que las mayores frecuencias respecto de las grandes ciudades del Corredor y otras regiones se concentrarán en Valencia, de manera que seguramente en la mayoría de los casos pueda convenir a los residentes en Alcira acceder a través del ferrocarril de cercanías a Valencia, y desde ahí enlazar con el AVE, frente a la opción de Játiva.

Por último, el impacto del AVE en Valencia se estima sustancialmente superior al de Játiva con lo que, en definitiva, en todo caso cabría suponer un reforzamiento de las relaciones socioeconómicas entre Alcira y Valencia muy por encima de las que se podrían crear con Játiva. En este marco, la siguiente cuestión se refiere a la pérdida de centralidad comarcal en Alcira como se comienza a detectar durante los últimos años o su reforzamiento con la llegada de la alta velocidad: Ante el aumento reseñado de la centralidad de Valencia en el marco regional, proximidad de Alcira y la escasa incidencia de la llegada del TAV estimada en el municipio, es de esperar que la dependencia siga incrementándose y que Alcira vaya perdiendo poco a poco su tradicional hegemonía comarcal por la paulatina captación de la demanda terciaria comarcal en la capital.

Relativamente parecida a la situación de Alcira es la de **Cullera**, por su dependencia funcional y proximidad respecto de la capital, aunque varía por un cierto e histórico liderazgo comarcal de la vecina Sueca, que hoy día se difumina, y su vocación eminentemente turística.

Lo que no ofrece dudas para los años venideros es su vinculación respecto de la capital y, según el impulso esperado por ésta, tampoco cabe esperar una reorientación de sus flujos hacia Sueca, núcleo con una especialización en el sector terciario ya inferior a la de Cullera.

En todo caso, las dudas surgen acerca de si Cullera podrá mantener una cierta autonomía futura o ésta irá disminuyendo, como es de esperar en Alcira, en favor de Valencia. En este marco, la vocación mayoritaria de Cullera está referida al turismo residencial, por lo que desde el punto de vista de la alta velocidad no es de esperar un impacto significativo.

No obstante, también se aprecia cierta relevancia en el turismo hotelero, sobre el que el impacto puede ser mayor. Así, teniendo en cuenta el aumento de centralidad previsible de Valencia para los próximos años y la cercanía de Cullera, las medidas adoptadas a medio plazo hacia un modelo de desarrollo turístico en una dirección u otra se muestran claves para que Cullera experimente un impulso socioeconómico con la llegada del TAV o quede estancada y, a raíz de esto, bien pueda conservar una cierta autonomía respecto de Valencia, bien pueda ir disminuyendo.

Continuando con **Játiva**, ya se ha comentado que está prevista una estación de alta velocidad, con lo que resulta de interés analizar cuáles pueden ser sus nuevas vinculaciones territoriales de acuerdo con esta variación de accesibilidad.

En primer lugar, respecto de Valencia, la distancia que las separa hoy día, unos cuarenta minutos por carretera, puede verse claramente disminuida hasta

aproximadamente veinte minutos, lo que podría integrar perfectamente a Játiva en el A.M. de Valencia. Sin embargo, también es posible que Játiva se convierta en un polo articulador del espacio centro-sur de la provincia de Valencia. Para analizar esto se van repasar las posibles relaciones con otras ciudades de su entorno como Alcira, Onteniente y Gandía:

- Respecto de Alcira se ha justificado que no es de esperar que aumenten sustancialmente los vínculos entre ambas ciudades.
- Respecto de **Onteniente**, la ciudad de Játiva puede consolidarse como su trampolín hacia Valencia, como se comienza a advertir en la actualidad, gracias a la reducción de los tiempos de recorrido derivados de las actuaciones de la Autovía Central recientemente, en el futuro mediante las mejoras en la línea ferroviaria Játiva-Onteniente<sup>184</sup>, y los AVE regionales, que podrán situar a Onteniente a cuarenta minutos de Valencia frente a los cincuenta de hoy día por carretera, aunque con el inconveniente del trasbordo en Játiva.

Sin embargo, el mayor tamaño relativo de Onteniente respecto de Játiva, y los servicios que puede ofrecer la capital regional a Onteniente frente a Játiva, hacen que sea mucho más probable que aumente relativamente la dependencia de Onteniente respecto de Valencia en detrimento de Játiva. En cualquier caso, se debe esperar al análisis de otros núcleos próximos como Gandía, Alcoy, e incluso Villena, para poder realizar una mejor aproximación a la posible orientación futura de los flujos socioeconómicos de Onteniente, que cobran importancia teniendo en cuenta que la incidencia del AVE en ella se considera moderada por su elevada especialización en el sector secundario y el impacto relativamente mucho mayor de otros municipios cercanos.

- Respecto de **Gandía**, la conversión de la CV-60 en autovía<sup>185</sup> la acercará a Játiva hasta aproximadamente media hora, mientras que respecto de Valencia, pese a la implantación de los servicios de alta velocidad en Játiva, la distancia por ferrocarril será similar a la actual por carretera siguiendo el eje del litoral, algo menos de una hora, con lo que sus relaciones con Valencia, teniendo en cuenta esta variable de accesibilidad, no deberían modificarse sustancialmente.

Por otro lado, la diferencia de tamaños entre Gandía y Játiva, del orden del doble de población en favor de la primera, hacen que difícilmente Játiva se pueda convertir en un lugar central para Gandía. Otra cosa sería el acercamiento que supondría para el turismo gandiense la proximidad de una estación de alta velocidad y la mejora de la CV-60 pero, en todo caso, parece más factible que los turistas lleguen desde el interior peninsular a Gandía mediante ferrocarril convencional enlazando con la estación AVE de Valencia en detrimento de un primer

---

<sup>184</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit. Documento 02. Transportes, pág. 33.

<sup>185</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana: op. cit. Documento 01. Carreteras, pág. 19.

previsible trasbordo en la estación de Valencia para llegar a Játiva, y después por carretera alcanzar Gandía.

En síntesis, la ciudad de Játiva podrá como mucho articular su espacio comarcal, corriendo el riesgo de perder actividad terciaria a favor del A.M. de Valencia.

Continuando con el caso de **Gandía**, cuya centralidad supera el ámbito comarcal, ya se ha referido que, respecto de Valencia, la accesibilidad apenas se verá modificada, con lo que el aumento de la integración gandiense en el A.M. de Valencia dependerá del dinamismo que muestren relativamente ambas. También se ha visto el notable impulso que alcanzará Valencia, claramente superior al de Gandía, aunque en esta última localidad es de esperar un impacto positivo con lo que, debido a la distancia que separa ambas, podría “aguantar el tirón” de la metrópolis para disminuir su centralidad supracomarcal.

En ese sentido, del análisis de Játiva, se ha desprendido que su influencia se restringirá presumiblemente al ámbito comarcal, pudiéndose invertir la cuestión planteada entonces, es decir, que Játiva pasase a formar parte del ámbito de influencia de Gandía perdiendo importancia relativa en estas relaciones Valencia. Esto tampoco parece probable ante el dinamismo de los últimos años y esperable de la capital del Turia, y gracias a la posibilidad de realizar viajes pendulares Játiva-Valencia.

En cualquier caso, sería en actividades complementarias para Játiva como las turísticas, donde Gandía podría afianzar su referencia para esta localidad, pero fundamentalmente debido a las mejoras en la CV-60 en relación al modelo turístico residencial.

También esta autovía CV-60 puede situar a Onteniente respecto de Gandía en el entorno de la media hora, y teniendo en cuenta la elevada actividad secundaria de Onteniente, mientras que Gandía lo hace en el terciario, sería a priori factible que Gandía se fortaleciese como destino turístico respecto de Onteniente a la vez que, en parte, como lugar central en la dotación de servicios relativamente avanzados para la comarca de la Vall d’Albaida.

El rival de Gandía en este aspecto sería obviamente el A.M. de Valencia, pero la distancia que la separará en el futuro incluso por ferrocarril, cuyo trasbordo penaliza el viaje, puede favorecer a Gandía que, a tenor del análisis realizado, podría convertirse a escala subregional en un centro de referencia para Onteniente.

Restaría por analizar su posible relación respecto de la Marina Alta y concretamente respecto de **Denia**.

Como se justificó en la fase anterior, Denia se inserta como cabecera del espacio intersticial entre las RR.FF.UU. de Valencia-Castellón y Alicante-Murcia, sin una vinculación clara sobre ninguna de ellas.

Por lo que al posible incremento de las relaciones socioeconómicas con Gandía respecta, en primer lugar cabe recordar que en el PIE está previsto el cierre del enlace ferroviario entre estas dos ciudades, con lo que quedaría conectado el

itinerario costero a través del ferrocarril a lo largo de la Comunidad Valenciana. Si a esto se añaden las mejoras en la línea desde Denia a Alicante, el resultado es que la accesibilidad ferroviaria respecto de las capitales Valencia y Alicante mejorará ostensiblemente con respecto a la situación presente.

De este modo, aunque difícilmente podrá suponer una alternativa a la carretera en tiempos, pues la accesibilidad gracias a la AP-7 ya es elevada, sí lo puede hacer en costes -pues se trata de una autopista de peaje- pudiendo convertirse en una alternativa real al vehículo privado por el efecto disuasorio que muestra ese peaje tal cual se desprende de la IMD registrada en la Autopista y la carretera nacional costera paralela a ésta, ya que a lo largo de todo el trayecto entre Valencia y Alicante ambas intensidades son similares<sup>186</sup>. Ello podría hacer que el acercamiento de Denia respecto de Gandía, Valencia y Alicante, que en la actualidad se encuentra en torno a media hora respecto de la primera y aproximadamente a una hora respecto de las capitales, se convirtiese en real para todos los potenciales viajeros, es decir, que si bien la accesibilidad estimada en el presente sólo es factible para los usuarios que están dispuestos a pagar el precio del peaje, con la ejecución del ferrocarril Gandía-Denia los costes para los viajeros pueden ser accesibles para la mayor parte de la población.

Estas causas expuestas, que justifican hoy día la dificultad de la aparición de viajeros pendulares, además de la favorable coyuntura socioeconómica por la que atraviesa esta comarca, ayudan a entender el por qué se trata de un espacio dotado de una cierta autonomía respecto de las grandes R.F.U. En este marco, las mejoras ferroviarias señaladas podrían:

- Hacer aumentar esa autonomía.
- Crear un espacio todavía mayor conjuntamente con Gandía alternativo a las dos RR.FF.UU.
- Disminuir su autonomía pasando a incrementar la dependencia funcional respecto de las grandes aglomeraciones urbanas e incluso de la propia Gandía.

Así, en cuanto a la posible integración respecto de Gandía o la formación de un espacio supracomarcal con dos cabeceras, Gandía y Denia, en primer lugar hay que mencionar que los tamaños poblacionales, aunque en las últimas décadas habían estado algo descompensados a favor de Gandía, en la actualidad se pueden considerar de volúmenes relativamente parecidos, lo que podría ser un factor favorable para este último caso.

En otro orden de cosas, no se puede pasar por alto que se trata de municipios que pertenecen a provincias distintas, por lo que a efectos administrativos su naturaleza sería la de gravitar hacia capitales distintas, factor éste que se entiende desfavorable.

---

<sup>186</sup> Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Dirección General de Carreteras, *Mapa de Tráfico 2002*, Centro de Publicaciones. Madrid, 2003.



También el nuevo ferrocarril que las unirá permitirá la generación de viajes diarios con mayor facilidad, lo que implica otro elemento favorable.

Así mismo, juega a favor el previsible mantenimiento del liderazgo gandiense en el sureste de la provincia valenciana conservando una intensidad funcional gravitatoria hacia la metrópolis de Valencia que no es de esperar aumente en gran medida.

Lógicamente, también hay que considerar la situación por el sur. Así, entre Alicante y Denia aparece **Benidorm** como ciudad turística por excelencia y también cabecera de un espacio comarcal, aunque con gran vocación hotelera a diferencia de Gandía y, en general, de todo el litoral descrito.

Por tanto, se podría decir que existe un cierto equilibrio a ambos lados de Denia, norte y sur.

De este modo, y ante el impulso socioeconómico esperable en Alicante con la llegada del AVE, no cabe esperar que Benidorm escape de su área influencia, aunque el impacto de la alta velocidad en Benidorm se estima también muy elevado por su elevadísima especialización en el turismo hotelero y las mejoras ferroviarias en relación a Alicante y su aeropuerto fundamentalmente. Sin embargo, la ciudad de Alicante mantendrá la oferta para la satisfacción de servicios especializados de los residentes en Benidorm, de igual forma que se espera para el caso de Gandía y Valencia, máxime cuando la distancia entre Benidorm y Alicante es sustancialmente menor a la existente entre las dos primeras.

En este marco, si todavía se considera difícil la aparición de los viajeros pendulares desde Denia a Valencia o Alicante, sí se podrían ver claramente estimulados los correspondientes respecto de Benidorm y Gandía merced a las mejoras ferroviarias, de manera que será posible un aumento de la integración territorial respecto de ambas ciudades intermedias gravitando hacia aquella que mayor dinamismo socioeconómico experimente durante los próximos años. Y ello será previsible porque la incidencia del AVE en la ciudad de Denia se estima relativamente menor que en estas dos urbes.

Por último, a consecuencia de los vínculos que se puedan establecer respecto de una u otra ciudad, la comarca de Denia pasará progresivamente a formar parte de la R.F.U. correspondiente.

Desde luego, no parece evidente la futura gravitación de Denia sobre Gandía o Benidorm puesto que:

- Gandía pertenece a otra provincia, lo que administrativamente puede ser un factor favorable a Benidorm, aunque quizá no demasiado porque en realidad ninguno de los dos núcleos se encuentran administrativamente por encima de Denia, por lo que Benidorm no debería aportar a Denia servicios diferenciales en este sentido respecto de Gandía.
- Gandía se encuentra más próxima a Denia que Benidorm pero, en cualquier caso, con las mejoras en la red ferroviaria tampoco parece que esto pueda ser objeción para que ante un mayor crecimiento relativo de Benidorm, los flujos se reorienten hacia ésta. Así, pese a que

la recuperación del ferrocarril de Gandía a Denia pueda suponer una mayor integración de Denia respecto de Gandía puesto que ya existe línea entre Denia y Benidorm como se desprende de la teoría de los rendimientos marginales decrecientes, la escasa competitividad del ferrocarril actual entre estas dos últimas localidades hace que ese diferencial de incidencia a priorístico pueda quedar amortiguado.

- En cuanto al diferencial de incidencia del AVE en sendas localidades, tampoco parece considerable, puesto que si Benidorm podrá fortalecer su actividad turística, en Gandía, aunque no sea tan relevante este subsector, coexisten algunas actividades vinculadas al terciario avanzado cuyas sinergias con el TAV pueden compensar el impacto sobre el turismo en Benidorm. En este sentido, es probable que Gandía pueda ofertar una mayor gama de servicios complementarios a Denia frente a Benidorm que, por su sobresaliente vocación turística, al igual que Denia, aunque en el modelo residencial sobre todo esta última, parece que podrá ofrecer una menor variedad de servicios a Denia en el futuro.

En resumen, con respecto a Denia, parece muy probable que aumente su dependencia funcional respecto de otros núcleos de su entorno como pueden ser Gandía y Benidorm, perdiendo parte de su autonomía actual debido a un mayor impacto relativo del AVE en estas dos localidades frente a Denia y, a raíz de ello una cierta integración en la R.F.U. correspondiente, Valencia-Castellón o Alicante-Murcia.

Lo que no está tan claro es precisamente hacia dónde gravitará puesto que ni en términos de accesibilidad, ni de jerarquía en el sistema de ciudades, ni el impacto de previsible de la alta velocidad existen diferencias sensibles entre ambas. Tal vez una mayor actividad terciaria avanzada en Gandía pueda hacer que ésta pueda proveer de una mayor oferta de servicios complementaria a Denia y con ello desnivelar ligeramente la balanza en su favor y, por ende, de la R.F.U. de Valencia-Castellón.

Ahora se pasará revista a los municipios que, dentro del AI de la R.F.U. de Valencia-Castellón, tienen a Albacete como núcleo central de referencia a nivel provincial.

Iniciando el repaso con **Villarrobledo**, resulta significativa la nueva conexión por autovía La Roda-Ocaña (en las cercanías de Aranjuez) recogida en el PEIT y ya en servicio, que acerca Villarrobledo a Madrid a menos de dos horas, pero también a Albacete, aproximadamente a unos cincuenta minutos, mientras que previamente era del orden de la hora.

Esto puede favorecer la aparición de viajeros pendulares respecto de Albacete puesto que es en torno a estos tiempos de desplazamientos donde se sitúa el umbral para la aparición de este fenómeno. En cualquier caso, el peaje de esta nueva autopista puede disuadir de su utilización a los habitantes de Villarrobledo, por lo que, en definitiva, las variaciones de accesibilidad

prevista pueden, en todo caso, tender a aumentar ligeramente la integración de Villarrobledo en el AI del Área Metropolitana de Albacete por este concepto.

Por otra parte, en cuanto a las variaciones de accesibilidad en la red ferroviaria, aunque en el PEIT está contemplada la transformación del eje de Alcázar a Albacete en una vía de altas prestaciones<sup>187</sup>, en las actuaciones que se están acometiendo en el Corredor Madrid-Levante no figuran tales, de forma que, presumiblemente, no será el ferrocarril el que pueda remodelar estas relaciones sin perjuicio de una cierta liberación de los servicios de largo recorrido que pueda incidir en una mejora de los servicios regionales que conectan Villarrobledo con Albacete, además de un aumento de las velocidades comerciales para las mercancías que puede incidir en el transporte de sus excedentes agrícolas.

Con todo, en la recuperación de Villarrobledo durante la última década como lugar central de su comarca, ha influido notoriamente la favorable coyuntura de la capital Albacete y el incremento de accesibilidad respecto de ésta, que ha permitido a Villarrobledo disponer relativamente cerca de un núcleo de referencia para la dotación de bienes y servicios de primer orden, de manera que ejerce de núcleo intermedio entre la capital y los núcleos rurales de sus alrededores surtiéndolos de los servicios básicos. En este marco, ante el ligero incremento de accesibilidad previsto en relación con Albacete y el esperable impulso socioeconómico que experimentará ésta en el espacio provincial tras la llegada del AVE, es muy probable que Villarrobledo consiga consolidar su centralidad comarcal.

En cuanto a **Motilla del Palancar**, de acuerdo con las actuaciones previstas en materia de alta velocidad, no se espera ninguna estación en la localidad, aunque sí un acercamiento mediante autovía hacia Cuenca y Albacete, las dos ciudades hacia donde son factibles los viajes pendulares. Por otro lado, hay que tener en cuenta que su enclave en la red viaria le ha permitido convertirse en la plaza central de su entorno, mientras que durante las últimas décadas, a pesar de su mayor cercanía respecto de Cuenca frente a Albacete y su pertenencia administrativa a su provincia, la mejor coyuntura socioeconómica de Albacete frente al estancamiento histórico de Cuenca han provocado que gravite hacia la primera. De este modo, de manera análoga a lo justificado para Villarrobledo, su consolidación como lugar central en su comarca dependerá de que alguna de estas dos capitales experimente un impulso económico durante los próximos años.

En ese sentido, es esperable que ambas capitales se vean favorecidas por la llegada del AVE de manera prácticamente similar, aunque su actual gravitación hacia Albacete hacen difícil pensar en una reorientación de los flujos hacia Cuenca, quedando en todo caso prácticamente garantizada la presencia de una capital de referencia para Motilla.

---

<sup>187</sup> Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación op. cit. pág. 90.

Respecto de **La Roda**, su actual integración en el A.M. de Albacete tenderá, en todo caso, a reforzarse pues, a la escasa distancia entre ambas (media hora) y su diferencia de tamaño relativo, se añade un impacto de la alta velocidad esperado en Albacete muy superior al previsible en La Roda, históricamente muy dependiente de la capital.

Así, en la favorable coyuntura de Albacete parece asentarse parte de la recuperación socioeconómica de las últimas décadas en La Roda, con un consolidado primario y secundario, y rápido acceso a los servicios propios de una capital de provincia. Por tanto, una vez más, aunque la remodelación de la red ferroviaria puede favorecer la mejora de los servicios regionales respecto de Albacete, y los de mercancías para sus excedentes agrarios sobre todo, el impulso previsto sobre el tejido productivo de la capital se presenta como pieza clave para la consolidación de las actividades productivas en La Roda, tendiendo, por su proximidad a Albacete a una mayor integración en el Área Metropolitana de ésta.

El siguiente municipio a analizar sería **Casas Ibáñez**, municipio incluido en el AI de Albacete, sobre el que tampoco se esperan grandes variaciones de accesibilidad con respecto a la capital manchega, y cuyo tejido productivo insta a pensar que la incidencia del AVE va a ser menor.

La situación en este caso no es exactamente igual a La Roda, puesto que tiene una mayor proximidad a otras ciudades destacadas o capitales como Requena e incluso Valencia, capital con la que quedará conectado en un tiempo aproximado de una hora gracias a los AVE regionales desde Requena, aunque con la necesidad de desplazamiento hasta esta localidad por carretera, lo que puede resultar disuasorio. Así, a favor de Albacete juegan, su actual inclusión en el AI de su Área Metropolitana y el hecho de ser la capital provincial, mientras que respecto de Requena, también le favorece la diferencia de tamaños –el volumen de población de Albacete es varias veces superior al de Requena–. En este sentido, en la actualidad, tanto Casas Ibáñez como Requena desempeñan funciones de liderazgo comarcal con una dependencia funcional respecto de una metrópoli, Albacete y Valencia respectivamente, es decir, funcionalmente no presentan diferencias sustanciales, aunque la aparición de una estación de alta velocidad en Requena marcará una diferencia entre ambas localidades.

Por otro lado, Valencia tiene su mayor ventaja en su gran potencial como lugar central de la R.F.U. de Valencia-Castellón, y que engloba a la provincia de Albacete. A su vez, la distancia respecto de Casas Ibáñez se encontrará justo en el umbral para la aparición de viajes pendulares.

Con todos estos factores, parece que la clave acerca de la gravitación la tiene Albacete, de modo que si en el futuro muestra suficiente dinamismo socioeconómico no es previsible que su dependencia pase a Requena o Valencia. Sin embargo, ante una eventual pérdida de liderazgo provincial de Albacete, Requena y Valencia ganarían posiciones, y la distancia entre ambas ciudades respecto de Casas Ibáñez (una media hora y una hora

respectivamente) puede jugar un efecto compensador frente a la ingente diferencia de tamaños entre Requena y Valencia.

Ante el análisis por municipios del epígrafe anterior, el impacto de la alta velocidad se presume relativamente mayor en Albacete frente a Requena y en el caso de Valencia, el complicado acceso en relación a estos dos núcleos hacen pensar que difícilmente pueda competir con Albacete, máxime cuando efectivamente se espera un aumento de la centralidad provincial de Albacete.

Por todo ello se presume que el AVE tenderá a reforzar la integración de Casas Ibáñez en Albacete.

Para finalizar, y como ha ocurrido en otros municipios de este AI, en Casas Ibáñez también ha quedado patente durante las últimas décadas que en el fortalecimiento de Albacete como plaza central de la provincia se encuentra la clave para consolidar su histórico liderazgo en su entorno rural más próximo, y en este marco se encuentra la oportunidad de la alta velocidad en el municipio. Por lo que se refiere a **Almansa**, en parte, la situación es similar a la estudiada en Casas Ibáñez.

Almansa gravita sobre Albacete, de la que dista unos cuarenta y cinco minutos no previéndose apenas mejoras en la accesibilidad respecto de ésta salvo las referidas a los servicios regionales.

Así mismo, goza de una cierta centralidad nivel a comarcal situándose a unos veinte minutos de otro núcleo con una influencia ligeramente subcomarcal como es **Villena**. Sin embargo, la diferencia con ésta se plantea en que Villena –ya en el AI de la R.F.U. de Alicante-Murcia– estará dotada de servicios de alta velocidad regionales hacia Alicante<sup>188</sup>. De esta forma, los tiempos respecto de Alicante, también quedarán por debajo de la hora, aunque con el gravamen del trayecto previo hasta Villena que mayoritariamente se deberá realizar por carretera ante unos servicios ferroviarios que se presumen de escasa frecuencia como en la actualidad<sup>189</sup>, planteándose entonces la cuestión acerca de si será posible que Almansa reoriente su gravitación actual sobre Albacete.

De nuevo, a favor de Albacete juegan su rango de capital provincial y la diferencia de tamaños respecto de Almansa, mientras que Villena tiene a su favor la mayor proximidad, y en cuanto a Alicante, además de la diferencia de tamaños con sus aproximadamente seiscientos mil habitantes en el Área Urbana Bipolar Alicante-Elche, el hecho de que a partir de ahora sean susceptibles los viajes pendulares, aunque, en este último caso, con el gravamen del trasbordo señalado.

Por consiguiente, en este caso, la primera palabra no parece estar únicamente en la dinámica socioeconómica que registre Albacete, sino también en la capacidad que tenga Villena para articular su entorno pudiéndose convertir en cabecera supracomarcal como alternativa a la polarización de los espacios metropolitanos definidos.

En este marco, las posibilidades que tendría la ciudad de Alicante para captar a Almansa en su AI pasarían por un estancamiento en las dinámicas referidas y

---

<sup>188</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit. Documento 02. Transportes, pág. 33.

<sup>189</sup> Un servicio diario. Fuente: RENFE, diciembre 2006.

un avance significativo en las propias. Ya se ha visto el impacto favorable del AVE previsto en Albacete, con lo que la integración en el AI del Área Alicante-Elche se puede descartar.

En todo caso, faltaría por analizar el caso de Villena y la posible formación de ese conformación de ese espacio dotado de cierta autonomía respecto de las grandes R.F.U., lo que se irá tratando posteriormente dando de esta manera respuesta al interrogante planteado.

Para finalizar con los municipios del AI de **Albacete**, hay que mencionar la localidad de **Hellín**. En este caso, la situación varía ligeramente respecto de los anteriores municipios manchegos puesto que los dos posibles núcleos de referencia para Hellín son Albacete y Murcia, siendo el tiempo por carretera hasta **Murcia** cercano a los cincuenta minutos frente a los cuarenta minutos respecto de Albacete, debiendo considerar como contrapeso a esta situación las mejoras previstas precisamente en la línea de Hellín a Murcia –variante de Camarillas– que se estima situarán a Murcia de la localidad a unos cuarenta minutos, es decir, tiempo similar al distante por carretera de Albacete.

En cualquier caso, una vez más, además de la gravitación actual sobre Albacete por parte de Hellín, el factor administrativo de capitalidad provincial se consideran los puntos más fuertes de cara a la consolidación de la integración funcional actual.

A favor de Murcia juegan, el mayor tamaño relativo frente a Albacete, aunque como las diferencias respecto de Hellín en ambos casos son muy elevadas no parece éste un factor decisivo pero, sobre todo, la posibilidad de efectuar viajes pendulares a corto plazo también por ferrocarril, con lo que en este caso se considera que, con tiempos de desplazamiento relativamente similares, las ventajas a priori de Albacete son menores, por ejemplo, que en el caso de Almansa, donde Alicante sigue quedando excesivamente distante.

En consecuencia, ante diferencias de dinamismo socioeconómico ligeramente favorables en favor del A.M. de Murcia, sería factible esa reorientación funcional de acuerdo con la estimación realizada.

En cualquier caso, para Hellín, al igual que en tantos otros municipio manchegos, de nuevo parece fundamental el “tirón” por parte de una aglomeración urbana de primer orden para consolidar su centralidad comarcal, y esto parece estar asegurado tanto respecto de Albacete como de Murcia, con lo que ese fortalecimiento del liderazgo comarcal podría considerarse como el impacto de la llegada del AVE al Corredor Madrid-Levante para este municipio.

Antes de pasar a analizar la R.F.U. de Alicante-Murcia, conviene mencionar las posibilidades de integración entre dos ciudades importantes del Corredor como **Cuenca** y **Albacete**, perteneciendo respectivamente a las RR.FF.UU. de Madrid-Guadalajara-Toledo y Valencia-Castellón.

Así, ambas ciudades merced al AVE quedarán enlazadas en algo menos de cuarenta minutos frente a más de una hora y media en el presente, tiempo de viaje, por tanto, susceptible para la aparición de viajeros pendulares. Cabe

preguntarse ahora si es de esperar un aumento en los vínculos socioeconómicos de ambas ciudades:

Una vez analizada la gravitación de Cuenca respecto de Madrid, de la que distará en el futuro mediante el AVE unos cuarenta y cinco minutos, en relación con Albacete, además de su muy inferior relevancia funcional frente a Madrid, hay que destacar que tanto aquella como Cuenca son capitales de provincia, lo que administrativamente las coloca en pie de igualdad mientras que Madrid le aporta a Cuenca la capitalidad del Estado.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que, aunque respecto de ambas ciudades serán factibles los viajes pendulares, cualquier servicio de AVE con destino bien Valencia, bien Alicante-Murcia, debe pasar por Cuenca mientras que sólo aquellos con destino sureste completarán el trayecto Cuenca-Albacete, es decir, que respecto de la oferta servicios de alta velocidad, Madrid será casi con toda seguridad favorecido relativamente. De este modo, parece que la vinculación de Cuenca respecto de Madrid no se verá mermada por la proximidad de Albacete, siendo previsibles por todos los factores expuestos un aumento de los lazos socioeconómicos entre ambas relativamente bajo.

▪ **Región Funcional Urbana de Alicante-Murcia:**

Habiendo analizado las posibles relaciones futuras a establecerse entre Alicante, Murcia y Valencia, los próximos municipios a analizar son **Elche** y **Orihuela**.

En cuanto a Elche, en términos de accesibilidad muestra un caso similar al de Alicante puesto que las distancias respecto de **Valencia** y **Murcia** antes y después del AVE son prácticamente iguales a las descritas para el caso de Alicante. Sin embargo, si ya se ha estimado relativamente escaso el incremento de los vínculos para Alicante en relación a Valencia sobre todo, se prevé todavía menor para el caso de Elche puesto que, aun siendo dos ciudades de un tamaño parecido (unos doscientos mil habitantes Elche y trescientos mil Alicante), Alicante es capital de provincia, con lo que en términos administrativos la aportación de Alicante a Elche es de por sí muy importante y menor, en términos relativos, la de Valencia. Por el contrario, para Alicante la aportación de Valencia en esos mismos términos es mucho mayor.

Pasando ahora a analizar la situación en el interior de la R.F.U. de estos dos núcleos, Elche y Orihuela, si bien entre Alicante y Murcia la distancia es hoy día algo elevada para considerar que los flujos diarios están suficientemente desarrollados, para estas dos ciudades, por su mayor proximidad respecto de ambas, cabe esperar menores variaciones ante la llegada del TAV. No obstante, un diferencial socioeconómico significativo entre las capitales en el futuro sí podría reorientar los flujos actuales puesto que la accesibilidad futura lo permitirá con mayor facilidad que hoy día.

También podría extenderse este hecho a Cartagena, pero su rango inferior al de la capitalidad y un impacto del AVE no superior a la de las dos grandes

metrópolis hacen poco previsible una mayor integración de estos dos núcleos (Elche y Orihuela) en el cartagenero.

Teniendo en cuenta que el impacto esperado por la alta velocidad en las dos capitales se estima elevado, respecto de Elche, ante un impacto también favorable y la reconducción que se está llevando a cabo en la ciudad hacia el terciario, es muy posible que permanezca la estructura de Área Urbana bipolar actual.

En cuanto a Orihuela, aunque la incidencia de la alta velocidad se estima menor que en estos otros núcleos, es de reseñar la posible configuración conjuntamente con **Torreveija** de un espacio alternativo a la concentración de riqueza en las grandes aglomeraciones descritas, tal cual parece esbozarse hoy día.

Entre ambas ciudades y desde Orihuela a Guardamar está prevista la ejecución de sendas autovías (Eje Orihuela-costa. CV-95 y Eje del Segura. Orihuela-Guardamar<sup>190</sup>) que pueden hacer descender el tiempo de desplazamiento entre las dos localidades cabeceras de la comarca y otras también importantes como Guardamar, pudiendo favorecerse los flujos intermunicipales.

Por tanto, en términos de accesibilidad tanto hacia las capitales como en el seno comarcal, la accesibilidad experimentará una mejora sustancial. Así, para que esa configuración del espacio con una cierta autonomía pueda consolidarse, la comarca, encabezada por estas dos ciudades, de las cuales sólo dispondrá de alta velocidad Orihuela, a medio plazo debería como poco aproximarse a los niveles de desarrollo de las capitales y al de la propia Elche. Habiendo estimado moderada la incidencia del AVE en Orihuela, y menor en Torreveija por su apuesta clara sobre el modelo de desarrollo turístico en segundas residencias, el diferencial de crecimiento socioeconómico esperado en las principales urbes de la R.F.U. parece demasiado elevado para que efectivamente pueda consolidarse este espacio con relativa autonomía en la R.F.U. También cabría la posibilidad de integración de San Javier, cuyos vínculos hoy día comienzan a estrecharse con la Vega Baja y de esta manera aumentar la masa crítica para poder conformar ese espacio alternativo a las grandes metrópolis, pero esto se revisará más adelante.

Siguiendo con el análisis de otros municipios, ya se justificó que cabe esperar una prolongación del eje Alicante-Murcia hasta **Cartagena** y **Lorca**. Ahora se profundizará en ambos como cabeceras subregionales y comarcales respectivamente.

En el caso de Cartagena, dista de Murcia algo más de cincuenta kilómetros, lo que supone algo más de media hora por carretera. Ello quiere decir que, aun cuando el AVE pueda suponer tiempos de un cuarto hora, los vínculos metropolitanos es de esperar que se vean poco modificados puesto que en la actualidad se pueden considerar suficientemente consolidados.

---

<sup>190</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana: op. cit. “Documento 01. Carreteras”, pág. 19.



En ese sentido, ante la posible pregunta de si Cartagena podría aumentar su centralidad en el ámbito provincial, lógicamente ello va ligado a la capacidad de liderazgo que pudiese demostrar en relación con Murcia en el futuro, lo cual se analiza seguidamente.

En primer lugar, hay que considerar que el tamaño demográfico del A.M. de Murcia es de medio millón de habitantes mientras que Cartagena apenas supera los doscientos mil. Por otro lado, Murcia sigue siendo la capital regional, factores éstos que le favorecen.

En cuanto a la accesibilidad futura, a las mejoras en la red ferroviaria descrita en varias ocasiones, se superponen los nuevos ejes viarios previstos entre los principales núcleos de la Región y otras localidades próximas<sup>191</sup>:

- Desde Cartagena hasta Vera (Almería) por Mazarrón y Águilas (autovía Cartagena-Vera).
- Desde Alhama de Murcia hasta el Mar Menor por Torre-Pacheco (autovía Alhama-Fuente Álamo-Mar Menor)
- Desde Totana a Mazarrón (autovía Totana-Mazarrón).
- Desde el entorno de Cieza hasta Jumilla y Yecla (autovía A-33)
- Desde las proximidades de Orihuela (Santomera) hasta San Javier (eje de Santomera a San Javier) como parte del futuro eje Yecla-Santomera-San Javier.

Ante esta situación, el trayecto entre **Mazarrón** y Cartagena puede reducirse ya claramente por debajo de la media hora, pero también respecto de Murcia situándose en poco más de media hora, es decir, facilitando la consolidación de los viajes pendulares, que hoy día ya se están generando hacia la capital regional.

En cuanto a **Águilas**, la accesibilidad respecto de Murcia mejorará por ferrocarril gracias a la propia línea de alta velocidad, situándose en el entorno de los cuarenta minutos, por debajo del umbral para la generación de viajes de ida y vuelta diarios, aunque con la necesidad prácticamente segura de realizar el trayecto hasta Lorca por carretera ante la escasez de servicios actuales, tan sólo tres diarios, lo que penaliza este desplazamiento.

También esa accesibilidad aumentará respecto de Cartagena a través de la mencionada autopista Cartagena-Vera, pudiéndose situar a unos cuarenta minutos de este núcleo.

Para discernir qué puede ocurrir con la futura gravitación de ambas es necesario incorporar al análisis el municipio de **Lorca** que, junto con Murcia y

---

<sup>191</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas: *Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia*, Anexo 1: Las infraestructuras territoriales: estado actual y previsiones, pp. 32 y 33, y Documento Planos, I.2.A, y Murcia, 2006, y Gobierno Autónomo de la Región de Murcia, *Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2007-2013*, pp. 58, 59, 141 y 153, Murcia, 2006.

Cartagena, serán las únicas ciudades que dispondrán de servicios de alta velocidad en la Región de Murcia.

Así, en el caso de Lorca, cuyo entorno alcanza los ochenta mil habitantes<sup>192</sup>, cabe señalar que en la actualidad su AI prácticamente se restringe al ámbito comarcal incluyendo al municipio de Águilas que, no obstante, parece constituir conjuntamente con Mazarrón un Área Funcional en la costa.

Por lo tanto, una vez establecido que respecto de Murcia será posible la aparición de los viajes pendulares para estas localidades (en realidad respecto de Mazarrón ya se venían produciendo), aunque con las dificultades señaladas para Águilas, la clave para establecer su gravitación de nuevo se encontrará en el diferencial socioeconómico que experimenten las grandes aglomeraciones, especialmente Murcia y Cartagena.

En este aspecto, las oportunidades de Lorca, sobre todo respecto de Águilas, pasan por alcanzar un potencial económico que, aunque relativamente inferior al de estas dos aglomeraciones, sea al menos claramente positivo en el ámbito del Corredor. De lo contrario, puede ver perder esa dependencia funcional que todavía hoy mantiene Águilas respecto de ella. Precisamente, en el caso de que el desarrollo lorquino sea claramente inferior al del A.M. de Murcia y Cartagena, puede no sólo disminuir la integración de Águilas en su área de influencia, sino que paulatinamente se incrementará su dependencia funcional de la capital disminuyendo su centralidad comarcal.

Ante esta situación, una de las localidades donde se podrá observar ese efecto será **Totana**, en la que actualmente ya no queda clara su vinculación respecto de Lorca y no de Murcia.

El último escenario que cabría esperar respecto de los municipios de Águilas y Mazarrón es la consolidación de su espacio como un Área Funcional. Desde luego, si las ciudades más importantes de la Región “tiran” con fuerza durante los próximos años difícil será que no pierdan ese cierto grado de autonomía que hoy comienza a reconocérseles. En cualquier caso, y aunque esto pudiera ser así, serán sus potenciales de desarrollo durante los próximos años los que marcarán si al menos pueden convertirse en polos con una incidencia comarcal o poco a poco se irán integrando en las AAII mencionadas.

Para resolver este complicado puzzle, en primer lugar cabe preguntarse por los efectos esperados del AVE a escala municipal en Mazarrón, Águilas, Lorca y Totana, pues en Murcia y Cartagena ya se ha comentado que a priori se consideran muy favorables:

- En el caso de Mazarrón, el impacto, de acuerdo con su estructura productiva y la apuesta futura por el modelo turístico residencial, no invita a pensar que los efectos vayan a ser significativos, aunque dispone de elementos culturales y una cierta actividad turística hotelera que puede generar una incidencia algo más favorable de la indicada.
- En cuanto a Águilas, su elevada especialización en el sector primario y, en consecuencia, escasa importancia relativa del terciario que incluso relativamente ha llegado a disminuir desde la década de los noventa, así

---

<sup>192</sup> Ministerio de la Vivienda, op. cit. pág. 50.

- como los atisbos turísticos relacionados con el turismo residencial, hacen pensar que la incidencia del AVE en el municipio sea baja.
- En cuanto a Totana, muestra una gran especialización en el sector primario retrocediendo en términos relativos la el porcentaje de ocupados en el terciario durante la última década, por lo que a nivel municipal la incidencia del TAV se considera muy baja en el marco del Corredor.
  - Por lo que afecta a Lorca, la incidencia del TAV de acuerdo con la situación actual se estima moderada sobre todo en relación con las grandes metrópolis de Murcia y Cartagena, y aun cuando se fuesen consolidando algunos proyectos futuros que pueden hacer avanzar al sector terciario en la ciudad, el impacto del AVE se estima relativamente menor que en estas aglomeraciones urbanas.

En síntesis, ante la cuestión acerca de la posible consolidación del Área Funcional de Águilas y Mazarrón, a la luz de los desarrollos relativos entre éstas y las urbes de Murcia, Cartagena y Lorca, no parece probable.

Dicho esto, en cuanto a la gravitación de cada una de ellas, por lo que a Mazarrón respecta, el impulso socioeconómico esperado en Cartagena y Murcia tras la llegada de la alta velocidad es relativamente parecido aunque favorable a Murcia, cuya capitalidad y centralidad geográfica en la Región también le acompañan. Añadido a estos factores la vinculación actual de Mazarrón respecto de Murcia, no es de esperar que varíe esa orientación. Sin embargo, la mayor proximidad a Cartagena y el elevado empuje esperado en esta metrópolis puede favorecer un mayor estrechamiento de los lazos de Mazarrón con ella aunque no hasta el punto de “arrancarla” del AI del A.M. de Murcia.

En cuanto a Águilas, ante el avance esperado en Cartagena y la mayor accesibilidad futura respecto de Murcia, seguramente la cuestión será dilucidar hasta qué punto se podrá mantener relativamente integrada respecto de Lorca, de la que dista unos veinte minutos, o bien reorientarse hacia Cartagena.

Ya se ha visto que aun cuando el impacto del AVE en Lorca se estima relativamente menor que en Cartagena, se considera positivo. Si a eso se añade que pese a la futura autovía mediarán unos cuarenta minutos todavía entre Cartagena y Águilas, es posible que Lorca mantenga esa cierta vinculación funcional del municipio.

Continuando con Lorca, el mayor avance socioeconómico del A.M. de Murcia podría favorecer que Totana se desligase respecto de Lorca, pero si realmente Lorca consolida sus proyectos futuros terciarios e impulsa su turismo cultural, podría mantener, al igual que en el caso de Águilas, una cierta centralidad en ese espacio relativamente por encima del comarcal, aunque sin posibilidad de recuperar su influencia histórica prácticamente en pie de igualdad en relación a Murcia y Cartagena.

Para finalizar con el municipio de Cartagena hay que mencionar a dos municipios en la actualidad integrados en su AI, **Torre-Pacheco** y **San Javier**,

aunque el segundo lo hace en menor medida. A ese respecto, los viajes pendulares son factibles hoy día respecto de Cartagena y Murcia. En todo caso, con las autovías previstas la accesibilidad tenderá a aumentar, con lo que ambas ciudades empiezan a competir en condiciones similares por la integración de sendos municipios en sus AAIL.

En el caso de Torre-Pacheco, ante una elevada especialización en el sector primario, sobre el que cabe esperar una incidencia del AVE muy baja, se entiende que su posible reorientación dependerá del diferencial de dinámica socioeconómica que siga cada una de las grandes ciudades, jugando a favor de Cartagena su vinculación actual, y a favor de Murcia el factor administrativo como capital regional.

Así, tal cual se ha analizado para las dos grandes metrópolis, el impacto de la alta velocidad se considera elevado siendo quizá ligeramente superior el de Murcia, pero en todo caso se estima insuficiente para poder arrebatar a Cartagena la dependencia funcional de Torre-Pacheco.

En el caso de San Javier, aparece otro Área Funcional, en este caso el de la Vega Baja, con las mencionadas cabeceras de **Orihuela** y **Torre vieja**, con la que ya demuestra signos de interrelación incluso similares a los establecidos con la ciudad cartagenera.

En este caso, la “lucha” es a tres bandas, pues será el espacio que demuestre un mayor potencial el que pueda adherir San Javier a su integración.

Lógicamente, es la cercanía el factor que puede jugar a favor de la Vega Baja y que puede compensar el efecto administrativo de Cartagena y Murcia. En este sentido, para que verdaderamente pueda integrarse conjuntamente con la Vega Baja, sus dos cabeceras deben responder con una notable intensidad tal cual se describió para no quedar inmersas en el AI de Alicante, Elche o Murcia, y simultáneamente haciendo frente a Cartagena, la otra ciudad, junto con Murcia, en liza en esta integración de San Javier.

A su vez, también el dinamismo marcado por San Javier puede favorecer la configuración de ese espacio de cierta autonomía en la Vega Baja, pues si las cabeceras de las comarcas responden al reto y San Javier hiciese lo propio, el tamaño del espacio resultante, alrededor de trescientos mil habitantes, con un elevado dinamismo, puede acompañar para alcanzar ese tamaño crítico que requiere para consolidarse como alternativa a las grandes aglomeraciones urbanas. El impacto del AVE en San Javier se estima positivo en el marco del Corredor, pero, revisando la previsible incidencia del futuro ferrocarril en Orihuela, y sobre todo en Torre vieja, no es esperable que pueda consolidarse el Área Funcional que parece conformarse en la actualidad, pudiendo variar la gravitación de San Javier hacia Murcia, puesto que la accesibilidad en este caso estará todavía más equilibrada (a través del eje Santomera-San Javier) que en el caso de Torre-Pacheco, a lo que se suma un diferencial de crecimiento que puede favorecer a Murcia frente a Cartagena reforzado por el incremento de centralidad en el marco provincial y por la mencionada capitalidad regional.

Finalizando con los casos de Orihuela, Torre vieja y, en definitiva, la Vega Baja, salvo el marco administrativo que favorece al Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche, se constata que en el futuro se va a convertir en un área tensa

puesto que, de acuerdo con el impacto de la alta velocidad esperable en Alicante-Elche y Murcia-Cartagena, no se observan diferencias reseñables que evidencien una gravitación hacia cualquiera de ellas, por lo que su orientación futura quedará a expensas del par metropolitano que pueda ejercer un mayor dinamismo socioeconómico.

Continuando con Murcia capital y su A.M., el análisis giraría ahora alrededor de la zona norte y noroeste de la Región, representada en este trabajo por los municipios de Mula, Caravaca, Cieza, Jumilla y Yecla:

- En cuanto a los dos primeros, **Mula** y **Caravaca**, en el caso de Mula ya se avanzó que quedaba incluido en el AI de Caravaca, núcleo que ocupa un lugar central en su comarca. No obstante, su cercanía a la capital tras la finalización de la autovía A-415, a menos de media hora, ha puesto en peligro esa integración funcional en la comarca en favor del AI de la capital. En este sentido, para evitar una fuga mayor será necesario que Caravaca afiance su liderazgo en el oeste murciano. Desde el punto de vista de la accesibilidad, las actuaciones futuras (Eje límite provincia de Granada-Venta del Olivo-Límite provincia de Albacete, C-3314 y N-344 por Caravaca, Jumilla y Yecla), en un intento de recuperar el eje de Granada a Valencia por el Altiplano<sup>193</sup>, podría contribuir a esa consolidación. Obviamente, si Caravaca apenas mostrase desarrollo relativo en relación a la capital, perdería esas funciones de centralidad pasando a depender en mayor medida de la capital, no sólo estos, Caravaca y Mula, sino toda la comarca una vez ya son posibles los viajes pendulares. Observando el escaso impacto de la alta velocidad en Mula por su notable especialización en el sector primario fundamentalmente, su práctica equidistancia respecto de Caravaca y Murcia, y el bajo impacto relativo esperado en Caravaca, todo parece indicar que se acelerará el proceso de integración en el AI del Área Metropolitana desapareciendo las expectativas de consolidación de un Área Funcional en el Noroeste murciano. No obstante, por la distancia que separa todavía Caravaca de Murcia, unos tres cuartos de hora, y las actuaciones futuras que reforzarán la centralidad de Caravaca en el ámbito comarcal, tan importantes históricamente para consolidar ese liderazgo en su entorno, pueden favorecer el hecho de que el núcleo consolide su hegemonía pero ya en el ámbito reducido de su comarca.
- Por lo que respecta a **Cieza**, teniendo presente una escasa incidencia de la alta velocidad en el municipio a pesar de una especialización media en el turismo cultural, la cercanía del A.M. de Murcia así como el notable diferencial de crecimiento esperado entre ambos espacios ante la llegada del TAV, es muy probable que incremente su dependencia

---

<sup>193</sup> Consejería de Industria y Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas: *Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia*, Anexo 1: Las infraestructuras territoriales: estado actual y previsiones, pp. 32 y 141.

funcional respecto de la metrópolis absorbiendo progresivamente las funciones terciarias comarcales la propia capital regional y disminuyendo, por lo tanto, su intensidad como cabecera comarcal.

- Continuando con **Jumilla** y **Yecla**, la situación es relativamente parecida a la descrita para Mula y Caravaca, aunque con algunas particularidades. La cabecera comarcal es Yecla, mientras que Jumilla gravita hacia Yecla advirtiéndose durante los últimos años un cierto influjo desde la capital. Con la construcción de la futura autovía A-33 (Blanca-Fuente la Higuera) por Yecla, la accesibilidad de ambas respecto de la capital de la Región aumentará pudiendo situarse a unos cuarenta minutos Jumilla y a menos de una hora Yecla. De este modo, la posible atracción de Jumilla por parte de la capital de nuevo será consecuencia de la capacidad que demuestre Yecla como lugar central en su comarca. A favor de Yecla puede jugar la recuperación del histórico eje de Granada a Valencia pero, a diferencia de Caravaca, otro factor puede ser determinante en estas consideraciones: Las relaciones establecidas con el noroeste de la provincia de Alicante y especialmente con **Villena**, cabecera subcomarcal.

La ciudad de Villena sí contará con servicios de alta velocidad regionales a los que hay que adicionar los futuros de cercanías respecto de Alicante<sup>194</sup>, incrementando su accesibilidad respecto de la capital alicantina y con ello la facilidad para establecer flujos pendulares.

También cabe mencionar al Área Urbana Integrada de **Elda-Petrer**, como espacio central a escala comarcal entre Villena y Alicante, y sobre el que no están previstos servicios de alta velocidad.

Por último, hay que nombrar al municipio de **Alcoy**, cuyas funciones históricamente supracomarcales se ven reducidas en la actualidad a su comarca.

En este amplio espacio señalado, al cual se debe añadir Almansa tal cual se analizó previamente, podría surgir Villena como lugar central articulador. Las posibilidades para que esto ocurra dependen, en primer lugar, de la dinámica socioeconómica que experimente Villena durante los próximos años en relación con las aglomeraciones de Alicante, Murcia y Albacete. No obstante, y aun articulando correctamente medidas en este sentido, cabe matizar distintos factores que le pueden beneficiar o perjudicar para consolidar este espacio:

- a) En relación con Yecla, es el factor administrativo el que juega desfavorablemente pero la lejanía respecto de la capital murciana frente a la cercanía de Villena aparecen como puntos fuertes. Naturalmente, si Villena no es definitivamente capaz de articular medidas que estimulen su tejido productivo, repercutirá directa y negativamente sobre la correspondiente de

---

<sup>194</sup> Consellería de Infraestructuras y Transportes, Generalitat Valenciana op. cit. Documento 02. Transportes, pág. 33.

Yecla como lugar central comarcal pudiendo de esta forma perder, entre otras la integración de Jumilla en favor del A.M. de la capital, respondiendo de esta forma a la cuestión inicial sobre el Altiplano.

- b) En cuanto a Almansa ya se analizaron las posibilidades para que se agregase al espacio supracomarcal encabezado por Villena, algo más desfavorables que las indicadas para Yecla por la mayor proximidad de Albacete.
- c) Por lo que respecta a Elda-Petrer es ahora el factor diferencia tamaño poblacional el que puede incidir desfavorablemente sobre Villena –la conurbación Elda-Petrer más que duplica a la población de Villena– porque en términos de accesibilidad podrían jugar casi en pie de igualdad. Así, si Alicante muestra un dinamismo relativamente elevado será muy complicado que se produzca una reorientación de los flujos en este sentido, debiendo redoblar Villena su dinamismo socioeconómico para contrarrestar la atracción de Alicante que además es la capital administrativa.

Vista la incidencia muy favorable del AVE en Alicante y moderada en Villena, resulta altamente improbable que Villena pueda convertirse en cabecera de Elda-Petrer.

En cualquier caso, la baja incidencia relativa del AVE sobre esta conurbación de Elda-Petrer, derivada, en buena medida, de la escasa representación del sector terciario y, en particular de la versión avanzada, hacen pensar que ante el impulso esperado del Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche, y sobre todo de Alicante, ésta pueda paulatinamente absorber las tareas terciarias comarcales limando poco a poco el liderazgo que conjuntamente hoy día Elda y Petrer desempeñan en ese espacio comarcal.

- d) Para finalizar, en cuanto a Alcoy, la situación es parecida a la de Elda respecto del tamaño demográfico en relación a Villena y Alicante, pero con la finalización de la autovía Sax-Castalla, la accesibilidad es algo más favorable a Villena, sin perjuicio de la posibilidad de realización de viajes pendulares hacia la capital de provincia. No obstante, habría que añadir a este entuerto los municipios de Onteniente, Játiva, donde se dispondrán de servicios de AVE regionales, y Gandía. Así, si realmente este espacio del sur de la provincia de Valencia mostrara en su conjunto un elevado dinamismo socioeconómico podría mantener su autonomía actual frente a Valencia, con lo que se configuraría un espacio muy próximo a Alcoy de notable dinamismo que integrará al municipio alcoyano.

Naturalmente, el gran rival para la atracción de Alcoy hacia este espacio central de la Comunidad Valenciana es el A.M. de Alicante, de modo que el diferencial de dinamismo económico

generado por sendos espacios puede hacer que se mantengan los flujos de Alcoy hacia Alicante o se reorienten.

Así las cosas, de acuerdo con los análisis previos para los núcleos de este espacio intermedio norte de Alicante-sur de Valencia, el núcleo central parece que podría ser Gandía, pudiendo ejercer un cierto liderazgo sobre Denia y Onteniente, y estrechar sus flujos con Játiva motivo turismo fundamentalmente.

Sin embargo, en el caso de Alcoy, el municipio de referencia por cercanía sería Onteniente, pero su representación del terciario todavía es escasa en relación a Alcoy, y la diferencia de tamaños favorable al municipio alicantino, lo que hacen poco probable esta posibilidad. Así, tendría que recurrir a Gandía, cuya accesibilidad futura será similar a la correspondiente respecto de Alicante, mientras que el factor administrativo y las diferencias de tamaño favorecen claramente a la metrópolis alicantina. Por estos factores tampoco es previsible que este espacio intermedio incorpore a Alcoy.

Ante este análisis, las posibilidades de Villena para incorporar a Alcoy en su AI pasarían por la integración de Almansa, Yecla y respectivas comarcas en el AI de Villena que pasaría a desempeñar un lugar central con influencia supracomarcal y ofrecer un dinamismo socioeconómico relativamente superior al del A.M. de Alicante.

En cuanto a Jumilla y Yecla, en relación a la primera, parece más probable un incremento de la dependencia funcional respecto del A.M. de Murcia, ya que la incidencia de la alta velocidad en el municipio se considera baja, pero también en Yecla, núcleo más próximo a Jumilla y lugar de referencia presente, debiendo por este motivo buscar como referencia la ciudad de Villena como alternativa a Yecla, cuya distancia ya es mucho más parecida a la correspondiente al A.M. de Murcia, hacia donde se podrán efectuar viajes pendulares en el futuro, además de ser la capital regional.

En cuanto a Yecla, a pesar de que el impacto del AVE se considera relativamente bajo, su separación respecto de Murcia, que se mantendrá en el futuro previsiblemente en torno a los cuarenta y cinco minutos, y la considerable mayor proximidad de Villena, poco más de quince minutos, hacen que, el mayor diferencial de desarrollo socioeconómico esperado en el A.M. de Murcia en relación a Villena, pueda ser compensado por este factor de accesibilidad.

Retomando el caso de Almansa, si bien la distancia respecto de Albacete es menor que la actual de Yecla respecto de Murcia, en el futuro, de acuerdo con las actuaciones previstas, se mantendrá alrededor de los tres cuartos de hora, es decir, una distancia



todavía elevada y sensiblemente superior a los veinte minutos que median hasta Villena. Es decir, que Villena podría en cierta medida capitanear este espacio interfaz de las provincias de Alicante, Murcia y Albacete, aunque esto no queda ni mucho menos garantizado pues Villena tendría que incrementar notoriamente su actividad en el terciario avanzado, además de promocionar su oferta cultural para poder ofrecer a estas comarcas colindantes una cabecera de entidad suficiente a fin de disminuir su posible dependencia de las respectivas capitales provinciales.

Si Villena no evoluciona con ímpetu hacia estas actividades podrá fácilmente aumentar su dependencia respecto de Alicante, con lo que Almansa y Yecla perderían esa referencia en su entorno y en todo caso cabría esperar un aumento de los flujos socioeconómicos hacia las metrópolis respectivas.

Volviendo al caso de Alcoy y para finalizar con este análisis, si ya se entiende complicado que verdaderamente Villena se pueda convertir en pieza articuladora de este espacio supracomarcal, en relación con Alcoy, la incidencia del AVE en el espacio conjunto que pueda estar liderado por Villena parece en cualquier caso menor que la correspondiente a la metrópolis de Alicante, lo que añadido al factor demográfico y administrativo señalados hacen pensar que Alcoy en todo caso aumente integración en el AI del Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche.

## 15.2. SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FUTURO EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE EN RELACIÓN AL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD.

Como resultado de esta investigación se planteará el modelo territorial previsible en el Corredor Madrid-Levante a medio plazo tras la llegada de la alta velocidad.

Siguiendo el esquema de las fases anteriores, se partirá de la definición de las áreas de influencia de las grandes R.F.U. para pasar a las principales metrópolis y ciudades más destacadas, e ir paulatinamente descendiendo en el sistema de ciudades hasta alcanzar a las cabeceras comarcales y los núcleos rurales. También se esbozarán la jerarquía de los ejes de desarrollo socioeconómico como consecuencia del sistema de ciudades previsto.

En cualquier caso, y aun a riesgo de ser excesivamente reincidente, debe recordarse que el modelo territorial que se define en este trabajo queda a expensas en gran medida de las estrategias y políticas socioeconómicas que implementen las regiones y municipios en el futuro, algunas de las cuales, sobre todo en los principales núcleos, se han recogido y han permitido acercarse en mayor grado al modelo territorial en el año horizonte 2021.

Teniendo esto presente, en cuanto a la inserción del Corredor Madrid-Levante a nivel nacional, Valencia seguirá integrada bajo la influencia de Madrid en detrimento de Barcelona, mientras que Castellón lo seguirá haciendo respecto de la Ciudad Condal, quedando Cuenca y todo el espacio al sur de Valencia bajo la influencia de Madrid.

Pasando al siguiente nivel, en el que cabría incorporar al AI de la R.F.U. de Valencia-Castellón, no es de esperar que ésta “arranque” a Zaragoza de su integración respecto de las R.F.U. lideradas por Madrid o Barcelona, ni tampoco a Cuenca y Tarragona respecto de dichas R.F.U., previendo en todo caso una acentuación de los flujos socioeconómicos de Cuenca hacia Madrid y de Tarragona hacia Barcelona.

En el siguiente escalón, se incorporarían en el Corredor la R.F.U. de Alicante-Murcia y próximo a éste las AA.MM. de Zaragoza, Almería, Granada y Málaga. En cuanto a la primera, cabría destacar la previsible intensificación de sus vínculos tanto sociales como económicos pudiendo extenderse ese Área Funcional hasta Lorca y Cartagena, e incluso sería posible que comenzasen a captar en su AI a la aglomeración urbana de Albacete, que hasta la fecha gravitaba hacia la R.F.U. de Valencia-Castellón, siendo quizá Murcia la que parta con una mayor ventaja por la inminencia de las mejoras en la línea de Albacete a esta capital.

Siguiendo con Murcia y su influencia hacia el sur peninsular, también se prevé un cierto incremento de sus relaciones respecto de Almería, pero la extensión de la alta velocidad en Andalucía puede hacer que mantenga su integración en el futuro respecto de Granada y Málaga, como R.F.U. que podría hacer frente al “tirón” de la R.F.U. de Alicante-Murcia. En este aspecto, para determinar la posible reorientación de los flujos cabría un análisis detallado del impacto de la alta velocidad en Andalucía para detectar su potencial de desarrollo a medio plazo, pareciendo ésta, una cuestión muy dependiente de las estrategias regionales que se sigan en cada uno de los espacios definidos.

En cualquier caso, la posible extensión hacia el sur de los flujos económicos a lo largo del Arco Mediterráneo Español, se considera positiva para consolidar este eje como uno de los alternativos a la concentración de población y riqueza en el Pentágono Centroeuropeo

contribuyendo al objetivo básico de la Unión acerca de la competitividad más equilibrada del territorio europeo<sup>195</sup>.

En cuanto a Teruel, integrada en el presente en el AI de la R.F.U. de Valencia-Castellón, también resulta previsible que experimente una reorientación de sus flujos hacia Zaragoza.

Por último, también podría pensarse acerca de un incremento de las relaciones socioeconómicas entre Alicante y Valencia. Aunque no cabe duda de que podrán intensificarse, pero ante el positivo impacto de la alta velocidad en la capital alicantina, no se espera que a costa de una mayor dependencia funcional de ésta respecto de la regional.

Pasando ya a analizar las relaciones en el seno de las RR.FF.UU., en cuanto a la R.F.U. de Madrid-Guadalajara-Toledo, se mantendrá la vinculación de Aranjuez y Tarancón, pero en cuanto a Alcázar es probable que en parte reoriente su dependencia hacia su capital de provincia, Ciudad Real. Por otro lado, el impacto positivo esperado del AVE en Cuenca puede hacer que La Almarcha y Carboneras recuperen una capital cercana de referencia, retroalimentando de esta forma el proceso de recuperación conquense como capital hegemónica de su provincia, excepción hecha de la zona oeste donde se encuentra Tarancón.

En cuanto a la R.F.U. de Valencia-Castellón, se mantendrá la vinculación de Vinaroz, o mejor dicho del Área Urbana de Vinaroz-Benicarló, hacia Castellón, y aun cuando pueden ser absorbidas parte de sus funciones terciarias, parece que pueden seguir manteniendo la centralidad en el marco del norte y noroeste castellonense, siendo improbable en todo caso una reorientación de sus flujos hacia Tarragona. También es previsible que se pueda mantener, aunque difícilmente aumentar su grado de autonomía, la recién nacida Área Funcional de Alcalá de Chivert, Cabanes y Torreblanca, entre Vinaroz y Castellón. Obviamente en el caso de Onda, la dependencia funcional respecto de Castellón en todo caso podría incrementarse.

También cabría plantearse una mayor dependencia de Castellón respecto del A.M. de Valencia pero, aunque los lazos podrán intensificarse en cierta medida puesto que ya se encuentran bastante consolidados, es esperable que Castellón pueda hacer frente al influjo de Valencia y conservar su importancia relativa en la R.F.U.

Por lo que respecta a Segorbe, es previsible que consiga consolidar su centralidad comarcal siendo claramente su capital de referencia Valencia. Sin embargo, en el caso de Sagunto, a pesar de un esperado impulso económico durante los próximos años, el A.M. de Valencia continuará siendo su capital de referencia, siendo de esperar que progresivamente se vayan concentrando un mayor número de servicios en ésta, perdiendo Sagunto su lugar como cabecera de comarca, lo que también es de esperar que ocurra en Alcira, mientras que en Cullera, aunque una reorientación de su política turística puede evitar esta situación, difícil parece que no experimente el mismo fenómeno que las anteriormente citadas. Más claro todavía es el caso de Cheste, que se asemejaría al de Onda respecto de Castellón, es decir, el incremento de su dependencia de Valencia. En cuanto a Requena, también es esperable que consolide su centralidad comarcal aunque sin aspiraciones más allá.

Antes de continuar con uno de los espacios probablemente más interesantes de análisis como es el comprendido entre el sur de la provincia de Valencia y norte de Alicante, conviene analizar el espacio abarcado por el AI de influencia de Albacete, donde, Villarrobledo,

---

<sup>195</sup> Comisión Europea: *ETE (Estrategia Territorial Europea)*, hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE, Postdam, 1999, pag 11.

Motilla del Palancar y Casas Ibáñez se espera consoliden su liderazgo comarcal bajo la centralidad de Albacete, mientras que Hellín probablemente comenzará a notar la inducción del A.M. de Murcia. También conviene resaltar que no es esperable un incremento sustancial de los lazos socioeconómicos entre Cuenca y Albacete.

Volviendo al espacio interfaz entre las provincias de Valencia y Alicante, extensible al noreste murciano y sureste albaceteño, es Gandía la ciudad que presumiblemente resistirá el tirón de la metrópolis de Valencia, llegando incluso a aumentar su influencia claramente por encima de la comarca, pudiendo ejercer cierta atracción sobre Játiva por su atractivo turístico, aunque esta última ciudad puede ver perder su influencia comarcal, siendo absorbida funcionalmente por A.M. de Valencia, al igual que Onteniente y, aunque con reservas, Denia.

Por el contrario, Alcoy seguirá gravitando hacia el A.M. de Alicante, mientras que Villena, lugar con posibilidades para convertirse en un espacio central en este espacio intermedio, su centralidad, nada clara de no ser por políticas de fomento del sector terciario, se restringiría en el mejor de los casos a Almansa y Yecla, mientras que su posible debilidad futura forzarían a un aumento propio de la dependencia del Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche, de Almansa respecto de Albacete y de Yecla respecto del A.M. de Murcia.

Continuando con la provincia de Alicante, también está en claro riesgo de mayor dependencia funcional respecto de Alicante-Elche, la conurbación de Elda-Petrer, pudiendo perder relevancia en el sistema de ciudades y con ello liderazgo en el ámbito comarcal.

En cuanto a Benidorm es previsible que, aun cuando su gravitación natural sea la de la capital provincial, llegue a reforzar su hegemonía comarcal por su espléndida vocación turística hotelera.

En cuanto a la propia Área Urbana Bipolar de Alicante-Elche, a pesar del impacto muy positivo esperado en la ciudad de Alicante, la reconversión hacia el terciario que la actualidad está llevando a cabo la ciudad de Elche, hace pensar que el incremento de centralidad de este Área Urbana no será exclusivamente capitalizado por Alicante, sino que se mantendrá la estructura bipolar mencionada.

Siguiendo a lo largo del tronco principal de la R.F.U. de Alicante-Murcia, aparece el municipio de Orihuela, además de los cuasi colindantes a éste de Torrevieja y San Javier, de los que resulta muy complicado que puedan llegar a configurar un espacio con relativa autonomía respecto de las grandes aglomeraciones de Alicante, Elche, Murcia y Cartagena, en el seno de la R.F.U. Es probable que San Javier reoriente sus vínculos hacia Murcia en detrimento de Cartagena, mientras que Torrevieja, Orihuela, y con ellas su comarca, gravitarían sobre el par metropolitano, Alicante-Elche o Murcia-Cartagena, que mayor dinamismo socioeconómico experimente. Dado que previsiblemente ambos podrían generar potenciales de desarrollo similares, a estas alturas resulta imposible dilucidar su orientación.

Tampoco parece probable la consolidación de la recién nacida Área Funcional de Mazarrón y Águilas, siendo de esperar que se mantenga en Mazarrón una elevada dependencia respecto del A.M. de Murcia aunque con un cierto influjo cartagenero, mientras que en el caso de Águilas, la proximidad y cierto avance terciario en Lorca pueden hacer que conserve su vinculación hacia ésta. Al tiempo, es de esperar que se consolide la centralidad comarcal lorquina, aunque con escasas opciones de influencia subregional como en el pasado. En este sentido, es previsible que disminuya la vinculación de Totana respecto de Lorca en favor de Murcia, debiendo culminar Lorca su transición al terciario para, como mucho, mantener la situación actual de todavía cierta integración de Totana en su AI.

Por lo que respecta a los municipios de Caravaca y Mula y la reciente configuración del Área Funcional del noroeste, una vez más, no es esperable que se fortalezca su autonomía en el futuro tendiendo a gravitar con gran intensidad Mula sobre el A.M. de Murcia, mientras que Caravaca deberá conformarse con un cierto liderazgo pero ya reducido a un marco estrictamente comarcal.

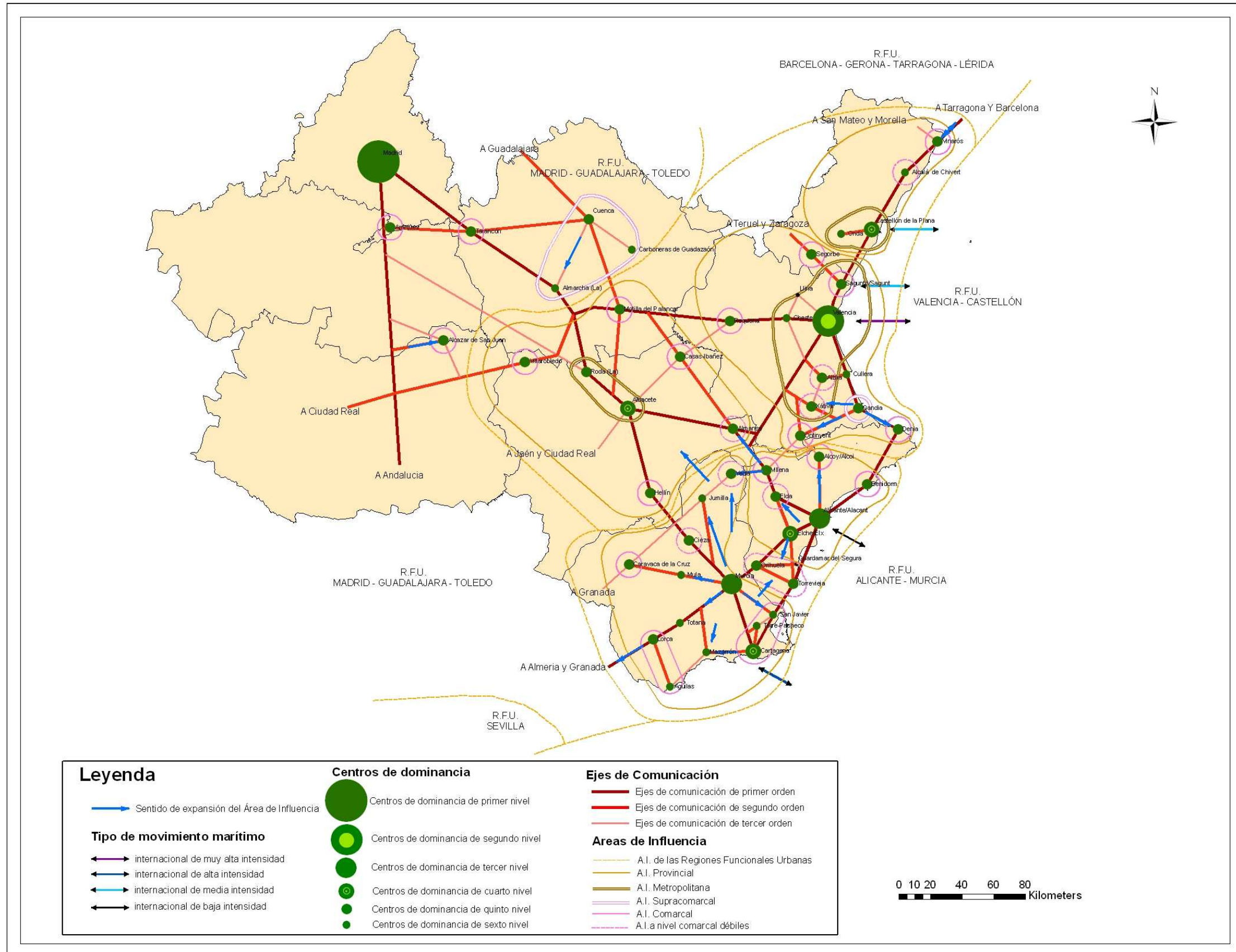
En el caso de Cieza, su liderazgo comarcal es previsible que vaya diluyéndose también en favor del A.M. de Murcia, mientras que Jumilla, ya en el Altiplano, tampoco podrá resistir la atracción de la capital regional ya que, al aumento de accesibilidad futuro respecto de ésta. se añade una presumible insuficiente centralidad de Villena como polo articulador de ese espacio interprovincial que abarcase al Altiplano.

De acuerdo con la remodelación previsible del sistema de ciudades del Corredor Madrid-Levante, los principales ejes de desarrollo que se perfilan tras varios años de implantación de la alta velocidad no es de esperar que experimenten cambios sustanciales. Son los siguientes:

- Como rutas de primer orden de nuevo figurarán los ejes que partiendo de Madrid se dirigirán hacia Valencia, Albacete, Murcia-Cartagena, y Alicante-Elche, además del Corredor del Mediterráneo por el eje costero hasta Alicante y desde éste hacia la zona del prelitoral murciano hasta Lorca y Almería, pero también a lo largo del eje costero, hasta Cartagena, si bien se plantean dudas en el último tramo entre San Javier y la propia Cartagena, que podría perder intensidad en favor del San Javier-Murcia.
- Como rutas de segundo orden habría que incluir respecto de comienzos del siglo XXI, la correspondiente de Cuenca a Madrid (en realidad hasta Aranjuez, puesto que desde ésta ya sería de primer orden), y desde Cuenca a Albacete, aunque más pensando en el largo recorrido de la alta velocidad hasta Levante que por las relaciones futuras entre Cuenca y Albacete.  
Por el contrario, perdería importancia el eje de Aranjuez hasta el AI de influencia más directa de Albacete, es decir, hasta La Roda, pues desde ésta enlaza con la ruta principal a Valencia y el sureste.  
Otro tramo que pasaría a ser segundo orden frente a su consideración de tercer orden anterior, sería el de Alcázar a Ciudad Real, con motivo de una esperada reorientación de los flujos de Alcázar de San Juan hacia su capital de provincia, y aprovechando el tramo de Ciudad Real a Daimiel de la ruta de Valencia a Lisboa, manteniéndose en todo caso como ruta de segundo orden el propio eje de Ciudad Real a Sisante por Tomelloso y Villarrobledo, como parte de la mencionada autopista de Valencia a Lisboa. En cualquier caso, la mayoría de ejes de esta categoría se mantendrían en el futuro, de norte a sur:
  - De Onda a Castellón.
  - De Sagunto a Teruel y Zaragoza, aunque teniendo presente que es probable que Teruel reoriente sus de flujos de Valencia a Zaragoza.
  - De Alcira, hasta enlazar con la autovía de Almansa a Valencia, y hacia Cullera.

- De Játiva a Onteniente, también hasta la conexión de la autovía de Almansa a Valencia, y hacia Gandía.
  - De Alicante a Alcoy, mientras que su prolongación de Alcoy a Onteniente y de Villena a esta última localidad pasarían a ser de tercer orden.
  - De Yecla a Villena, mientras que de Jumilla a Yecla pasaría a ser de tercer orden, queriendo destacar de esta forma la presumible pérdida de atracción de Yecla sobre Jumilla en favor del A.M. de Murcia, que también podría aumentar su atracción sobre la propia Yecla.
  - De Jumilla a Murcia.
  - De Elche a Torrevieja y Elda.
  - De Orihuela a Torrevieja.
  - De Caravaca a Mula y Murcia.
  - De San Javier a Murcia,
  - De Águilas a Lorca,
  - De Mazarrón a Alhama “buscando” el A.M. de Murcia, pero también hacia Cartagena que, aunque los flujos se consideran menores que en el primer caso, se ha querido resaltar un previsible aumento de los flujos socioeconómicos hacia ésta.
- Por último, como rutas de tercer orden, además de las mencionadas, se deben incluir:
- De Carboneras a Cuenca, gracias al esperado avance de la capital y la consolidación de Carboneras como cabecera comarcal.
  - De La Almarcha a Cuenca.
  - Las rutas que partiendo de Alcázar de San Juan se dirigen hacia la A-4 (eje Madrid-Andalucía) y hacia Tomelloso.
  - La ruta de Vinaroz hacia Morella y San Mateo.
  - De Casas Ibáñez a Requena y Albacete y su prolongación hacia el suroeste de su provincia.
  - De Valencia a Liria con su prolongación hasta Losa del Obispo.
  - De Alcira, y más concretamente del enlace entre ésta y la autovía Albacete-Valencia, hasta Liria, como consecuencia del segundo “by pass” de Valencia.
  - De Jumilla a Caravaca y Granada.
  - De San Javier a Torre-Pacheco.
  - De Águilas a Mazarrón.

El MAPA 4.29 recoge la aproximación al modelo territorial en el Corredor Madrid-Levante con horizonte 2021 tras la llegada de la alta velocidad.



**MAPA 4.29: APROXIMACIÓN AL MODELO TERRITORIAL DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE CON HORIZONTE 2021 TRAS LA LLEGADA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD.**

Fuente: Elaboración propia

## **16. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA ALTA VELOCIDAD EN RELACIÓN A LOS PRINCIPALES OBJETIVOS SEÑALADOS POR LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.**

En este trabajo se ha llevado a cabo la aproximación al modelo territorial del Corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia con horizonte 2021 tras la próxima puesta en marcha de los servicios de alta velocidad ferroviaria.

Para alcanzar estos resultados se ha analizado la influencia de las infraestructuras de transporte, y específicamente del ferrocarril, en el desarrollo socioeconómico y, por consiguiente, en las transformaciones del modelo territorial del Corredor desde comienzos del siglo XIX hasta la actualidad. Así mismo, también han servido de gran utilidad los resultados de la experiencia nacional e internacional en corredores con más de quince años de antigüedad, es decir, donde ya es posible advertir los efectos del TAV sobre el sistema de ciudades.

A lo largo de este estudio se ha puesto de manifiesto la verificación de la hipótesis básica propuesta al comienzo de la investigación:

Las infraestructuras de transporte, y específicamente las ferroviarias, son elementos que incorporan “potenciales” al territorio (positivos, o negativos, según el caso) que, junto con la consideración de otros potenciales (ligados a la población, al medio, a la actividad y tradición productiva, etc.) definen una serie de “ventajas o desventajas comparativas” para la implantación de actividades o de la población en ese territorio, frente a territorios alternativos. Se dice entonces que las infraestructuras y sus efectos sobre el desarrollo sólo se materializan bajo determinadas condiciones, que no dependen exclusivamente de las infraestructuras (que dejan de ser así un elemento estrictamente necesario), sino del conjunto de “potenciales” y de “ventajas o desventajas comparativas relativas” de cada territorio. Las “infraestructuras” transforman el territorio y sus potenciales; pero son los agentes sociales con capacidad de incidir sobre ese territorio los que, a la vista del conjunto de potenciales y de las distintas ventajas o desventajas relativas del mismo, toman la decisión sobre su transformación (inversión) o no transformación.

En este sentido, en los efectos de las infraestructuras de transporte sobre los cambios del modelo territorial se han detectado como principales condicionantes aspectos vinculados al marco físico y la dotación de recursos naturales, las condiciones higiénicas y los fenómenos naturales extremos (básicamente en el siglo XIX), las características del tejido productivo -incluyendo el modelo de desarrollo turístico en la segunda mitad del siglo XX-, el marco político-administrativo y el capital social (muy sintéticamente, el grado de formación de una sociedad).



Así mismo, y antes de detallar los efectos infraestructuras de transporte y en particular del ferrocarril, cabe destacar que el ferrocarril desempeñó un papel muy activo en las transformaciones del modelo territorial desde su aparición a mediados del siglo XIX hasta los años sesenta del siglo XX, en que las ventajas relativas que reportaba la carretera lo desplazaron a un lugar marginal en prácticamente todos los ámbitos espaciales salvo las áreas metropolitanas. Sin embargo, desde los años noventa se advierte una cierta recuperación de sus tráficos que es de esperar se acentúe con la llegada de la alta velocidad al Corredor como ha ocurrido en otros corredores con dilatada experiencia.

Bajo estas consideraciones generales, a continuación se recogerán, en primer lugar, la síntesis de esos efectos de las infraestructuras de transporte sobre el desarrollo socioeconómico y las transformaciones del modelo territorial resaltando, naturalmente, los relacionados y esperables con el tren de alta velocidad en el Corredor Madrid-Levante y, en segundo lugar, a partir de los efectos concretos sobre la configuración del futuro modelo territorial, se llevará a cabo una valoración acerca de la consecución de los objetivos propuestos por la Unión Europea en materia de Ordenación del Territorio.

Comenzando por el primero de los puntos, se pueden resaltar los siguientes efectos territoriales de las infraestructuras ferroviarias y, en particular del ferrocarril de alta velocidad en el Corredor obtenidos, como se ha comentado, merced al análisis histórico y completados con las experiencias nacionales e internacionales al respecto:

- Puesto que se trata de una variación en las condiciones de accesibilidad, los efectos sobre la movilidad son los primeros en detectarse mientras que los territoriales necesitan plazo más amplio para constatarse; específicamente ligado a la alta velocidad y según la experiencia nacional e internacional en alta, este periodo sería de al menos seis años.
- La aparición de nuevos servicios ferroviarios no ha implicado necesariamente un impulso en la actividad socioeconómica de las regiones y municipios del Corredor en general ni tampoco en municipios y regiones con amplia experiencia en servicios de alta velocidad en España y el extranjero, por lo que cabe esperar que se reproduzca esta situación.
- Las infraestructuras de transporte, y el tren de alta velocidad, tienden a acelerar las dinámicas socioeconómicas existentes tanto en coyunturas favorables como desfavorables siendo, por tanto, muy complicado invertir esas tendencias.
- El impacto de la alta velocidad es tanto mayor cuanto mayor sea la variación de accesibilidad que se produce entre las ciudades de una región con respecto a la situación previa sin alta velocidad lo cual se justifica por la teoría de los rendimientos marginales decrecientes. Por lo tanto, en aquellas zonas bien comunicadas fundamentalmente por carretera los efectos tenderán a ser menores.
- Los incrementos de accesibilidad, además de integrar los mercados, han propiciado la ampliación de las áreas de influencia de las principales ciudades y el

reforzamiento de su centralidad en la mayoría de los casos. No obstante, esta circunstancia no está reñida con un impacto positivo en el núcleo de menor tamaño que, en función de sus características socioeconómicas y sus estrategias de gestión en relación a los nuevos servicios ferroviarios, puede mejorar la posición de sus empresas en los mercados regionales.

En el incremento del área de influencia y la centralidad en las principales aglomeraciones urbanas han tenido mucho que ver los llamados viajeros pendulares de forma que, a medida que la accesibilidad ha aumentado, las distancias kilométricas a recorrer por ellos han ido aumentando, fenómeno que ya ha ocurrido en otras líneas de carácter nacional e internacional y, lógicamente, es de esperar en el Corredor Madrid-Levante.

Además, el perfil mayoritario del viajero de estos servicios de alta velocidad, se corresponde con técnicos superiores y medios, es decir, de estudios avanzados, lo cual también es razonable de acuerdo con unos servicios muy especializados en el transporte de viajeros.

En este sentido, y de forma más concreta, se podrían distinguir tres fenómenos en función del tiempo que separe la ciudad media y la metrópoli y que tenderán a reproducirse tras la puesta en marcha de los nuevos servicios ferroviarios, lógicamente ampliándose las distancias en que tendrán lugar cada uno de ellos:

- Hasta distancias como máximo en torno a la media hora, se observan fenómenos de suburbanización, posibles gracias a la facilidad para realizar viajes pendulares e inducidos, en parte, por el encarecimiento de la vivienda en los grandes núcleos urbanos durante los últimos años. De esta forma, las históricas funciones de centralidad comarcal de estos espacios, a medida que la red de carreteras y los servicios de cercanías las ha ido acercando a las metrópolis, parecen ir diluyéndose poco a poco.
- Una vez superada la media hora, hasta los cuarenta y cinco minutos y como máximo una hora, la influencia de las grandes metrópolis es menor, de manera que puede aparecer un punto de equilibrio a través del cual el núcleo intermedio logra una primacía comarcal pero al mismo tiempo puede dotarse ciertos servicios propios de una cabecera supracomarcal, ejerciendo un papel intermedio en la dotación de bienes y servicios entre la cabecera regional y el espacio normalmente rural de su entorno.
- En todo caso, la consolidación de estos dos fenómenos depende no sólo de estos factores ya que, en primer lugar, es preciso que la metrópolis experimente un gran dinamismo socioeconómico pues, de lo contrario, las cabeceras comarcales pueden ver muy comprometido su desarrollo. Por otro lado, si estos núcleos intermedios no disponen de una cierta actividad terciaria y, en general, de unas bases económicas relativamente sólidas, aun ubicándose en tiempos por encima de la media hora, podrían también experimentar un fenómeno de progresiva dependencia funcional de la metrópolis que podría acabar incluso con su hegemonía comarcal.

- Por último, rebasada la hora de trayecto, puede llegar a mostrar un grado de autonomía elevado o bien experimentar procesos de emigración relevantes en función del potencial endógeno de su entorno más próximo.

Además, si bien la llegada del TAV puede favorecer ese proceso de aumento de la extensión del área de influencia y de centralidad de las principales aglomeraciones urbanas del Corredor, también podrá redefinir esas áreas de influencia puesto que habrá municipios y comarcas que previamente a la llegada de la alta velocidad quedaban bajo la influencia de una determinada metrópoli pero con la llegada del TAV ya se les serán factibles los viajes pendulares hacia otra metrópoli. Con ello, serán otros factores que se sintetizan en este epígrafe los dilucidarán cuál puede ser el núcleo hacia donde gravitarán en mayor medida esos núcleos de tamaño y mediano.

Así mismo, también será factible que entre metrópolis donde con anterioridad a la llegada de la alta velocidad resultaba disuasorio realizar viajes pendulares surja la posibilidad de efectuar esos viajes diarios. Con ello, caben posibilidades de aumento de la dependencia de una de las metrópolis respecto de la otra – normalmente de la más pequeña respecto de la más grande– pero también de complementariedad entre ellas.

- De igual modo, por la especialización de los nuevos servicios y el perfil mayoritario del viajero AVE, las mayores sinergias entre la nueva oferta de servicios ferroviarios y los sectores productivos cabe esperarlas en relación al terciario y, sobre todo, en el subsector avanzado. En consecuencia, se estima que la especialización en los sectores primario, secundario y construcción muestren sinergias con el TAV mucho menores que el terciario.
- Por lo que respecta al turismo, puesto que los efectos sobre la movilidad son los primeros en detectarse, la incidencia sobre esta actividad es cuasi inmediata. Además, se podrían destacar los siguientes aspectos:
  - En general, sobre las ciudades con estación de alta velocidad se produce un efecto de notoriedad, modernidad, etc. No obstante, para que eso sea así, resultan claves las estrategias de los agentes locales y regionales en su labor de promoción turística que no se debe circunscribir a la fase de llegada del TAV sino que deben extenderse a lo largo del tiempo.
  - Del mismo modo se aprecia que el número de turistas aumenta aunque las estancias disminuyen por la posibilidad de efectuar el viaje de ida y vuelta en una jornada.
  - Parece confirmarse que la tipología del viajero de turismo del AVE es la de un viajero urbano de modo que sin “oferta urbana” no hay posibilidad de utilizar en sentido positivo una herramienta como el tren de alta velocidad. Incluso en el caso de las ciudades eminentemente turísticas, el sector requiere la complementariedad del turismo de ocio y de negocios.

- Ese “turista urbano” es más susceptible de alojarse en establecimientos hoteleros mientras que el turista de “sol y playa” normalmente utiliza como modo de transporte el vehículo privado alojándose en la propia residencia –a no ser por una oferta de planta hotelera muy acusada, cuyo máximo exponente sería Benidorm, y en este caso una propensión mayor al uso del transporte público–. Además, la propensión al gasto del turista que se aloja en establecimientos hoteleros o similares es mayor frente al que utiliza la propia residencia, lo mismo que ocurre con el viajero “AVE”, que tiene una mayor propensión al gasto frente al viajero en vehículo privado. Así, se concluye que las ciudades especializadas en el turismo cultural y con una buena oferta hotelera serán más susceptibles de aprovechar el potencial del TAV que aquellas que hayan apostado por un modelo de desarrollo turístico basado en la segunda residencia. En este sentido, tampoco cabe esperar un impacto apreciable en el turismo rural, todavía más dependiente del automóvil.
  - Es esperable el aumento del turismo de corta estancia pero, un vez más, vinculado con el alojamiento hotelero puesto que el residencial utiliza mayoritariamente el coche. En cuanto a la incidencia sobre la práctica deportiva del golf, de acuerdo con la experiencia andaluza, los viajes por este motivo, a pesar de que el tren todavía no es verdaderamente competitivo, es relativamente marginal (del orden de treinta veces inferior a los viajes por motivos culturales), por lo que a pesar de cabe esperar viajes inducidos por este motivo una vez se extienda el AVE hasta Málaga, no se estima que puedan llegar a ser comparables con los correspondientes al turismo cultural.
  - En ese sentido, en el entorno de los 300-350km y hasta los seiscientos, es decir, entre una hora y media de viaje y hasta las tres, y como mucho cuatro horas de viaje, el TAV muestra su mayor competitividad pudiendo captar nuevos turistas. Por debajo de esa cifra los efectos son cuasi despreciables y por encima, el avión es más competitivo por lo que la situación es similar a la previa al TAV.
  - En cuanto a la incidencia sobre el turismo exterior, cuando existe una buena comunicación aeroportuaria como es el caso del Corredor y cuya tendencia es a continuar mejorando con los aeropuertos de Castellón y Murcia además del incremento de los servicios en El Altet y Manises, estos efectos no suelen ser demasiado relevantes.
- Fundamentalmente durante la segunda mitad del siglo XX se ha constatado que la extensión de la red de carreteras ha propiciado la descentralización de actividades industriales hacia núcleos de tamaño intermedio bien enlazados con la capital regional o provincial. Por ello, cabría pensar que en aquellos entornos donde las distancias en alta velocidad pasen a encontrarse entre la media hora y una hora de viaje –para que se puedan efectuar viajes pendulares– pueden generarse fenómenos de descentralización de las actividades vinculadas con el terciario avanzado hacia esos núcleos intermedios siempre y cuando la frecuencia de los

servicios sea elevada. En la experiencia nacional no se han apreciado cambios significativos en este sentido quizá, debido a que, como ha señalado, los efectos territoriales necesitan de un mayor tiempo para consolidarse.

No obstante, según la experiencia nacional e internacional, cuando coexisten estaciones de alta velocidad muy próximas (separadas unos cincuenta kilómetros o menos) es frecuente encontrar la aparición de proyectos cuyo tamaño responde al de la aglomeración urbana de ambas localidades, imposibles de desarrollarse teniendo en consideración únicamente una ciudad pues no alcanzaría el tamaño crítico para garantizar su viabilidad económico-financiera.

Por su parte, en aquellas ciudades situadas a menos de tres horas de viaje, en las que existe competencia con el transporte aéreo se produce, en síntesis, un refuerzo de las estructuras económicas y de las relaciones entre ambos núcleos, sin que los desarrollos socioeconómicos impliquen cambios en la localización de actividades

- Por lo que se refiere a los efectos sobre la movilidad, son tanto más intensos cuanto mayor sea la diferencia de población entre las ciudades conectadas. Del mismo modo se concluye que la incidencia de la alta velocidad será tanto mayor cuanto mayor sea el nivel de ocupación de la población.
- Con respecto a la localización de las estaciones, en las ciudades pequeñas y medianas el emplazamiento de la estación en la periferia de éstas, a pesar de que existen ciertas ventajas como una mayor accesibilidades para otras localidades cercanas, no suelen funcionar debido a que aparecen como “islas” con escasa conexión con la ciudad existente y en lugares sin “cultura urbana”.
- Recordando el contenido de la hipótesis básica de este estudio, para aprovechar el potencial del tren de alta velocidad son precisas las medidas de los agentes sociales consistentes en:
  - Previsión: Aquéllas que se desarrollan con anterioridad a la llegada del tren de alta velocidad y que reservan, para el aprovechamiento de la novedad, espacios en el entorno de la estación, así como otros más alejados a modo de bolsas de crecimiento a largo plazo.
  - Gestión: Ofrecer un horario y frecuencia del nuevo servicio adaptados a la demanda, garantizando la intermodalidad con el resto de modos tanto a nivel urbano como e interurbano y garantizar que las actuaciones en el entorno de la estación lleven la dirección adecuada.
  - Promoción: Estrategias de impulso a distintos sectores de actividad basados en las ventajas e imagen que ofrece el nuevo modo de transporte. Se trata de una estrategia que abarca desde la promoción de sectores como el turismo, la vivienda y el empresarial, hasta la de la zona de actividades vinculada a la estación de alta velocidad.

Estas medidas han de ser programadas desde un marco institucional de carácter supramunicipal de forma que se implique a todos los agentes

sociales de la región para poder extender los beneficios del TAV por toda la zona y generar un desarrollo equilibrado del territorio<sup>196</sup>.

Lógicamente, en el estado en que se encuentra el Corredor Madrid-Levante (construcción de la línea) las medidas que se deberían estar desarrollando corresponden a la fase de “previsión”.

- Respecto de aquellas ciudades que no disponen de servicios de alta velocidad y se encuentran en el entorno de una estación de alta velocidad, normalmente ubicada en una capital de provincia o región, se observa que:
  - Cuando existe una buena relación con la gran metrópoli, sobre todo por carretera, y relativamente deficiente respecto de la ciudad media con estación de AVE que permite conectar con esa gran metrópoli, la atracción de esta estación en la ciudad mediana es casi imperceptible y a partir de los cuarenta-cincuenta kilómetros, prácticamente no se aprecia afección del AVE.
  - Para que los efectos del AVE se extiendan por toda la región es precisa una buena comunicación, bien por carretera, bien por ferrocarril con la estación de la ciudad central. Si esto se cumple, estas localidades pueden mantener e incluso aumentar su coyuntura socioeconómica, por ejemplo, gracias a que sus empresas aumentan su presencia en otros mercados de ámbito mayor como puede ser el nacional. Cuando esa comunicación es deficiente, pueden llegar incluso a experimentar procesos de regresión demográfica.
  - En términos generales, parece que aquellos municipios que cuentan con autovía, aunque su evolución puede depender de otras variables, presentan mejor comportamiento que aquellos que sin contar con esta infraestructura cuentan con un buen servicio de ferrocarril, es decir, parece que la autovía tiene un efecto que llega a más aspectos o actividades del sistema territorial que el AVE.
  - Las variaciones en el lugar de residencia parecen responder más a tendencias preexistentes, como el elevado precio de la vivienda, que conlleva un aumento demográfico en localidades aledañas a las capitales, que a los efectos de la alta velocidad.
  
- En la incidencia histórica de las infraestructuras de transporte, y por consiguiente esperadas merced al tren de alta velocidad, el marco político-administrativo se ha mostrado como un elemento diferenciador en las “ventajas o desventajas comparativas” intermunicipales. En este aspecto, las ciudades capitales de provincia y regionales dispondrán de esa ventaja comparativa respecto a las demás, máxime cuando esa ventaja comparativa se manifiesta en la especialización productiva en el sector terciario y en el subsector avanzado –reflejo de una aglomeración de servicios y equipamientos tanto básicos como especializados en estas urbes–, actividades que, como se ha visto, están estrechamente relaciones con

---

<sup>196</sup> Ribalaygua, C. op. cit. pág. 63.

el perfil del viajero AVE, por lo es de esperar que esa ventaja comparativa de pueda traducir en un incremento de los niveles de desarrollo.

- Por último, y según el análisis histórico, también habría que considerar el “capital social”, o su matización mediante la “articulación social”, en la que se incluye el grado de formación de los habitantes de un municipio o región, como una variable de carácter general que puede favorecer o desfavorecer la aparición de sinergias tras la aparición de los nuevos servicios ferroviarios.

En síntesis, serán fundamentalmente las variables relacionadas con los cambios de accesibilidad, la especialización productiva, el modelo de desarrollo turístico, la articulación social y las medidas de previsión, localización de la estación e intermodalidad las que conjuntamente definan las ventajas o desventajas comparativas de los municipios y regiones y, por ende, permitan argumentar distintos niveles de desarrollo entre ellas.

En cualquier caso, conviene tener en consideración que, por la teoría de los rendimientos marginales decrecientes, el menor incremento de accesibilidad relativo que supondrá la aparición de la alta velocidad respecto de la aparición del ferrocarril convencional en el siglo XIX, hacen pensar a grandes rasgos que el impacto territorial del TAV va a ser menor que el correspondiente del ferrocarril convencional en el siglo XIX, aunque esto depende en gran medida del conjunto de potenciales existentes en el territorio como se ha justificado holgadamente.

Una vez resumidos los efectos previsibles del tren de alta velocidad en el Corredor y, tal y como se señaló, en esta segunda parte de las conclusiones se descenderá a los efectos concretos del TAV sobre el modelo territorial del Corredor en 2021 y su posible aproximación a los principales objetivos en materia de Ordenación del Territorio planteados por la Unión Europea y relacionados con la perspectiva de este trabajo.

Así, para definir esos objetivos se han tomado los siguientes documentos de referencia:

- *ETE (Estrategia Territorial Europea), hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*, elaborado por Comisión Europea en 1999.
- Declaración de Lisboa de 2006 sobre: *Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo: Puentes a través de Europa*, elaborado por CEMAT 14; documento de la Secretaría General preparado por la División de Ordenación del Territorio y Paisaje, Dirección de Cultura y Patrimonio Cultural y Natural.
- *Agenda Territorial de la Unión Europea: Hacia una Europa más competitiva y sostenible de regiones diversas*, esbozada en la Reunión Informal de Ministros sobre Desarrollo Urbano y Cohesión Territorial en 2007.

Esos objetivos fundamentales y afines a la temática de este trabajo tienen que ver con:

1. Procurar el logro paulatino de un equilibrio territorial con el objetivo de llegar a un crecimiento mejor repartido geográficamente por el territorio de la UE (objetivo de cohesión)<sup>197</sup>. Para conseguir un desarrollo territorial equilibrado, ha de seguirse un modelo de desarrollo policéntrico que debe contribuir a evitar que continúe concentrándose excesivamente la riqueza y la población en las grandes aglomeraciones urbanas. El potencial económico de todas las regiones europeas podrá aprovecharse plenamente sólo mediante la consolidación de una estructura territorial relativamente descentralizada, con una serie escalonada de ciudades que abarque todo el territorio comunitario<sup>198</sup>.

En ese sentido, con la llegada del TAV es de esperar el incremento de la centralidad en el marco regional de las grandes aglomeraciones urbanas que más o menos coinciden con las capitales de provincia.

Así, es Murcia la ciudad que en mayor medida puede experimentar ese efecto, mientras en Valencia puede parecer sorprendente que, si bien en el espacio provincial aumentará ese efecto, la R.F.U. de Valencia-Castellón puede perder relevancia en el sistema de ciudades regional y nacional, puesto que Teruel es posible que reoriente sus flujos hacia Zaragoza y se espera que se acreciente la influencia de la R.F.U. de Alicante-Elche-Murcia-Cartagena-Lorca sobre la aglomeración de Albacete. En realidad, tan sólo parece llegar a expandirse el AI de la R.F.U. de Valencia-Castellón hacia Denia y, en todo caso, bajo la influencia fundamentalmente de Gandía.

Detallando el caso murciano, resulta positivo que el A.M. de Murcia experimente un impulso notable en el marco regional que le permita aumentar su grado de integración en el conjunto del Levante español, pues sus beneficios podrán difundirse hacia el resto de comarcas y áreas que funcionan bajo su cobertura de influencia.

Sin embargo, parece adivinarse un excesivo grado de centralidad que podría conllevar problemas en la eficiencia del sistema económico por la aparición de deseconomías internas.

En relación con el pretendido sistema policéntrico de ciudades, cabe destacar el espacio interfaz entre las provincias de Alicante, Valencia, noreste de Murcia y sureste de Albacete, y que prácticamente coincide con las llamadas Comarcas Centrales Valencianas<sup>199</sup>.

---

<sup>197</sup> Comisión Europea, op. cit. pág. 7. En este mismo documento figuran los otros dos grandes objetivos: *Competitividad más equilibrada del territorio europeo* y *Conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural*.

<sup>198</sup> Comisión Europea, op. cit. pp. 21 y 22, y CEMAT 14, Documento de la Secretaría General preparado por la División de Ordenación del Territorio y Paisaje, Dirección de Cultura y Patrimonio Cultural y Natural. Declaración de Lisboa sobre: *Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo: Puentes a través de Europa*, Lisboa, 2006, pág. 2.

<sup>199</sup> Territorio comprendido por las comarcas de La Costera, La Vall d'Albaida, La Safor, La Marina Alta, El Comtat y La Canal de Navarrés. Precisamente este espacio se ha desarrollado el Proyecto europeo CONCERCOST-TERRA que persigue la elaboración del Plan de Promoción Socioeconómica y Organización Territorial de las Comarcas Centrales Valencianas bajo los objetivos fundamentales de:



En esta zona, Gandía, favorecida por el efecto de la alta velocidad, parece estar en condiciones de afianzar un cierto grado de centralidad en la parte este, mientras que Villena, podría hacer lo propio en la parte oeste, aunque necesitaría de políticas urbanísticas destinadas claramente al aumento del terciario avanzado.

En cualquier caso, se aprecia una falta de continuidad a lo largo del eje este-oeste que puede dificultar el establecimiento de una masa crítica que suponga esa alternativa al crecimiento polarizado en las grandes aglomeraciones urbanas que, de no intervenir, ante la llegada de la alta velocidad puede reforzarse.

En este marco, la ciudad nexo entre ambas zonas sería Onteniente, cuya estructura sectorial de empleo todavía denota una escasa relevancia terciaria para poder articular este espacio central. Si a esto se añaden las características socioeconómicas de Villena vistas previamente, surge como eje a potenciar en el futuro para consolidar este espacio intermedio de cierta autonomía en el marco del Corredor el correspondiente entre Villena y Onteniente.

De esta forma, Gandía ejercería en la zona este un cierto liderazgo sobre Denia, y también sobre Játiva por su oferta turística.

Por otro lado, Onteniente, conjuntamente con Villena, podrían en parte ejercer una cierta influencia sobre Alcoy, aunque será difícil desprenderla de su vinculación funcional respecto de Alicante.

Así mismo, también es muy difícil consolidar la centralidad de Villena respecto de Almansa y Yecla, limitando, si esto fructificase, la dependencia cada vez mayor de Jumilla sobre el A.M. de Murcia.

Es decir, podría quedar articulado un eje este-oeste cuyas cabeceras funcionales serían Gandía, Onteniente y Villena, que ejercerían su centralidad sobre Denia, Yecla y Almansa, con mayor claridad y, en menor medida, sobre Játiva, Alcoy y Jumilla.

Se podría pensar en que la ciudad intermedia entre Gandía y Villena conviniese que fuese Alcoy en lugar de Onteniente pues goza de un mayor número de efectivos, pero su mayor cercanía respecto de Alicante, máxime cuando esté finalizada la Autovía Central y el impacto muy favorable de la alta velocidad en la capital de provincia hacen pensar que tenderá a aumentar su dependencia funcional respecto de Alicante en un proceso parecido al de vinculación de Játiva respecto del A.M. de Valencia.

Cabe en todo caso recalcar que, el incremento de accesibilidad de este espacio tanto con motivo de llegada de la alta velocidad como mediante la red viaria, se muestra insuficiente, como se ha visto, para poder verdaderamente consolidar este modelo policéntrico, habiéndose demostrado a lo largo de este trabajo la necesidad de estrategias integradas (haciendo hincapié en el eje Onteniente-Villena tal cual se ha justificado) para abordar su desarrollo futuro y evitar que el efecto centralidad de las grandes RR.FF.UU. de Valencia-Castellón y Alicante-

- 
- Establecer un modelo de gestión integrada de las regiones teniendo en cuenta los objetivos de cohesión económica y social y el desarrollo equilibrado y sostenible.
  - Establecer una metodología de concertación de mecanismos de comunicación, intercambio de información y coordinación entre los diferentes sectores de competencia territorial.

Fuente: <http://www.comarquescentrals.com/comarcascentrales/home.htm>

Elche-Murcia-Cartagena-Lorca, acaben por difuminar el liderazgo incluso comarcal de estas ciudades medianas.

2. Continuando con el objetivo del sistema policéntrico de ciudades anteriormente mencionado, será necesaria la mejora de las conexiones entre las redes de transporte a nivel nacional e internacional pero también entre las de nivel regional y local<sup>200</sup>. Así, las ciudades pequeñas y medianas y sus interrelaciones constituyen núcleos de conexión importantes en la estructura espacial de relaciones, sobre todo para las zonas rurales. En las regiones rurales con dificultades, sólo estas ciudades están en condiciones de proporcionar infraestructuras y servicios para las actividades económicas de la región, y de facilitar el acceso a mercados de trabajo más importantes<sup>201</sup>.

Según esta perspectiva, cabe ahora analizar este sistema policéntrico descendiendo en la escala y estudiando si efectivamente pueden establecerse conexiones entre las ciudades medias y los espacios rurales con mayores desventajas debido a su baja densidad de población, elevada proporción de empleo agrícola, con escasas posibilidades de desarrollo de éste, etc.

El espacio que mejor podría representar esta caracterización tipo sería el correspondiente a la provincia de Cuenca, a excepción de la zona oeste, liderada por Tarancón y bajo la irradiación de Madrid.

Así, la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Cuenca y su previsible impacto positivo esperado puede hacer recuperar la centralidad comarcal a otros núcleos rurales de su entorno que históricamente habían desempeñado esta función y poco han ido perdiendo, y que gracias a la red de carreteras se encuentran a una distancia en torno a la media hora de Cuenca, lo que les permitiría aprovecharse del impulso capitalino.

Es decir, que a la situación latente desde aproximadamente mediados del siglo XIX, en que no existía una cabecera provincial con potenciales de desarrollo notables, y que a raíz ello impedía a estos núcleos disponer de otro más destacado como referencia, la llegada del AVE puede favorecer el restablecimiento de la jerarquía en el sistema de ciudades provincial, pudiendo de esta manera quedar mucho mejor articulado el territorio con posibilidades de consolidación de estos espacios intermedios, lo cual se entiende como uno de los efectos positivos más destacados del AVE en el Corredor.

Para finalizar, hay que tener en cuenta que, si en estos espacios se ha puesto de manifiesto la importancia del acceso a las infraestructuras, no lo es menos en relación al conocimiento y la información<sup>202</sup>, además de las medidas de promoción de su patrimonio cultural y natural, las cuales se traducen en poderosas herramientas para la diversificación económica y el fortalecimiento de

---

<sup>200</sup> Comisión Europea, op. cit. pág. 23.

<sup>201</sup> Comisión Europea, op. cit. pág. 26.

<sup>202</sup> Los modernos servicios y tecnologías de telecomunicaciones ofrecen la posibilidad de facilitar el desarrollo de las regiones rurales o de difícil acceso, ya que permiten superar los inconvenientes geográficos y mejorar la calidad de vida y las condiciones locales para las actividades económicas, mediante el teletrabajo y la enseñanza y las compras a distancia. Fuente: Comisión Europea, op. cit. pág. 16.

estas zonas rurales<sup>203</sup> o, dicho de otra forma, se trata de poner en valor sus potenciales para poder aprovechar las oportunidades del TAV.

3. Por último, en relación con el sistema policéntrico de ciudades, también se podría aludir a las relaciones socioeconómicas que serán factibles de establecerse entre ciudades medias del Corredor ante la llegada del AVE y que anteriormente su lejanía han dificultado.

Podrían ser los casos de Vinaroz con Requena o Gandía, de éstas últimas con Cuenca u Orihuela, o de Orihuela con Lorca, etc. pudiendo configurarse entre ellas redes de cooperación determinantes hoy día en la sociedad del conocimiento contemporánea, donde la coordinación de recursos dedicados a la I+D y a la difusión de la información y al conocimiento, es crítica para la creatividad, la innovación y la competitividad<sup>204</sup>.

Así, estas redes favorecerían su consolidación de ciudades medias ante el incremento esperado de centralidad de las grandes aglomeraciones urbanas. En este sentido, surgen como factores desfavorables para esta cooperación sus tamaños similares y la proximidad de grandes metrópolis, donde suelen dar respuesta a sus necesidades de bienes y servicios especializados, con lo que gran parte de la demanda de sus habitantes resulta de esta manera satisfecha.

Por lo tanto, de entrada estas relaciones resultan tan convenientes para el objetivo del policentrismo y el desarrollo territorial equilibrado como complicadas. Desde luego, si ya para aprovechar las sinergias del TAV serán necesarias estrategias de desarrollo regionales, en este caso, la propia inercia de los flujos socioeconómicos parece muy poco probable que pueda generarlas.

Por ello, será preciso redoblar esfuerzos para verdaderamente poder configurar esta nueva red de ciudades medias y, en cualquier caso, parece que la complementariedad de las actividades económicas entre ellas puede ser la base a fin de que estas relaciones fructifiquen. Aunque mucho más próximas, pero Gandía respecto de Denia, Onteniente e incluso de Játiva, y Torrevieja respecto Orihuela, a pesar de los tamaños parecidos, son ejemplos de núcleos intermedios cuya complementariedad en las principales actividades parecen dar respuesta a sus relaciones actuales.

- Por otro lado y como se ha razonado, el factor administrativo se ha mostrado históricamente como uno de los principales responsables del diferencial de desarrollo municipal.

La llegada de la alta velocidad y las nuevas actuaciones en materia de infraestructuras no parece que vayan a estar exentas de estos condicionantes y, por consiguiente, pueden seguir influyendo sobre las relaciones socioeconómicas intermunicipales e interregionales.

Ello se observa, por ejemplo, en la decisión de la ampliación del tranvía desde Alicante hasta el Pilar de la Horadada, justo en límite administrativo de la Comunidad Valenciana con la Región de Murcia, lo que a la luz de este trabajo

---

<sup>203</sup> Comisión Europea, op. cit. pág. 72.

<sup>204</sup> CEMAT 14, op. cit. pág. 3.

responde precisamente a una visión mucho más administrativa que técnica, lo cual podría incidir en dificultar la consolidación este espacio también interfaz entre Alicante-Elche y Murcia-Cartagena, constituido por Orihuela-Torre Vieja-San Javier. También podría mencionarse el caso de Vinaroz-Benicarló, en el norte de la provincia de Castellón, donde están previstos servicios regionales de alta velocidad y que seguramente conducirán mayoritariamente hacia Castellón en detrimento de Tarragona debido a que se trata de Comunidades Autónomas diferentes, condicionando así a que la integración de este espacio sea hacia Castellón discriminando los criterios puramente técnicos.

Desde luego, si se cumplen estos supuestos -en el primero de los casos ya está la actuación planificada- estarían en este caso contraviniendo las recomendaciones acerca de la configuración de redes policéntricas, consistentes en un número de nodos y sus respectivas relaciones directas o indirectas, que deben ser diseñadas para superar barreras históricas, es decir, aquellas relacionadas con rivalidades culturales locales, fronteras administrativas nacionales, distancia física y comunicaciones pobres<sup>205</sup>.

En todo caso, y como se argumentado, el distinto rango administrativo municipal: capital de España, de Comunidad Autónoma, de provincia, etc. supone “per sé” un elemento de ventaja comparativa para el desarrollo futuro.

- También merece la pena resaltar que, respecto de las mencionadas oportunidades comerciales de los puertos relacionadas con la logística de distribución, resulta muy notable la apuesta que se va a hacer en los años venideros por este concepto, fundamentalmente en los puertos de Valencia-Sagunto (Superpuerto), Castellón, Cartagena y Alicante, en lo que se considera una estrategia muy favorable para consolidar su potencial económico durante los próximos años. En este marco, la remodelación de la red ferroviaria del Corredor prevé accesos ferroviarios respecto de todas las terminales de interés en el marco del Corredor, lo que también se considera positivo.
- Con carácter general, se podría inquirir acerca de si el nuevo ferrocarril de alta velocidad supondrá un nuevo vuelco en las relaciones de movilidad tanto de viajeros como de mercancías, relegando a la carretera a un segundo plano en los principales ejes de transporte como ocurriese con la aparición del ferrocarril convencional en la segunda mitad del siglo XIX. Esto tendría que ver con los objetivos del Libro Blanco de Transportes publicado por la Comisión Europea a raíz de los problemas relacionados con la congestión, la siniestralidad, sobre todo en el transporte por carretera, y las emisiones de gases de efecto invernadero.  
A tenor de las características del sistema de transportes actual y de las relaciones entre los usos del suelo y la demanda de transportes y, sobre todo de la experiencia acumulada en otras zonas donde se ha implantado el AVE, no parece que esto vaya a ser así.

---

<sup>205</sup> CEMAT 14, Documento de la Secretaría General preparado por la División de Ordenación del Territorio y Paisaje, Dirección de Cultura y Patrimonio Cultural y Natural. Resoluciones: Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo: Puentes a través de Europa”, pág. 4, Lisboa, 2006.

Comenzando por el transporte de viajeros, y teniendo presente los tiempos puerta a puerta tanto por ferrocarril como por carretera, éstos hacen, a medida que aumenta la distancia, más competitivo al ferrocarril (AVE), pues éste empieza a ser verdaderamente competitivo a partir de los trescientos kilómetros y más o menos hasta los seiscientos, lo que coincide con las distancias entre el centro peninsular y las capitales costeras.

También podría mostrar competitividad en relaciones mucho más próximas como entre estas capitales y las ciudades manchegas siempre y cuando las frecuencias sean elevadas, sirviendo para ello la experiencia de los servicios actuales entre Madrid y Ciudad Real.

Descendiendo ya a una escala aproximadamente provincial, los llamados AVE regionales y las mejoras en las líneas de cercanías que lleva aparejada la remodelación ferroviaria pueden suponer un acicate para recuperar tráficos ferroviarios pero, en estas distancias cortas, la carretera, en base a su flexibilidad y tiempos de viaje actuales, se puede mantener en general competitiva.

En este sentido, la planificación territorial y urbana jugará un papel de primera magnitud en relación a la competitividad del nuevo modo ferroviario. Es muy probable que para largas distancias y por motivos profesionales y de turismo cultural, siempre y cuando los precios no sean disuasorios fundamentalmente para el segundo de los casos por el perfil del viajero, debido a que la gran mayoría de estas actividades y elementos patrimoniales están concentrados en el centro tradicional donde se ubicarán la mayoría de las estaciones, el AVE pueda resultar competitivo.

Sin embargo, motivo turístico de “sol y playa”, la proliferación de segundas residencias en baja densidad durante los últimos años en la gran mayoría de municipios costeros y las previsiones de crecimiento en este sentido en un horizonte cercano, hacen que el AVE pierda competitividad incluso para esos viajes de largo recorrido.

Obviamente, si el modelo residencial en baja densidad puede afectar a la competitividad del AVE en el largo recorrido, en el marco provincial ni que decir tiene que los servicios ferroviarios desempeñarán una función casi irrelevante en relación a este modelo de desarrollo.

Por lo que al transporte de mercancías respecta, tampoco parece previsible que el ferrocarril pueda desplazar a la carretera a pesar del incremento de la velocidad comercial de poco más de cincuenta kilómetros por hora a unos setenta.

Para justificar esto, conviene remontarse a la época dorada del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, donde los costes eran muy inferiores por ferrocarril, aunque en términos de tiempos esas ventajas se disipaban sobre todo en las distancias cortas, donde ya la red caminera era más competitiva. Teniendo presente de nuevo la planificación urbanística, que ha conducido a la dispersión de los centros de producción sobre el territorio, la flexibilidad de la carretera y sus velocidades actuales, se hace complicada la recuperación en masa de los tráficos ferroviarios, valorándose positivamente, en cualquier caso, el incremento de esas velocidades comerciales y las señaladas conexiones ferroviarias en las terminales portuarias.

- Para finalizar con las conclusiones de esta investigación se entiende conveniente recalcar cuáles deberían ser las políticas y estrategias a implementar en los

municipios y regiones para aprovechar el potencial de la alta velocidad. Se relacionan con:

- Las medidas de impulsión del sector terciario, especialmente en su rama avanzada.
- El fomento del turismo cultural, por su configuración natural en el centro histórico de las ciudades, muy próximas en general a las futuras estaciones AVE, y el perfil del turista.
- En cuanto al turismo de “sol y playa”, el vinculado al modelo hotelero, por su concentración de usos, facilidad de conexión mediante transporte público desde la estación AVE y perfil del turista, con mayor propensión al gasto que el correspondiente al turista de segunda residencia. Por su parte, sobre el modelo de turístico residencial en baja densidad cabe esperar un impacto mucho menor del AVE.
- En los municipios rurales como los conquenses, que pueden llegar a articular un espacio comarcal, es muy recomendable la llegada de las nuevas tecnologías como elemento integrador de su población en los flujos de información y el conocimiento, además de las referidas medidas de promoción de su patrimonio cultural y natural.
- Por supuesto, y con carácter general, para garantizar un desarrollo socioeconómico sólido serán precisas las medidas que aumenten el capital social de una región, es decir, aquellas que permitan aumentar el grado de formación de sus habitantes, su compromiso con el entorno social, económico y ambiental, tales como la participación ciudadana, etc.
- Por último, no olvidar que estas recomendaciones cuasi-genéricas precisan para aprovechar verdaderamente la oportunidad del TAV y que sus beneficios se puedan esparcir por todo el territorio, como se ha ido detallando a lo del trabajo, un análisis detenido de las peculiaridades socioeconómicas de cada zona y a partir de éste, establecer una estrategia de desarrollo común que se entiende debe rebasar ampliamente el marco comarcal, como se ha pretendido en el Proyecto de Comarcas Centrales Valencianas.

## **17. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN SUGERIDAS A RAÍZ DEL TRABAJO REALIZADO Y LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DEL AVE EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE.**

Del análisis y modelo territorial previsible para los próximos años tras la llegada de la alta velocidad, surgen diversos interrogantes que invitan a futuras investigaciones relacionadas con la materia.

- Uno de ellos podría tener que ver con el efecto de la llegada de alta velocidad sobre la inversión en el mercado residencial pero, sobre todo, en el precio de la vivienda.

Ya se ha visto que, a raíz del incremento en el precio de la vivienda y del aumento de accesibilidad por carretera y ferroviario en los entornos metropolitanos, están surgiendo fenómenos de suburbanización que lógicamente afectan en gran cantidad de factores (ambientales, económicos, sociales, etc.) al conjunto del territorio implicado: metrópolis y núcleos próximos.

La cuestión sería observar si la aparición de flujos pendulares hasta la hora reseñada puede favorecer, de un lado, ciertas migraciones de población con menores ingresos anuales en la búsqueda de viviendas con precios accesibles pero, por otro, la variación en la residencia de otras familias más pudientes, con lo que sus elevadas rentas estarían tirando al alza de los precios residenciales en estas zonas que ya pueden ubicarse mucho más alejadas de la metrópolis<sup>206</sup>, trasladando de esta forma la dificultad de accesibilidad de acceso a la vivienda a estos espacios cuyos habitantes disponen por lo general de rentas menores que las existentes en la capitales.

Existe un estudio<sup>207</sup> donde se aborda la influencia de la llegada del AVE sobre el número de viviendas construidas y el precio de la vivienda en Ciudad Real, que sería una primera aproximación a este fenómeno pero en cualquier caso se trata de una ciudad mediana interior, por lo que sus condicionantes son bastante distintos en relación al Corredor, debido al turismo del “sol y playa”, la configuración del sistema de ciudades con una densidad de población mucho mayor, áreas metropolitanas de gran tamaño, etc. y que, por consiguiente, precisaría un estudio particular.

- Precisamente, los fenómenos de suburbanización mencionados y, en general, el aumento de la movilidad obligada diaria, requieren enfoques metodológicos distintos de los tradicionales, en que se examinan las características socioeconómicas municipales casi como un sistema cerrado. De esta forma, se

---

<sup>206</sup> Universitat de Valencia, AUMAR, Instituto de Economía Internacional, op. cit. pp. 184 y 185.

<sup>207</sup> Serrano, R.; Garmendia, M.; Coronado, J. M.; Pillet, F. y Ureña, J. M<sup>a</sup>. op. cit. pp. 210-214.

podría conocer con mayor exactitud, por ejemplo, de los empleados en el sector servicios en un municipio metropolitano o en su área de influencia, cuántos trabajan en éste y cuántos en la metrópolis, pues esto daría una idea mucho más aproximada acerca de una cierta autonomía o dependencia funcional del municipio en cuestión y, con ello, de la realidad del sistema de ciudades en que se inserta.

En este marco, la aportación del Censo de Población de 2001 sobre población vinculada<sup>208</sup> puede representar un acercamiento a las variables que se precisan conocer para aproximarse a la realidad del territorio actual y de los años venideros. También podría servir de referencia el “modelo de cohesión” que trata de delimitar la “ciudad real”, constituida por un área funcional que se estructura a partir de una relación de flujos cruzados con un centro que la dinamiza, reflejando tanto las relaciones de dependencia como las de complementariedad<sup>209</sup>.

- En relación con la red de alta velocidad nacional, acaba de conectarse Málaga, lo que la ha situado a menos de tres horas respecto de la capital de España, es decir, en un tiempo para el cual la inducción de viajes encuentra un nicho importante.

En ese aspecto, esta relación se convertirá en un magnífico observatorio desde el punto de vista de la incidencia de la alta velocidad sobre el turismo de “sol y playa” -Costa del Sol-, incluyéndose también los efectos sobre el deporte del golf, lo que reviste gran importancia para el Corredor por las previsiones de gran crecimiento en el número de campos para los próximos años<sup>210</sup>.

En todo caso, no hay que olvidar que la Costa del Sol puede ser la gran rival para este tipo de turismo durante los años venideros, y la llegada del tren alta velocidad a su capital la coloca en clara ventaja sobre el litoral valenciano y murciano, donde habrá que esperar todavía algunos años para que el AVE sea una realidad.

Por último, en relación con las grandes aglomeraciones de las urbes andaluzas conviene estudiar su sistema de ciudades y la remodelación previsible ante la llegada del TAV -por lo que afecta fundamentalmente al Corredor Madrid-Levante-, en Almería, Granada y Málaga para poder aproximarse a los flujos socioeconómicos que pueden establecerse entre el A.M. de Murcia, y por extensión, la R.F.U. capitaneada por Alicante y Murcia, con estas capitales

---

<sup>208</sup> En el Censo de Población de 2001 se ha creado el concepto de población vinculada para conseguir una mejor estimación de la carga real de población que debe soportar, por ejemplo, un municipio, mejorando la información que proporcionaba la población de hecho. La población vinculada se define como el conjunto de personas censables (es decir, con residencia en España) que tienen algún tipo de vinculación habitual con el municipio en cuestión, ya sea porque residen allí, porque trabajan o estudian allí o porque suelen pasar en él ciertos períodos de tiempo (veraneos, puentes, fines de semana...).

<sup>209</sup> Salom, J; Albertos, J. M; Pitarch, M. D. y Delios, E.: *Sistema Urbano e Innovación Industrial en el País Valenciano*, pp. 44 y 45, Departamento de Geografía, Universitat de Valencia, 1999.

<sup>210</sup> Alrededor de los ciento ochenta entre las Comunidades Autónomas valenciana y murciana. Fuente: Navarro, J.R. y Ortuño, A.: *Impacto territorial de los campos de golf y operaciones asociadas al levante español*, financiado por el Ministerio de Medio Ambiente, Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad. En elaboración.



sureñas, e incluso plantear estrategias de colaboración para integrar decididamente a Andalucía en el Arco Mediterráneo Español. En ese sentido, ya se ha realizado algún estudio acerca de la competitividad de la alta velocidad en el llamado Eje Transversal Andaluz (Sevilla-Granada-Almería) aunque más desde la perspectiva de la gestión y explotación del nuevo servicio<sup>211</sup>.

- Se ha mencionado el observatorio de cara al impacto sobre el turismo en que se ha acaba de convertir la relación Madrid-Málaga recientemente. Pues bien, en relación con los vínculos funcionales que se pueden establecer entre ciudades medianas con la llegada de la alta velocidad, la red actual española ya permite una aproximación al fenómeno: Por ejemplo, entre Ciudad Real y Guadalajara, o entre ésta y Lérida o Huesca, o entre estas dos últimas, etc. Las estrategias que hayan seguido estas ciudades para incrementar sus relaciones entre ellas o su ausencia, y los resultados derivados, podrían ser tenidos en cuenta en el Corredor Madrid-Levante, al igual que se ha considerado el impacto del AVE en estos núcleos desde otros puntos de vista.
- Para acabar con los aspectos turísticos, otra posible línea de investigación surge del notable avance de las compañías de bajo coste<sup>212</sup>, su complementariedad respecto de las futuras líneas de alta velocidad<sup>213</sup> y, por ende, el impacto sobre el turismo y el mercado residencial: posible modificación del perfil del turista, aumento del número de visitas pero disminución de las estancias, traslado de la vivienda principal a España pero conservando del trabajo en los países de origen, etc.
- También resulta de gran interés reflexionar acerca de la gran velocidad de transformación en el territorio que se está produciendo durante los últimos años y que puede continuar en los años venideros<sup>214</sup>. Ello sugiere la necesidad de revisar el modelo territorial del Corredor a medio plazo y las estrategias de desarrollo que se están adoptando en las distintas zonas y municipios para determinar la evolución del sistema de ciudades durante los últimos años y de esta forma poder revisar y aproximarse con mayores garantías a los posibles efectos de la alta velocidad en el Corredor Madrid-Levante.

---

<sup>211</sup> Como se desprende de Calvo, J. y De Oña, J.: “Competitividad del ferrocarril de alta velocidad en el ámbito del transporte regional, El Eje transversal Andaluz” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, 2005, pp. 72-79.

<sup>212</sup> López, A.: *Nuevo escenario concurrencial de los servicios de alta velocidad por ferrocarril: Las compañías aéreas de bajo coste*, Congreso de Ingeniería del Transporte, Zaragoza, 2004, pp. 1014 y 1015.

<sup>213</sup> Sirvan como referencia: Ministerio de Fomento, Secretaría General Técnica: *Interacciones entre el ferrocarril de alta velocidad y el transporte aéreo de pasajeros, COST 318, Informe final*, Centro de Publicaciones, Madrid, 2000, y López, A. op. cit.

<sup>214</sup> Sólo las viviendas vinculadas a los campos de golf en la Comunidad Valenciana se encuentran en torno a las doscientas mil viviendas mientras que en la Región de Murcia alrededor de las ciento veinte mil. Fuentes: Navarro, J.R. y Ortuño, A. op. cit. y Gómez, J.L. y Grindlay, A: “Investigación agua, ingeniería y territorio: La transformación de la Cuenca del río Segura por la ingeniería hidráulica, directrices para una planificación integrada”. Financiado por el Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General del agua. En elaboración.

- Por otro lado, se ha mencionado como uno de los ejes que podrían suponer un contrapeso a la concentración de población y riqueza el este-oeste desde Gandía hasta Villena por Onteniente, como poblaciones cabeceras, cuya influencia coincidiría aproximadamente con las Comarcas Centrales Valencianas y las zonas más próximas de la Región de Murcia y provincia de Albacete, y que pone de relieve la necesidad de seguir profundizando en el análisis y estrategias de articulación territorial de este espacio, dando continuidad al mencionado trabajo CONCERCOST.
  
- Referidas a las estrategias de desarrollo en las zonas rurales, cabría hacer referencia a los rendimientos marginales decrecientes de las infraestructuras de transporte y las recomendaciones sobre inversiones en las correspondientes en telecomunicaciones.  
En ese sentido, la relación existente entre la dotación en infraestructuras de telecomunicaciones y el producto interior bruto per cápita se manifiesta exponencial<sup>215</sup>, de manera que la teoría económica implica que con el paso del tiempo el impacto de un aumento en estas dotaciones implicará menores incrementos del producto interior bruto per cápita por unidad invertida.  
Así, la pregunta que se desprende en relación con el coste de oportunidad de estas infraestructuras y su implantación en las zonas rurales, tiene que ver con la búsqueda de ese umbral a partir del cual aparezcan los rendimientos marginales decrecientes como ha quedado justificado en numerosos estudios para las infraestructuras de transporte.
  
- Por último, surge como posible línea de investigación vinculada específicamente al sector de los transportes, el análisis de la competencia carretera/ferrocarril para mercancías una vez remodelada la red ferroviaria, precisando las velocidades puerta a puerta en ambos modos, estudiando su posible complementariedad y por ramas de actividad, observando para los distintos output industriales y sus lugares de comercialización hasta qué punto el ferrocarril sería susceptible de arrebatar tráficos a la carretera, establecer sinergias con ésta y con el tráfico marítimo, etc.

---

<sup>215</sup> López, A. y Carpintero, S. op. cit. pág. 17.

## BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.

- Aloyer, B. "Lille et le TGV: Eurocité du métropoloe relais?" en *Transport Urbains*, 76, París, 1992.
- Arduin, J.: "Las líneas de alta velocidad y el acondicionamiento del territorio" en *OP* n° 22, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Barcelona, 1991.
- Autoridad Portuaria de Castellón: "Portcastelló" en la *Revista Informativa de la Autoridad Portuaria de Castellón*, n° 6, abril, 2006.
- Ayuntamiento de Mazarrón: *Revisión del Plan General Municipal de Ordenación: Avance, Memoria Justificativa*, Murcia, Julio 2006.
- Ayuntamiento de Murcia, Oficina de Comunicación, 3 de enero de 2006.
- Ayuntamiento de Villena, *Propuesta de ordenación del eje ferroviario urbano*, Villena, 2006.
- Beauvais, J-M.: "Á offre nouvelle, mobilité nouvelle?" en *Transports urbains*, 74, París, 1992.
- Bellet, C.: *L'impacte de l'alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real. Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*, Pagès editors, Lleida, 2000.
- Bertolini, L. y Split, T.: *Cities on rails*, Bath Press, Great Britain, 1998.
- Boletín Informativo Municipal de Requena (BIM), mayo 2005 y agosto 2006.
- Bonnafous, A.: "The regional impact of the TGV" en *Transportation*, n° 14, 1987.
- Cassotti, I.: *L'Impact del TGV-Est sur le tourisme de affaires: Quelles stratégies pour Reims et Epernay ?*, Chambre de Commerce et d'industrie de Reims et d'Epernay, París, 2004.
- CEMAT 14, Documento de la Secretaría General preparado por la División de Ordenación del Territorio y Paisaje, Dirección de Cultura y Patrimonio Cultural y Natural. Declaración de Lisboa sobre: *Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo: Puentes a través de Europa*, Lisboa, 2006.
- Comín, F.; Martín, P.; Muñoz, M. y Vidal, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1998.
- Comisión de las Comunidades Europeas, *Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, Bruselas, 2001.
- Comisión Europea: *ETE (Estrategia Territorial Europea), hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*, Postdam, 1999.
- Commission Particulière du Débat Public (CPDP): *Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV PACA*, CRT REGION PACA – Comité Régional de Tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2004.
- Consellería de Infraestructuras y Transporte: *Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2004.
- Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, *Estrategias de Vertebración Territorial*, Generalitat Valenciana, Valencia, 1995.
- De Rus, G.; Campos, J. y Nombela, G.: *Economía del transporte*, Ed. Antoni Bosch, Barcelona, 2003.
- De Ureña, J. M.: "Alta Velocidad Ferroviaria y nuevas actividades en tres situaciones territoriales", en *Ingeniería y Territorio*, n° 70, 2005.

- De Ureña, J. M.: “Efectos de la alta velocidad ferroviaria en las ciudades intermedias del corredor Madrid-Sevilla” en *Economía Aragonesa*, diciembre 2002.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas: *Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia*, Consejería de Industria y Medio Ambiente, Murcia, 2006.
- Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Documento Propuesta*, diciembre 2004, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.
- Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial: *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Documento Diagnóstico*, diciembre 2004, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, Madrid, 2004.
- Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial: *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT): Prioridades y ámbitos de actuación sectoriales*, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento, 2005.
- Dirección General de Transportes, Puertos y Costas: *AVE Comunidad Valenciana*, Generalitat Valenciana, noviembre de 2005. Documento no publicado.
- Escorza, F.: *El turismo de golf en la costa del Sol. Análisis Geográfico*, Servicio de Publicaciones, Centro de Ediciones de la Diputación Provincial de Málaga, 2001.
- Facchinetti, M.: “Efectos espaciales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas” en *Ingeniería y Territorio* nº 70, 2005.
- Fariña, J. y Pozueta, J.: “Efectos territoriales de las infraestructuras de transporte de acceso controlado” en *Cuadernos de Investigación Urbanística*, marzo 2000.
- Feliu, J.: *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat mitjana. El Tren d'Alta Velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara*, 2005.
- Fundación COEPA. *Agua-Ocio-Deporte: Una valoración socioeconómica y medioambiental*, Alicante, 2004.
- Fundación para la promoción del Puerto de Alicante, *Infraestructuras del Puerto de Alicante*, Autoridad Portuaria de Alicante, Alicante, 2006.
- Gobierno Autónomo de la Región de Murcia, *Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2007-2013*, Murcia, 2006.
- Gómez, C.: “Impacto social de la llegada de la alta velocidad a Zaragoza” en *Economía Aragonesa*, nº 19, diciembre 2002.
- Gómez, J. L. y Grindlay, A.: *Investigación agua, ingeniería y territorio: La transformación de la Cuenca del río Segura por la ingeniería hidráulica, directrices para una planificación integrada*, financiado por el Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General del agua. En elaboración.
- Haynes, K. E.: “Labor markets and regional transportation improvements: the case of high-speed trains” en *The annals of regional science*, nº 31, 1997.
- Herrera, F.: *El sistema de ciudades en Europa y España. Desarrollo urbano y estrategia de política territorial*, Ediciones Alfa Delta, Madrid, 1998.
- Instituto de Estudios Turísticos: *España: Turismo Interior 2003*, Secretaría General de Turismo, Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Madrid, 2004.

- J. M.; Menéndez; Guirao, B.: “Alta velocidad ferroviaria en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020) en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005.
- Japan Railway & Transport, Octubre 1994, nº 3, East Japan Railway Culture Foundation.
- López Pita, A.: “La contribución de las nuevas infraestructuras ferroviarias a la mejora del transporte regional e interregional: el caso de Cataluña” en *Ingeniería y Territorio* nº 70, 2005.
- López Pita, A.: “La elección del trazado de las nuevas líneas de ferrocarril en Europa. La relación Madrid-Barcelona” en *Revista de Obras Públicas*, nº 3.359, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1996.
- López Pita, A.: “Nuevo escenario concurrencial de los servicios de alta velocidad por ferrocarril: Las compañías aéreas de bajo coste” en *Congreso de Ingeniería del Transporte*, Zaragoza, 2004.
- López Pita, A.: *Ferrocarril y avión en el sistema de transportes europeo*, Ediciones UPC, Barcelona, 2001.
- López, A. y Carpintero, S.: “Influencia del stock de capital físico en el desarrollo económico: Análisis de corte transversal” en *Revista de Obras Públicas*, junio de 2002.
- López, A. y Carpintero, S.: “Influencia del stock de capital físico en el desarrollo económico: Análisis de series temporales” en *Revista de Obras Públicas*, noviembre de 2002.
- López, A.: “La contribución de las nuevas infraestructuras ferroviarias a la mejora del transporte regional e interregional: el caso de Cataluña” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005.
- Menéndez, J. M.; Coronado, J. M. y Rivas, A.: “El AVE en Ciudad Real y Puertollano: Notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio” en *Cuadernos de Ingeniería y Territorio* 2. Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.
- Menéndez, J. M.; Guirao, B. y Rivas, A.: “Análisis Cualitativo de los Parámetros Determinantes de la Demanda de Alta Velocidad en Estaciones Situadas en Ciudades de Tamaño Pequeño” en *VI Congreso de Ingeniería del Transporte (CIT)*, Zaragoza, 2004.
- Menéndez, J. M<sup>a</sup>.; Guirao, B.; Rivas, A. y Niño, A.: “Perspectivas de complementariedad modal en corredores de alta velocidad. Ferrytren y autopista rodante como alternativas bimodales” en *Estudios de Construcción y Transporte* nº 98, Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.
- Menerault, P.; Barré, A.: “El TGV y la reorganización de los transportes ferroviarios en la región de Nord-Pas-de-Calais” en *Ingeniería y Territorio* nº 70, 2005.
- Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones.: “Los AVE del Este” en *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 545, noviembre, 2005.
- Ministerio de Fomento, D. G. de Programación Económica.: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, Madrid, 2003.
- Ministerio de Fomento, *España. Mapa de carreteras. 2003*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2003.
- Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Dirección General de Carreteras, *Mapa de Tráfico 2002*, Centro de Publicaciones. Madrid, 2003.

- Ministerio de Fomento, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones, *Los transportes y los servicios postales, Informe anual 2003*, Madrid, 2004.
- Ministerio de la Vivienda, Secretaría General Técnica.: *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España, 2004*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, 2005.
- Navarro, J. R. y Martí, P.: *Villena: pensar la ciudad, proyectar la ciudad*. Área de Urbanística y Ordenación del Territorio. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante. Alicante, 2006.
- Navarro, J. R. y Ortuño, A.: *La relación entre la alta velocidad ferroviaria y la ciudad de Villena*, Junio 2005. Estudio no publicado.
- Offner, J. M.: “Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks” en *International Journal of Urban and Regional Research* 1/24, 2000.
- Okada, H.: “Features an Economic and Social Effects of the Shinkansen” en *Japan Railway & Transport*, Octubre 1994, nº 3, East Japan Railway Culture Foundation
- Plassard, F.: *TGV et aménagement du territoire*, in association Villes et TGV (ed.), Congress Villes et TGV al Le Creusot, TEN, París, october 1990.
- Ribalaygua, C.: “Alta velocidad y ciudad: Estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas” en *CIUr*, nº 44, Instituto Juan de Herrera, Madrid, 2005.
- Ribalaygua, C.: “Estrategias de las pequeñas ciudades para acoger el AVE” en *Ingeniería y Territorio* nº 70, 2005.
- Ribalaygua, C.: “Evolución de la red de alta velocidad francesa” en *Economía Aragonesa*, diciembre de 2002.
- Ribalaygua, C.: *Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: Estrategias para su incorporación a las ciudades españolas*, E.T.S.I.C.C.P., Universidad de Castilla-La Mancha, 2006.
- Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; Escobedo, F.; Coronado, J. M.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A.: *Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Aparición de nuevos proyectos en las ciudades intermedias con parada en la línea Madrid-Sevilla* en IV Congreso Internacional de Ordenación del Territorio (CIOT). Zaragoza, 2003.
- Ribalaygua, C.; De Ureña, J. M.; Menéndez, J. M.; F. J. Rodríguez; Coronado, J. M.; Escobedo, F.; Guirao, B.; Rodríguez, F. J.; Rivas, A. y Martínez, A.: “Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Estrategias para el planeamiento supramunicipal” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, 2005.
- Rivas, A. y Coronado, J. M.: “La movilidad de alta velocidad en estaciones situadas en ciudades de tamaño pequeño: El corredor Madrid-Ciudad Real-Puertollano” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, 2005.
- Rivas, A.; Menéndez, J. M. y Guirao, B.: *Nuevas Pautas de Movilidad en estaciones Situadas en Ciudades de Tamaño Pequeño como Consecuencia de la Puesta en Servicio de Trenes de Alta Velocidad*. VI Congreso de Ingeniería del Transporte, Zaragoza, 2004.
- Rodríguez, M.; Novales, M.; Orro, A.: “Alta velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70. 2005.
- Salom, J; Albertos, J. M; Pitarch, M. D. y Delios, E.: *Sistema Urbano e Innovación Industrial en el País Valenciano*, Departamento de Geografía, Universitat de Valencia, Valencia, 1999.

- Santos, L. y De las Rivas, J. L.: “El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, 2005.
- Secretaría General Técnica: *Interacciones entre el ferrocarril de alta velocidad y el transporte aéreo de pasajeros, COST 318, Informe final*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.
- Serrano, A.: “El modelo territorial europeo”. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español” en *Urban* nº 8, Madrid, 2003.
- Serrano, A.: “El urbanismo del siglo XXI: Problemas previsibles y líneas de actuación recomendables” en *Ciudad y Territorio*, nº 95-96, Madrid, 1993.
- Serrano, R.; Garmendia, M.; Coronado, J. M.; Pillet, F. y Ureña, J. M<sup>a</sup>: “Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano” en *Revista, Estudios geográficos*, nº 260, año 2006, Ministerio de Educación y Ciencia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2006.
- Toulemonde, J. Y. :”Impact du TGV sur developement touristique régional” en *Actualités du commerce extérieur (ACOMMEX)*, nº 65, Cámara de Comercio e Industria de París, 2005.
- Typsa, *Estudio de los efectos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla sobre la movilidad, el sistema territorial y el desarrollo regional*, Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, Ministerio de Fomento, 2002. Estudio no publicado.
- Universidad de Alicante y Universidad Miguel Hernández; *Estudio e Informes realizados por el equipo interdisciplinar constituido por profesores de la UA y la UMH por encargo del Ayuntamiento de Benejúzar: Dictamen Final*, noviembre de 2002.
- Universitat de Valencia, AUMAR, Instituto de Economía Internacional: *Valoración Económica de los efectos de la Autopista A-7 en la Comunidad Valenciana*, AUMAR, Valencia, 2003.
- Ureña, J. M<sup>a</sup>. et al.: “Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano” en *Revista EURE*, vol. 32, nº 92, Santiago de Chile, 2005.
- Zembri, P.: “El TGV, la red ferroviaria y el territorio en Francia” en *Ingeniería y Territorio*, nº 70, 2005.
  
- Autoridad Portuaria de Cartagena, <http://www.apc.es>.
- Autoridad Portuaria de Cartagena, *Boletín dársenas*, 4 de julio de 2006, <http://www.apc.es/variados/boletin.asp?leng=es>.
- Ministry of Land, Infrastructure y Transport, [http://www.mlit.go.jp/english/2006/h\\_railway\\_bureau/01\\_shinkansen/03\\_status.html](http://www.mlit.go.jp/english/2006/h_railway_bureau/01_shinkansen/03_status.html)
- Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes <http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes/www/>.
- <http://ayto.torre vieja.infoville.net/>.
- <http://earth.google.com/intl/es/>
- <http://www.comarquescentrals.com/comarcascentrals/home.htm>.
- <http://www.laluzdelasimágenes.com/semblantes/default.asp>.
- <http://www.lorca.net>.

- <http://www.ociopia.com>.
- <http://www.parcstagunt.com/>.
- <http://www.puertoculturas.com>.
- <http://www.tgv.com>.
- <http://www.uclm.es/presentacion/>.
- <http://www.upv.es/organizacion/conoce-upv/historia>.



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**  
(anexos volumen I y II)

Presentada por:  
Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:  
D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

**ANEXO 1.1: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1786**

| <b>TIPOLOGÍA</b>   | <b>ZONAS</b>    | <b>NIVEL ASOCIADO</b> | <b>POBLACIÓN</b> | <b>INTERVALOS DE POBLACIÓN</b> | <b>NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN</b> | <b>AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN</b> |
|--------------------|-----------------|-----------------------|------------------|--------------------------------|--|--|
| ÁREAS REGIONALES   | CORREDOR 1      | 1                     | 133.349          | 0                              | 0  |  |
|                    | SUBCORREDOR 2   | 1                     | 109.415          | 5.000                          | 0  |  |
| ÁREAS MUY GRANDES  | SUBCORREDOR 6   | 2                     | 71.151           | 10.000                         | 2  | 2  |
| ÁREAS GRANDES      | SUBCORREDOR 4   | 3                     | 42.257           | 15.000                         | 1  |  |
|                    | SUBCORREDOR 3   | 3                     | 37.841           | 20.000                         | 3  |  |
| ÁREAS MEDIANAS     | CORREDOR 2      | 4                     | 28.919           | 25.000                         | 0  | 4  |
|                    | SUBCORREDOR 1   | 4                     | 27.797           | 30.000                         | 2  |  |
| ÁREAS PEQUEÑAS     | SUBCORREDOR 7   | 5                     | 18.180           | 35.000                         | 0  |  |
|                    | SUBCORREDOR 5   | 5                     | 17.413           | 40.000                         | 1  |  |
|                    | ÁREA INTERIOR 3 | 5                     | 15.556           | 45.000                         | 1  |  |
| ÁREAS MUY PEQUEÑAS | ÁREA INTERIOR 2 | 6                     | 10.656           | 50.000                         | 0  |  |
|                    | ÁREA INTERIOR 1 | 6                     | 6.329            | 55.000                         | 0  |  |
|                    | ÁREA INTERIOR 4 | 6                     | 5.874            | 60.000                         | 0  |  |
|                    |                 |                       |                  | 65.000                         | 0  | 2  |
|                    |                 |                       | 70.000           | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 75.000           | 1                              |  |  |
|                    |                 |                       | 80.000           | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 85.000           | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 90.000           | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 95.000           | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 100.000          | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 105.000          | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 110.000          | 1                              |  |  |
|                    |                 |                       | 115.000          | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 120.000          | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 125.000          | 0                              | 1  |  |
|                    |                 |                       | 130.000          | 0                              |  |  |
|                    |                 |                       | 135.000          | 1                              |  |  |
|                    |                 |                       |                  | 0                              | 1  |  |

**ANEXO 1.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1786**

| TIPOLOGÍA              | MUNICIPIOS    | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|------------------------|---------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| GRANDES CAPITALES      | MADRID        | -              | 164.480   |                         |   |   |
| GRANDES CIUDADES       | VALENCIA      | 1              | 108.075   | 0                       | 0   |   |
| CIUDADES MEDIANAS      | MURCIA        | 2              | 68.136    | 2.000                   | 2   |   |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | CARTAGENA     | 3              | 30.903    | 4.000                   | 9   |   |
| MUNICIPIOS URBANOS     | ORIHUELA      | 4              | 24.207    | 6.000                   | 7   | 18  |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS | ALICANTE      | 5              | 19.684    | 8.000                   | 9   |   |
|                        | LORCA         | 5              | 19.674    | 10.000                  | 7   |   |
|                        | ELCHE         | 5              | 18.256    | 12.000                  | 2   |   |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | JÁTIVA        | 6              | 13.416    | 14.000                  | 2   |   |
|                        | CASTELLÓN     | 6              | 12.483    | 16.000                  | 0   | 20  |
|                        | ALCOY         | 6              | 11.891    | 18.000                  | 0   |   |
|                        | CARAVACA      | 6              | 11.430    | 20.000                  | 3   | 3   |
|                        | CUENCA        | 6              | 9.103     | 22.000                  | 0   |   |
|                        | TOTANA        | 6              | 9.014     | 24.000                  | 0   |   |
|                        | REQUENA       | 6              | 8.932     | 26.000                  | 1   |   |
|                        | ALCIRA        | 6              | 8.742     | 28.000                  | 0   |   |
|                        | YECLA         | 6              | 8.716     | 30.000                  | 0   | 1   |
|                        | ONTENIENTE    | 6              | 8.208     | 32.000                  | 1   |   |
|                        | ALBACETE      | 6              | 8.200     | 34.000                  | 0   |   |
|                        | GANDÍA        | 6              | 7.730     | 36.000                  | 0   |   |
|                        | VILLENA       | 6              | 7.350     | 38.000                  | 0   |   |
|                        | ALMANSA       | 6              | 6.885     | 40.000                  | 0   |   |
|                        | JUMILLA       | 6              | 6.840     | 42.000                  | 0   |   |
|                        | MULA          | 6              | 6.751     | 44.000                  | 0   |   |
|                        | VILLARROBLEDO | 6              | 6.640     | 46.000                  | 0   |   |
|                        | ALCÁZAR       | 6              | 6.411     | 48.000                  | 0   |   |
|                        | VINAROS       | 6              | 6.239     | 50.000                  | 0   |   |
|                        | SAGUNTO       | 6              | 6.073     | 52.000                  | 0   |   |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | SEGORBE       | 7              | 5.875     | 54.000                  | 0   |   |
|                        | MAZARRÓN      | 7              | 5.874     | 56.000                  | 0   |   |
|                        | CIEZA         | 7              | 5.805     | 58.000                  | 0   |   |
|                        | LA RODA       | 7              | 4.909     | 60.000                  | 0   |   |
|                        | CULLERA       | 7              | 4.854     | 62.000                  | 0   |   |

**ANEXO 1.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1786**

| TIPOLOGÍA          | MUNICIPIOS           | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|--------------------|----------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| MUNICIPIOS RURALES | ONDA                 | 7              | 4.781     | 64.000                  | 0   | 1   |
|                    | HELLÍN               | 7              | 4.572     | 66.000                  | 0   |   |
|                    | ELDA                 | 7              | 3.923     | 68.000                  | 0   |   |
|                    | TARANCÓN             | 7              | 3.499     | 70.000                  | 1   |   |
|                    | ALCALÁ DE CHIVERT    | 7              | 3.002     | 72.000                  | 0   |   |
|                    | CHESTE               | 7              | 2.906     | 74.000                  | 0   |   |
|                    | CASAS IBÁÑEZ         | 7              | 2.858     | 76.000                  | 0   |   |
|                    | ARANJUEZ             | 7              | 2.759     | 78.000                  | 0   |   |
|                    | BENIDORM             | 7              | 2.627     | 80.000                  | 0   |   |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR | 7              | 2.398     | 82.000                  | 0   |   |
|                    | DENIA                | 7              | 2.202     | 84.000                  | 0   |   |
|                    | LA ALMARCHA          | 7              | 1.073     | 86.000                  | 0   |   |
|                    | CARBONERAS           | 7              | 835       | 88.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           |                         | 90.000                                      |   |
|                    |                      |                |           | 92.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 94.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 96.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 98.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 100.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 102.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 104.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 106.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 108.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 110.000                 | 1   |   |
|                    |                      |                |           |                         | 0   |   |

**ANEXO 1.3: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1857**

| TIPOLOGÍA         | ZONAS           | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-------------------|-----------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| ÁREAS REGIONALES  | SUBCORREDOR 2   | 1              | 176.756   | 0                       | 0   | 6   |
|                   | CORREDOR 1      | 1              | 167.522   | 5.000                   | 0   |   |
| ÁREAS MUY GRANDES | SUBCORREDOR 6   | 2              | 110.812   | 10.000                  | 1   |   |
| ÁREAS GRANDES     | SUBCORREDOR 4   | 3              | 65.745    | 15.000                  | 1   |   |
| ÁREAS MEDIANAS    | SUBCORREDOR 3   | 4              | 52.886    | 20.000                  | 1   |   |
|                   | CORREDOR 2      | 4              | 49.248    | 25.000                  | 2   |   |
|                   | SUBCORREDOR 1   | 4              | 42.339    | 30.000                  | 1   |   |
| ÁREAS PEQUEÑAS    | SUBCORREDOR 5   | 5              | 29.031    | 35.000                  | 0   | 6   |
|                   | SUBCORREDOR 7   | 5              | 23.960    | 40.000                  | 0   |   |
|                   | ÁREA INTERIOR 3 | 5              | 22.280    | 45.000                  | 1   |   |
|                   | ÁREA INTERIOR 4 | 5              | 18.241    | 50.000                  | 1   | 3   |
|                   | ÁREA INTERIOR 2 | 5              | 13.276    | 55.000                  | 1   |   |
|                   | ÁREA INTERIOR 1 | 5              | 5.660     | 60.000                  | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 65.000                  | 0   | 1   |
|                   |                 |                |           | 70.000                  | 1   |   |
|                   |                 |                |           | 75.000                  | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 80.000                  | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 85.000                  | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 90.000                  | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 95.000                  | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 100.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 105.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 110.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 115.000                 | 1   |   |
|                   |                 |                |           | 120.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 125.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 130.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 135.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 140.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 145.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 150.000                 | 0   |   |
|                   |                 |                |           | 155.000                 | 0   |   |

**ANEXO 1.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1857**

| TIPOLOGÍA              | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|------------------------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| GRANDES CIUDADES       | VALENCIA   | 1              | 137.960   | 0                       | 0   |   |
| CIUDADES MEDIANAS      | MURCIA     | 2              | 89.314    | 2.000                   | 2   |   |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | CARTAGENA  | 3              | 59.618    | 4.000                   | 4   |   |
|                        | LORCA      | 3              | 47.918    | 6.000                   | 5   |   |
| MUNICIPIOS URBANOS     | ALICANTE   | 4              | 28.847    | 8.000                   | 9   |   |
|                        | ORIHUELA   | 4              | 26.147    | 10.000                  | 9   |   |
|                        | ALCOY      | 4              | 25.315    | 12.000                  | 6   |   |
| MUNICIPIOS SEMIURBANOS | CASTELLÓN  | 5              | 19.945    | 14.000                  | 1   | 36  |
|                        | ELCHE      | 5              | 19.533    | 16.000                  | 3   |   |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | ALBACETE   | 6              | 16.607    | 18.000                  | 1   | 4   |
|                        | JÁTIVA     | 6              | 15.919    | 20.000                  | 2   |   |
|                        | CARAVACA   | 6              | 14.326    | 22.000                  | 0   | 2   |
|                        | ALCIRA     | 6              | 14.022    | 24.000                  | 0   |   |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | REQUENA    | 7              | 12.029    | 26.000                  | 1   | 3   |
|                        | YECLA      | 7              | 11.669    | 28.000                  | 1   |   |
|                        | HELLÍN     | 7              | 11.127    | 30.000                  | 1   |   |
|                        | ARANJUEZ   | 7              | 10.725    | 32.000                  | 0   |   |
|                        | JUMILLA    | 7              | 10.611    | 34.000                  | 0   |   |
|                        | ONTENIENTE | 7              | 10.489    | 36.000                  | 0   |   |
|                        | VILLENA    | 7              | 10.178    | 38.000                  | 0   |   |
|                        | CULLERA    | 7              | 9.814     | 40.000                  | 0   |   |
|                        | VINAROS    | 7              | 9.795     | 42.000                  | 0   |   |
|                        | MULA       | 7              | 9.634     | 44.000                  | 0   |   |
|                        | CIEZA      | 7              | 9.516     | 46.000                  | 0   |   |
|                        | ALMANSA    | 7              | 9.357     | 48.000                  | 1   |   |
|                        | GANDÍA     | 7              | 8.881     | 50.000                  | 0   |   |
|                        | TOTANA     | 7              | 8.765     | 52.000                  | 0   |   |
|                        | ÁGUILAS    | 7              | 8.449     | 54.000                  | 0   |   |
|                        | MAZARRÓN   | 7              | 8.086     | 56.000                  | 0   | 1   |
|                        | SEGORBE    | 7              | 7.951     | 58.000                  | 0   |   |
| ALCÁZAR                | 7          | 7.942          | 60.000    | 1                       |   |   |
| VILLARROBLEDO          | 7          | 7.833          | 62.000    | 0                       |   |   |

**ANEXO 1.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1857**

| TIPOLOGÍA          | MUNICIPIOS           | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|--------------------|----------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| MUNICIPIOS RURALES | CUENCA               | 7              | 7.610     | 64.000                  | 0   | 1   |
|                    | TORRE-PACHECO        | 7              | 7.181     | 66.000                  | 0   |   |
|                    | TORREVIEJA           | 7              | 6.947     | 68.000                  | 0   |   |
|                    | SAGUNTO              | 7              | 6.915     | 70.000                  | 0   |   |
|                    | DENIA                | 7              | 6.616     | 72.000                  | 0   |   |
|                    | LA RODA              | 7              | 6.141     | 74.000                  | 0   |   |
|                    | ALCALÁ DE CHIVERT    | 7              | 5.684     | 76.000                  | 0   |   |
|                    | ONDA                 | 7              | 5.325     | 78.000                  | 0   |   |
|                    | CHESTE               | 7              | 4.732     | 80.000                  | 0   |   |
|                    | ELDA                 | 7              | 4.504     | 82.000                  | 0   |   |
|                    | TARANCÓN             | 7              | 4.397     | 84.000                  | 0   |   |
|                    | BENIDORM             | 7              | 3.720     | 86.000                  | 0   |   |
|                    | SAN JAVIER           | 7              | 3.208     | 88.000                  | 0   |   |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR | 7              | 2.556     | 90.000                  | 1   |   |
|                    | CASAS IBÁÑEZ         | 7              | 2.256     | 92.000                  | 0   |   |
|                    | LA ALMARCHA          | 7              | 848       | 94.000                  | 0   |   |
|                    | CARBONERAS           | 7              | 794       | 96.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 98.000                  | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 100.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 102.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                | 104.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 106.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 108.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 110.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 112.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 114.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 116.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 118.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 120.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 122.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 124.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                | 126.000   | 0                       |   |   |

**ANEXO 1.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1857**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 128.000                 | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 130.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 132.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 134.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 136.000                 | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 138.000                 | 1   |   |
|           |            |                |           |                         | 0   |   |



**ANEXO 1.5: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1786-1857 Y 1842-1857**

| ZONAS             | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1842-1857 | NORMALIZ. | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1786-1857 | NORMALIZ. | NORMALIZACIÓN PONDERADA (2*TASA 1786-1857 + TASA 1842-1857) | NORMALIZ. | NIVEL POR DINÁMICA |
|-------------------|---|-----------|---|-----------|---|-----------|--------------------|
| CORREDOR 1        | 1,66                                      | 1         | 0,36                                      | -1        | 0   | 0         | 2                  |
| ÁREA INTERIOR 1   | -1,79                                     | -1        | -0,15                                     | -2        | -6  | -2        | 4                  |
| SUBCORREDOR 1     | -0,02                                     | 0         | 0,74                                      | 0         | 1   | 0         | 2                  |
| ÁREA INTERIOR 2   | 0,2                                       | 0         | 0,35                                      | -1        | -2  | -1        | 3                  |
| CORREDOR 2        | 1,45                                      | 1         | 0,99                                      | 1         | 4   | 1         | 1                  |
| SUBCORREDOR 2     | 0,72                                      | 1         | 0,87                                      | 1         | 2   | 1         | 1                  |
| ÁREA INTERIOR 3   | -0,97                                     | -1        | 0,61                                      | 0         | -1  | 0         | 2                  |
| SUBCORREDOR 3     | 0,75                                      | 1         | 0,56                                      | 0         | 0   | 0         | 2                  |
| SUBCORREDOR 4     | 0,34                                      | 0         | 0,78                                      | 1         | 1   | 1         | 1                  |
| SUBCORREDOR 5     | 0,81                                      | 1         | 0,94                                      | 1         | 3   | 1         | 1                  |
| SUBCORREDOR 6     | -0,13                                     | 0         | 0,78                                      | 1         | 1   | 0         | 2                  |
| ÁREA INTERIOR 4   | 0,82                                      | 1         | 0,53                                      | 0         | 0   | 0         | 2                  |
| SUBCORREDOR 7     | -2,82                                     | -2        | 0,45                                      | 0         | -3  | -1        | 3                  |
| Media             | 0   |           | 1   |           | 0   |           |                    |
| Desviación típica | 1   |           | 0   |           | 3   |           |                    |

**ANEXO 1.6: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1786-1857 Y 1842-1857**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1842-1857</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1786-1857</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NORMALIZACIÓN<br/>PONDERADA (2*TASA<br/>1786-1857+TASA 1842-<br/>1857)</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NIVEL POR<br/>DINÁMICA</b> |
|----------------------|--|------------------|--|------------------|---|------------------|-------------------------------|
| TARANCÓN             | -1,93  | -1               | 0,36   | 0                | -1,79   | 0                | 3                             |
| CUENCA               | 0,58   | 0                | -0,23  | -1               | -2,16   | -1               | 4                             |
| CARBONERAS           | -1,20  | -1               | -0,07  | -1               | -2,53   | -1               | 4                             |
| REQUENA              | -0,02  | 0                | 0,49   | 0                | -0,66   | 0                | 3                             |
| CHESTE               | 0,54   | 0                | 0,89   | 0                | 0,55  | 0                | 3                             |
| VALENCIA             | 2,21   | 1                | 0,39   | 0                | 0,05  | 0                | 3                             |
| LA ALMARCHA          | -1,97  | -1               | -0,30  | -1               | -3,41   | -1               | 4                             |
| MOTILLA DEL PALANCAR | -1,32  | -1               | 0,09   | -1               | -2,18   | -1               | 4                             |
| CASAS IBÁÑEZ         | -2,18  | -1               | -0,30  | -1               | -3,50   | -1               | 4                             |
| SAGUNTO              | 0,76   | 0                | 0,20   | -1               | -1,04   | -1               | 4                             |
| CASTELLÓN            | 0,10   | 0                | 0,84   | 0                | 0,25  | 0                | 3                             |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | -0,07  | 0                | 1,26   | 1                | 1,19  | 1                | 2                             |
| VINAROZ              | -0,64  | 0                | 0,80   | 0                | -0,16   | 0                | 3                             |
| SEGORBE              | 0,59   | 0                | 0,50   | 0                | -0,38   | 0                | 3                             |
| ONDA                 | -0,31  | 0                | 0,16   | -1               | -1,59   | -1               | 4                             |
| ARANJUEZ             | 10,32  | 4                | 4,07   | 4                | 12,49   | 4                | 1                             |
| ALCÁZAR              | -0,61  | 0                | 0,34   | 0                | -1,29   | 0                | 3                             |
| VILLARROBLEDO        | 1,92   | 1                | 0,25   | -1               | -0,41   | -1               | 4                             |
| LA RODA              | -0,02  | 0                | 0,35   | 0                | -0,99   | 0                | 3                             |
| ALBACETE             | 0,60   | 0                | 1,44   | 1                | 1,93  | 1                | 2                             |
| HELLÍN               | 0,58   | 0                | 2,02   | 2                | 3,33  | 2                | 1                             |
| CIEZA                | -1,39  | -1               | 0,90   | 0                | -0,24   | 0                | 3                             |
| MURCIA               | 2,66   | 1                | 0,44   | 0                | 0,36  | 0                | 3                             |
| CARTAGENA            | 3,53   | 1                | 1,31   | 1                | 2,86  | 1                | 2                             |
| JUMILLA              | 0,60   | 0                | 0,78   | 0                | 0,30  | 0                | 3                             |
| YECLA                | -1,90  | -1               | 0,48   | 0                | -1,49   | 0                | 3                             |
| ALMANSA              | -0,51  | 0                | 0,51   | 0                | -0,83   | 0                | 3                             |
| VILLENA              | 0,45   | 0                | 0,54   | 0                | -0,33   | 0                | 3                             |
| ELDA                 | 0,06   | 0                | 0,21   | -1               | -1,31   | -1               | 4                             |
| ALICANTE             | 1,54   | 1                | 0,66   | 0                | 0,41  | 0                | 3                             |
| ALCOY                | 0,72   | 0                | 1,59   | 1                | 2,34  | 1                | 2                             |
| ONTENIENTE           | -0,34  | 0                | 0,39   | 0                | -1,04   | 0                | 3                             |

**ANEXO 1.6: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1786-1857 Y 1842-1857**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1842-1857</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1786-1857</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NORMALIZACIÓN<br/>PONDERADA (2*TASA<br/>1786-1857+TASA 1842-<br/>1857)</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NIVEL POR<br/>DINÁMICA</b> |
|-------------------|--|------------------|--|------------------|---|------------------|-------------------------------|
| JÁTIVA            | 0,14   | 0                | 0,26   | -1               | -1,15   | -1               | 4                             |
| ALCIRA            | 0,47   | 0                | 0,85   | 0                | 0,43  | 0                | 3                             |
| CULLERA           | 0,54   | 0                | 1,44   | 1                | 1,90  | 1                | 2                             |
| GANDÍA            | 0,25   | 0                | 0,21   | -1               | -1,23   | -1               | 4                             |
| DENIA             | 7,85   | 3                | 2,82   | 3                | 8,40  | 3                | 1                             |
| BENIDORM          | -1,92  | -1               | 0,59   | 0                | -1,23   | 0                | 3                             |
| ELCHE             | -0,45  | 0                | 0,10   | -1               | -1,80   | -1               | 4                             |
| ORIHUELA          | 1,85   | 1                | 0,11   | -1               | -0,78   | -1               | 4                             |
| TOTANA            | -0,85  | -1               | -0,04  | -1               | -2,31   | -1               | 4                             |
| LORCA             | -0,96  | -1               | 2,02   | 2                | 2,68  | 2                | 1                             |
| MAZARRÓN          | 0,15   | 0                | 0,53   | 0                | -0,49   | 0                | 3                             |
| MULA              | -0,65  | 0                | 0,60   | 0                | -0,66   | 0                | 3                             |
| CARAVACA          | -3,57  | -2               | 0,36   | 0                | -2,50   | 0                | 3                             |
| Media             | 0,36   |                  | 0,69   |                  | 0,00  |                  |                               |
| Desviación típica | 2,34   |                  | 0,82   |                  | 1,00  |                  |                               |

**ANEXO 1.7: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA POR ZONAS EN EL SECTOR PRIMARIO EN 1786**

| <b>ZONAS</b>      | <b>% OCUPADOS SECTOR<br/>1º/ TOTAL OCUPADOS</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|-------------------|---|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | 55  | -1,1                 | -   |
| ÁREA INTERIOR 1   | 70  | 0,1                  | 0   |
| SUBCORREDOR 1     | 66  | -0,2                 | -   |
| ÁREA INTERIOR 2   | 63  | -0,5                 | -   |
| CORREDOR 2        | 65  | -0,3                 | -   |
| SUBCORREDOR 2     | 63  | -0,5                 | -   |
| ÁREA INTERIOR 3   | 92  | 1,7                  | 1   |
| SUBCORREDOR 3     | 66  | -0,2                 | -   |
| SUBCORREDOR 4     | 47  | -1,6                 | -   |
| SUBCORREDOR 5     | 62  | -0,6                 | -   |
| SUBCORREDOR 6     | 74  | 0,3                  | 0   |
| ÁREA INTERIOR 4   | 95  | 1,9                  | 1   |
| SUBCORREDOR 7     | 83  | 1,0                  | 1   |
| Media             | 69  |                      |   |
| Desviación típica | 14  |                      |   |

**ANEXO 1.8: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA MUNICIPAL EN EL SECTOR PRIMARIO EN 1786**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>% OCUPADOS SECTOR<br/>1º/ TOTAL OCUPADOS</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|----------------------|---|----------------------|---|
| TARANCÓN             | 70  | 0                    | 0   |
| CUENCA               | 35  | -2                   | -   |
| CARBONERAS           | 80  | 1                    | 0   |
| REQUENA              | 49  | -1                   | -   |
| CHESTE               | 86  | 1                    | 1   |
| VALENCIA             | 55  | -1                   | -   |
| LA ALMARCHA          | 79  | 1                    | 0   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 58  | -1                   | -   |
| CASAS IBÁÑEZ         | 77  | 1                    | 0   |
| SAGUNTO              | 69  | 0                    | 0   |
| CASTELLÓN            | 66  | 0                    | -   |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 68  | 0                    | 0   |
| VINAROS              | 62  | 0                    | -   |
| SEGORBE              | 59  | 0                    | -   |
| ONDA                 | 69  | 0                    | 0   |
| ARANJUEZ             | 77  | 1                    | 0   |
| ALCÁZAR              | 63  | 0                    | -   |
| VILLARROBLEDO        | 55  | -1                   | -   |
| LA RODA              | 79  | 1                    | 0   |
| ALBACETE             | 63  | 0                    | -   |
| HELLÍN               | 45  | -1                   | -   |
| CIEZA                | 79  | 1                    | 0   |
| MURCIA               | 82  | 1                    | 0   |
| CARTAGENA            | 24  | -2                   | -   |
| JUMILLA              | 97  | 2                    | 1   |
| YECLA                | 89  | 1                    | 1   |
| ALMANSA              | 70  | 0                    | 0   |
| VILLENA              | 81  | 1                    | 0   |
| ELDA                 | 77  | 1                    | 0   |
| ALICANTE             | 58  | -1                   | -   |
| ALCOY                | 29  | -2                   | -   |
| ONTENIENTE           | 65  | 0                    | -   |
| JÁTIVA               | 39  | -2                   | -   |
| ALCIRA               | 67  | 0                    | -   |
| CULLERA              | 83  | 1                    | 0   |
| GANDÍA               | 31  | -2                   | -   |
| DENIA                | 62  | 0                    | -   |
| BENIDORM             | 87  | 1                    | 1   |
| ELCHE                | 76  | 0                    | 0   |
| ORIHUELA             | 68  | 0                    | 0   |
| TOTANA               | 78  | 1                    | 0   |
| LORCA                | 80  | 1                    | 0   |
| MAZARRÓN             | 95  | 2                    | 1   |
| MULA                 | 91  | 1                    | 1   |
| CARAVACA             | 80  | 1                    | 0   |
| Media                | 68  |                      |   |
| Desviación típica    | 17  |                      |   |

**ANEXO 1.9: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA POR ZONAS EN EL SECTOR SECUNDARIO EN 1786**

| <b>ZONAS</b>      | <b>% OCUPADOS SECTOR<br/>2% TOTAL OCUPADOS</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|-------------------|--|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | 24   | 0,7                  | 0   |
| ÁREA INTERIOR 1   | 11   | -0,7                 | -   |
| SUBCORREDOR 1     | 21   | 0,4                  | 0   |
| ÁREA INTERIOR 2   | 17   | -0,1                 | 0   |
| CORREDOR 2        | 20   | 0,3                  | 0   |
| SUBCORREDOR 2     | 26   | 1,0                  | 1   |
| ÁREA INTERIOR 3   | 6  | -1,3                 | -   |
| SUBCORREDOR 3     | 19   | 0,2                  | 0   |
| SUBCORREDOR 4     | 35   | 2,1                  | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | 17   | 0,0                  | -   |
| SUBCORREDOR 6     | 12   | -0,7                 | -   |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2  | -1,8                 | -   |
| SUBCORREDOR 7     | 15   | -0,3                 | -   |
| Media             | 17   |                      |   |
| Desviación típica | 9  |                      |   |

**ANEXO 1.10: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA MUNICIPAL EN EL SECTOR SECUNDARIO EN 1786**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>% OCUPADOS SECTOR<br/>2º/ TOTAL OCUPADOS</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|----------------------|---|----------------------|---|
| TARANCÓN             | 10  | -0,4                 | -   |
| CUENCA               | 36  | 2                    | 1   |
| CARBONERAS           | 8   | -1                   | -   |
| REQUENA              | 35  | 2                    | 1   |
| CHESTE               | 6   | -1                   | -   |
| VALENCIA             | 23  | 1                    | 0   |
| LA ALMARCHA          | 3   | -1                   | -   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 14  | 0                    | -   |
| CASAS IBÁÑEZ         | 13  | 0                    | -   |
| SAGUNTO              | 13  | 0                    | -   |
| CASTELLÓN            | 25  | 1                    | 0   |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 18  | 0                    | 0   |
| VINAROS              | 21  | 0                    | 0   |
| SEGORBE              | 14  | 0                    | -   |
| ONDA                 | 21  | 0                    | 0   |
| ARANJUEZ             | 9   | -1                   | -   |
| ALCÁZAR              | 14  | 0                    | -   |
| VILLARROBLEDO        | 18  | 0                    | 0   |
| LA RODA              | 15  | 0                    | 0   |
| ALBACETE             | 30  | 1                    | 1   |
| HELLÍN               | 17  | 0                    | 0   |
| CIEZA                | 4   | -1                   | -   |
| MURCIA               | 15  | 0                    | 0   |
| CARTAGENA            | 56  | 3                    | 3   |
| JUMILLA              | 2   | -1                   | -   |
| YECLA                | 10  | 0                    | -   |
| ALMANSA              | 19  | 0                    | 0   |
| VILLENA              | 10  | 0                    | -   |
| ELDA                 | 9   | -1                   | -   |
| ALICANTE             | 25  | 1                    | 0   |
| ALCOY                | 66  | 4                    | 4   |
| ONTENIENTE           | 21  | 0                    | 0   |
| JÁTIVA               | 26  | 1                    | 0   |
| ALCIRA               | 17  | 0                    | 0   |
| CULLERA              | 10  | 0                    | -   |
| GANDÍA               | 33  | 1                    | 1   |
| DENIA                | 11  | 0                    | -   |
| BENIDORM             | 5   | -1                   | -   |
| ELCHE                | 10  | 0                    | -   |
| ORIHUELA             | 14  | 0                    | -   |
| TOTANA               | 11  | 0                    | -   |
| LORCA                | 10  | 0                    | -   |
| MAZARRÓN             | 2   | -1                   | -   |
| MULA                 | 7   | -1                   | -   |
| CARAVACA             | 19  | 0                    | 0   |
| Media                | 17  |                      |   |
| Desviación típica    | 13  |                      |   |

**ANEXO 1.11: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA POR ZONAS EN EL SECTOR TERCIARIO EN 1786**

| <b>ZONAS</b>      | <b>% OCUPADOS SECTOR<br/>3/ TOTAL OCUPADOS</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|-------------------|--|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | 22   | 1,2                  | 1   |
| ÁREA INTERIOR 1   | 18   | 0,7                  | 0   |
| SUBCORREDOR 1     | 13   | -0,1                 | -   |
| ÁREA INTERIOR 2   | 21   | 1,0                  | 1   |
| CORREDOR 2        | 15   | 0,2                  | 0   |
| SUBCORREDOR 2     | 11   | -0,3                 | -   |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1  | -1,7                 | -   |
| SUBCORREDOR 3     | 15   | 0,2                  | 0   |
| SUBCORREDOR 4     | 18   | 0,6                  | 0   |
| SUBCORREDOR 5     | 21   | 1,1                  | 1   |
| SUBCORREDOR 6     | 14   | 0,1                  | 0   |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2  | -1,5                 | -   |
| SUBCORREDOR 7     | 2  | -1,6                 | -   |
| Media             | 13   |                      |   |
| Desviación típica | 7  |                      |   |



**ANEXO 1.12: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA MUNICIPAL EN EL SECTOR TERCIARIO EN 1786**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>% OCUPADOS SECTOR<br/>3º/ TOTAL OCUPADOS</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|----------------------|---|----------------------|---|
| TARANCÓN             | 19  | 1                    | 0   |
| CUENCA               | 29  | 2                    | 1   |
| CARBONERAS           | 12  | 0                    | -   |
| REQUENA              | 16  | 0                    | 0   |
| CHESTE               | 8   | -1                   | -   |
| VALENCIA             | 23  | 1                    | 0   |
| LA ALMARCHA          | 18  | 0                    | 0   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 28  | 2                    | 1   |
| CASAS IBÁÑEZ         | 10  | 0                    | -   |
| SAGUNTO              | 18  | 0                    | 0   |
| CASTELLÓN            | 9   | 0                    | -   |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 14  | 0                    | 0   |
| VINAROS              | 18  | 0                    | 0   |
| SEGORBE              | 27  | 1                    | 1   |
| ONDA                 | 9   | 0                    | -   |
| ARANJUEZ             | 15  | 0                    | 0   |
| ALCÁZAR              | 22  | 1                    | 0   |
| VILLARROBLEDO        | 27  | 1                    | 1   |
| LA RODA              | 6   | -1                   | -   |
| ALBACETE             | 7   | -1                   | -   |
| HELLÍN               | 38  | 3                    | 2   |
| CIEZA                | 18  | 0                    | 0   |
| MURCIA               | 3   | -1                   | -   |
| CARTAGENA            | 20  | 1                    | 0   |
| JUMILLA              | 1   | -1                   | -   |
| YECLA                | 2   | -1                   | -   |
| ALMANSA              | 11  | 0                    | -   |
| VILLENA              | 9   | 0                    | -   |
| ELDA                 | 15  | 0                    | 0   |
| ALICANTE             | 18  | 0                    | 0   |
| ALCOY                | 4   | -1                   | -   |
| ONTENIENTE           | 14  | 0                    | 0   |
| JÁTIVA               | 35  | 2                    | 2   |
| ALCIRA               | 16  | 0                    | 0   |
| CULLERA              | 7   | -1                   | -   |
| GANDÍA               | 36  | 2                    | 2   |
| DENIA                | 27  | 1                    | 1   |
| BENIDORM             | 8   | -1                   | -   |
| ELCHE                | 14  | 0                    | 0   |
| ORIHUELA             | 19  | 1                    | 0   |
| TOTANA               | 11  | 0                    | -   |
| LORCA                | 10  | 0                    | -   |
| MAZARRÓN             | 2   | -1                   | -   |
| MULA                 | 2   | -1                   | -   |
| CARAVACA             | 2   | -1                   | -   |
| Media                | 15  |                      |   |
| Desviación típica    | 10  |                      |   |

**ANEXO 1.13: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA POR ZONAS EN ACTIVIDADES COMERCIALES EN 1786**

| <b>ZONAS</b>      | <b>0/000 OCUPADOS<br/>COMERCIANTES /<br/>POB. TOTAL</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|-------------------|---|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | 22  | -0,15                | -   |
| ÁREA INTERIOR 1   | 135   | 3,09                 | 3   |
| SUBCORREDOR 1     | 14  | -0,37                | -   |
| ÁREA INTERIOR 2   | 13  | -0,40                | -   |
| CORREDOR 2        | 21  | -0,17                | -   |
| SUBCORREDOR 2     | 14  | -0,37                | -   |
| ÁREA INTERIOR 3   | 6   | -0,60                | -   |
| SUBCORREDOR 3     | 51  | 0,69                 | 0   |
| SUBCORREDOR 4     | 17  | -0,29                | -   |
| SUBCORREDOR 5     | 35  | 0,23                 | 0   |
| SUBCORREDOR 6     | 15  | -0,35                | -   |
| ÁREA INTERIOR 4   | 4   | -0,66                | -   |
| SUBCORREDOR 7     | 5   | -0,63                | -   |
| Media             | 27  |                      |   |
| Desviación típica | 35  |                      |   |

**ANEXO 1.14: ESPECIALIZACIÓN RELATIVA MUNICIPAL EN ACTIVIDADES COMERCIALES EN 1786**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>0/000 OCUPADOS<br/>COMERCIANTES /<br/>POB. TOTAL</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>COEFICIENTE DE<br/>ESPECIALIZACIÓN</b> |
|----------------------|---|----------------------|---|
| TARANCÓN             | 1   | -0,54                | -   |
| CUENCA               | 11  | -0,31                | -   |
| CARBONERAS           | 0   | -0,56                | -   |
| REQUENA              | 16  | -0,20                | -   |
| CHESTE               | 0   | -0,56                | -   |
| VALENCIA             | 24  | -0,01                | -   |
| LA ALMARCHA          | 9   | -0,36                | -   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 275   | 5,76                 | 5   |
| CASAS IBÁÑEZ         | 80  | 1,28                 | 1   |
| SAGUNTO              | 28  | 0,07                 | 0   |
| CASTELLÓN            | 11  | -0,32                | -   |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 1   | -0,53                | -   |
| VINAROS              | 9   | -0,36                | -   |
| SEGORBE              | 18  | -0,14                | -   |
| ONDA                 | 4   | -0,47                | -   |
| ARANJUEZ             | 25  | 0,00                 | 0   |
| ALCÁZAR              | 12  | -0,29                | -   |
| VILLARROBLEDO        | 29  | 0,11                 | 0   |
| LA RODA              | 3   | -0,50                | -   |
| ALBACETE             | 28  | 0,08                 | 0   |
| HELLÍN               | 4   | -0,47                | -   |
| CIEZA                | 1   | -0,55                | -   |
| MURCIA               | 9   | -0,36                | -   |
| CARTAGENA            | 29  | 0,10                 | 0   |
| JUMILLA              | 2   | -0,52                | -   |
| YECLA                | 10  | -0,33                | -   |
| ALMANSA              | 4   | -0,48                | -   |
| VILLENA              | 77  | 1,19                 | 1   |
| ELDA                 | 28  | 0,07                 | 0   |
| ALICANTE             | 55  | 0,70                 | 0   |
| ALCOY                | 7   | -0,41                | -   |
| ONTENIENTE           | 6   | -0,42                | -   |
| JÁTIVA               | 33  | 0,19                 | 0   |
| ALCIRA               | 18  | -0,14                | -   |
| CULLERA              | 17  | -0,17                | -   |
| GANDÍA               | 16  | -0,20                | -   |
| DENIA                | 56  | 0,72                 | 0   |
| BENIDORM             | 82  | 1,31                 | 1   |
| ELCHE                | 11  | -0,32                | -   |
| ORIHUELA             | 25  | 0,01                 | 0   |
| TOTANA               | 4   | -0,48                | -   |
| LORCA                | 10  | -0,34                | -   |
| MAZARRÓN             | 4   | -0,47                | -   |
| MULA                 | 14  | -0,24                | -   |
| CARAVACA             | 1   | -0,54                | -   |
| Media                | 25  |                      |   |
| Desviación típica    | 44  |                      |   |

**ANEXO 1.15: POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS EN 1786**

| ZONAS             | PESOS       |           |           | ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO | NORMALIZACIÓN | POTENCIAL PRODUCTIVO |
|-------------------|-------------|-----------|-----------|-----------------------------|---------------|----------------------|
|                   | -1          | 1         | 2         |                             |               |                      |
|                   | AGRICULTURA | INDUSTRIA | SERVICIOS |                             |               |                      |
| CORREDOR 1        |             | 0         | 1         | 2                           | 1             | ALTO                 |
| ÁREA INTERIOR 1   | 0           |           | 0         | 0                           | 0             | MEDIO                |
| SUBCORREDOR 1     |             | 0         |           | 0                           | 0             | MEDIO                |
| ÁREA INTERIOR 2   |             | 0         | 1         | 2                           | 1             | ALTO                 |
| CORREDOR 2        |             | 0         | 0         | 0                           | 0             | MEDIO                |
| SUBCORREDOR 2     |             | 1         |           | 1                           | 0             | MEDIO                |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1           |           |           | -1                          | -1            | BAJO                 |
| SUBCORREDOR 3     |             | 0         | 0         | 0                           | 0             | MEDIO                |
| SUBCORREDOR 4     |             | 2         | 0         | 2                           | 1             | ALTO                 |
| SUBCORREDOR 5     |             |           | 1         | 2                           | 1             | ALTO                 |
| SUBCORREDOR 6     | 0           |           | 0         | 0                           | 0             | MEDIO                |
| ÁREA INTERIOR 4   | 1           |           |           | -1                          | -1            | BAJO                 |
| SUBCORREDOR 7     | 1           |           |           | -1                          | -1            | BAJO                 |
| Media             |             |           |           | 0                           |               |                      |
| Desviación típica |             |           |           | 1                           |               |                      |

**ANEXO 1.16: POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL EN 1786**

|                      | PESOS       |           |           | ÍNDICE<br>POTENCIAL<br>PRODUCTIVO | NORMALIZACIÓN | POTENCIAL<br>PRODUCTIVO |
|----------------------|-------------|-----------|-----------|-----------------------------------|---------------|-------------------------|
|                      | -1          | 1         | 2         |                                   |               |                         |
| MUNICIPIOS           | AGRICULTURA | INDUSTRIA | SERVICIOS |                                   |               |                         |
| TARANCÓN             | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| CUENCA               | -           | 1         | 1         | 6                                 | 2             | MUY ALTO                |
| CARBONERAS           | 0           | -         | -         | -1                                | -1            | BAJO                    |
| REQUENA              | -           | 1         | 0         | 4                                 | 1             | ALTO                    |
| CHESTE               | 1           | -         | -         | -2                                | -1            | BAJO                    |
| VALENCIA             | -           | 0         | 0         | 3                                 | 1             | ALTO                    |
| LA ALMARCHA          | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | -           | -         | 1         | 4                                 | 1             | ALTO                    |
| CASAS IBÁÑEZ         | 0           | -         | -         | -1                                | -1            | BAJO                    |
| SAGUNTO              | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| CASTELLÓN            | -           | 0         | -         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 0           | 0         | 0         | 2                                 | 0             | MEDIO                   |
| VINAROS              | -           | 0         | 0         | 3                                 | 1             | ALTO                    |
| SEGORBE              | -           | -         | 1         | 4                                 | 1             | ALTO                    |
| ONDA                 | 0           | 0         | -         | 0                                 | -1            | BAJO                    |
| ARANJUEZ             | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| ALCÁZAR              | -           | -         | 0         | 2                                 | 0             | MEDIO                   |
| VILLARROBLEDO        | -           | 0         | 1         | 5                                 | 1             | ALTO                    |
| LA RODA              | 0           | 0         | -         | 0                                 | -1            | BAJO                    |
| ALBACETE             | -           | 1         | -         | 2                                 | 0             | MEDIO                   |
| HELLÍN               | -           | 0         | 2         | 7                                 | 2             | MUY ALTO                |
| CIEZA                | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| MURCIA               | 0           | 0         | -         | 0                                 | -1            | BAJO                    |
| CARTAGENA            | -           | 3         | 0         | 6                                 | 2             | MUY ALTO                |
| JUMILLA              | 1           | -         | -         | -2                                | -1            | BAJO                    |
| YECLA                | 1           | -         | -         | -2                                | -1            | BAJO                    |
| ALMANSA              | 0           | 0         | -         | 0                                 | -1            | BAJO                    |
| VILLENA              | 0           | -         | -         | -1                                | -1            | BAJO                    |
| ELDA                 | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| ALICANTE             | -           | 0         | 0         | 3                                 | 1             | ALTO                    |
| ALCOY                | -           | 4         | -         | 5                                 | 1             | ALTO                    |

**ANEXO 1.16: POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL EN 1786**

|                   | PESOS       |           |           | ÍNDICE<br>POTENCIAL<br>PRODUCTIVO | NORMALIZACIÓN | POTENCIAL<br>PRODUCTIVO |
|-------------------|-------------|-----------|-----------|-----------------------------------|---------------|-------------------------|
|                   | -1          | 1         | 2         |                                   |               |                         |
| MUNICIPIOS        | AGRICULTURA | INDUSTRIA | SERVICIOS |                                   |               |                         |
| ONTENIENTE        | -           | 0         | 0         | 3                                 | 1             | ALTO                    |
| JÁTIVA            | -           | 0         | 2         | 7                                 | 2             | MUY ALTO                |
| ALCIRA            | -           | 0         | 0         | 3                                 | 1             | ALTO                    |
| CULLERA           | 0           | -         | -         | -1                                | -1            | BAJO                    |
| GANDÍA            | -           | 1         | 2         | 8                                 | 2             | MUY ALTO                |
| DENIA             | -           | -         | 1         | 4                                 | 1             | ALTO                    |
| BENIDORM          | 1           | -         | -         | -2                                | -1            | BAJO                    |
| ELCHE             | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| ORIHUELA          | 0           | -         | 0         | 1                                 | 0             | MEDIO                   |
| TOTANA            | 0           | -         | -         | -1                                | -1            | BAJO                    |
| LORCA             | 0           | -         | -         | -1                                | -1            | BAJO                    |
| MAZARRÓN          | 1           | -         | -         | -2                                | -1            | BAJO                    |
| MULA              | 1           | -         | -         | -2                                | -1            | BAJO                    |
| CARAVACA          | 0           | 0         | -         | 0                                 | -1            | BAJO                    |
| Media             |             |           |           | 2                                 |               |                         |
| Desviación Típica |             |           |           | 3                                 |               |                         |

**ANEXO 1.17: ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1844**

Ud. Toneladas

| PUERTOS      | CABOTAJE       |                |                | EXTRANJERO     |                |                | CABOTAJE + EXTRANJERO |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|
|              | ENTRADA        | SALIDA         | TOTAL          | ENTRADA        | SALIDA         | TOTAL          | TOTAL                 |
| VALENCIA     | 139.709        | 134.021        | 273.730        | 25.523         | 23.897         | 49.420         | 323.150               |
| ALICANTE     | 74.490         | 58.351         | 132.841        | 14.163         | 8.529          | 22.692         | 155.533               |
| CARTAGENA    | 37.530         | 31.478         | 69.008         | 35.263         | 43.427         | 78.690         | 147.698               |
| TORREVIEJA   | 22.309         | 20.784         | 43.093         | 23.531         | 22.311         | 45.842         | 88.935                |
| ÁGUILAS      | 26.908         | 27.587         | 54.495         | 13.409         | 11.165         | 24.574         | 79.069                |
| VINAROS      | 11.664         | 10.477         | 22.141         | 598            | 598            | 1.196          | 23.337                |
| CULLERA      | 8.987          | 9.967          | 18.954         | 0              | 2.162          | 2.162          | 21.116                |
| MAZARRÓN     | 4.040          | 3.890          | 7.930          | 2.514          | 1.949          | 4.463          | 12.393                |
| DENIA        | 4.558          | 1.587          | 6.145          | 250            | 5.549          | 5.799          | 11.944                |
| CASTELLÓN    | 2.618          | 3.878          | 6.496          | 0              | 972            | 972            | 7.468                 |
| SAGUNTO      | 1.671          | 1.535          | 3.206          | 184            | 184            | 368            | 3.574                 |
| GANDÍA       | 1.180          | 948            | 2.128          | 144            | 144            | 288            | 2.416                 |
| BENIDORM     | 547            | 434            | 981            | 0              | 0              | 0              | 981                   |
| <b>TOTAL</b> | <b>336.211</b> | <b>304.937</b> | <b>641.148</b> | <b>115.579</b> | <b>120.887</b> | <b>236.466</b> | <b>877.614</b>        |

**ANEXO 1.18: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1844**

Ud. Toneladas

| PUERTOS    | INTERVALOS DE MOVIMIENTO MERCANCÍAS | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS | NIVEL ASIGNADO |
|------------|-------------------------------------|--|--|----------------|
| VALENCIA   | 0                                   | 0  |  | 1              |
| ALICANTE   | 5.000                               | 3  |  | 2              |
| CARTAGENA  | 10.000                              | 1  | 4  | 2              |
| TORREVIEJA | 15.000                              | 2  | 2  | 3              |
| ÁGUILAS    | 20.000                              | 0  |  | 3              |
| VINAROZ    | 25.000                              | 2  |  | 4              |
| CULLERA    | 30.000                              | 0  |  | 4              |
| MAZARRÓN   | 35.000                              | 0  |  | 5              |
| DENIA      | 40.000                              | 0  |  | 5              |
| CASTELLÓN  | 45.000                              | 0  |  | 6              |
| SAGUNTO    | 50.000                              | 0  |  | 6              |
| GANDÍA     | 55.000                              | 0  |  | 6              |
| BENIDORM   | 60.000                              | 0  |  | 6              |
|            | 65.000                              | 0  |  |                |
|            | 70.000                              | 0  | 2  |                |
|            | 75.000                              | 0  |  |                |
|            | 80.000                              | 1  |  |                |
|            | 85.000                              | 0  | 1  |                |
|            | 90.000                              | 1  |  |                |
|            | 95.000                              | 0  |  |                |
|            | 100.000                             | 0  |  |                |
|            | 105.000                             | 0  |  |                |
|            | 110.000                             | 0  |  |                |
|            | 115.000                             | 0  |  |                |
|            | 120.000                             | 0  |  |                |
|            | 125.000                             | 0  |  |                |
|            | 130.000                             | 0  |  |                |
|            | 135.000                             | 0  |  |                |
|            | 140.000                             | 0  | 1  |                |
|            | 145.000                             | 0  |  |                |
|            | 150.000                             | 1  |  |                |
|            | 155.000                             | 0  | 1  |                |
|            | 160.000                             | 1  |  |                |
|            | 165.000                             | 0  |  |                |
|            | 170.000                             | 0  |  |                |
|            | 175.000                             | 0  |  |                |
|            | 180.000                             | 0  |  |                |
|            | 185.000                             | 0  |  |                |
|            | 190.000                             | 0  |  |                |
|            | 195.000                             | 0  |  |                |
|            | 200.000                             | 0  |  |                |
|            | 205.000                             | 0  |  |                |
|            | 210.000                             | 0  |  |                |
|            | 215.000                             | 0  |  |                |
|            | 220.000                             | 0  |  |                |
|            | 225.000                             | 0  |  |                |
|            | 230.000                             | 0  |  |                |
|            | 235.000                             | 0  |  |                |



**ANEXO 1.18: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1844**

Ud. Toneladas

| <b>PUERTOS</b> | <b>INTERVALOS DE MOVIMIENTO MERCANCÍAS</b> | <b>NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS</b> | <b>AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS</b> | <b>NIVEL ASIGNADO</b> |
|----------------|--|---|---|-----------------------|
|                | 240.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 245.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 250.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 255.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 260.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 265.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 270.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 275.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 280.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 285.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 290.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 295.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 300.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 305.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 310.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 315.000                                    | 0   | 1   |                       |
|                | 320.000                                    | 0   |   |                       |
|                | 325.000                                    | 1   |   |                       |
|                |  | 0   | 1   |                       |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 94              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 145             | 51            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 270             | 164           | 125               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 319             | 213           | 174               | 49             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 346             | 240           | 217               | 76             | 43            | -               |
| MADRID                   | 91              | 185           | 236               | 361            | 410           | 437             |
| CASTELLÓN                | 427             | 321           | 298               | 157            | 124           | 81              |
| ALBACETE                 | 211             | 154           | 129               | 108            | 157           | 214             |
| ALICANTE                 | 409             | 352           | 328               | 283            | 250           | 207             |
| MURCIA                   | 392             | 335           | 310               | 347            | 314           | 271             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.970</b>    | <b>1.587</b>  | <b>1.569</b>      | <b>1.496</b>   | <b>1.511</b>  | <b>1.450</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>9.583</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 63                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 134                | 71                | -                   |
| MADRID                   | 181                | 220               | 291                 |
| CUENCA                   | 86                 | 77                | 148                 |
| CASTELLÓN                | 307                | 244               | 209                 |
| VALENCIA                 | 226                | 163               | 128                 |
| ALBACETE                 | 127                | 77                | 56                  |
| ALICANTE                 | 345                | 275               | 192                 |
| MURCIA                   | 328                | 258               | 237                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.600</b>       | <b>1.314</b>      | <b>1.261</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>4.175</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 94              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 145             | 51            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 270             | 164           | 125               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 319             | 213           | 174               | 49             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 346             | 240           | 217               | 76             | 43            | -               |
| MADRID                   | 91              | 185           | 236               | 361            | 410           | 437             |
| CASTELLÓN                | 427             | 321           | 298               | 157            | 124           | 81              |
| ALBACETE                 | 211             | 154           | 129               | 108            | 157           | 214             |
| ALICANTE                 | 409             | 352           | 310               | 287            | 254           | 211             |
| MURCIA                   | 392             | 335           | 310               | 351            | 318           | 275             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.970</b>    | <b>1.587</b>  | <b>1.551</b>      | <b>1.504</b>   | <b>1.519</b>  | <b>1.458</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>9.589</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 63                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 134                | 71                | -                   |
| MADRID                   | 181                | 220               | 291                 |
| CUENCA                   | 86                 | 77                | 148                 |
| CASTELLÓN                | 307                | 244               | 209                 |
| VALENCIA                 | 226                | 163               | 128                 |
| ALBACETE                 | 127                | 77                | 56                  |
| ALICANTE                 | 345                | 275               | 192                 |
| MURCIA                   | 328                | 258               | 237                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.600</b>       | <b>1.314</b>      | <b>1.261</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>4.175</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 0               | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 0               | 0             | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 0               | 0             | 0                 | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 0               | 0             | 0                 | 0              | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 0               | 0             | 0                 | 0              | 0             | -               |
| MADRID                   | 0               | 0             | 0                 | 0              | 0             | 0               |
| CASTELLÓN                | 0               | 0             | 0                 | 0              | 0             | 0               |
| ALBACETE                 | 0               | 0             | 0                 | 0              | 0             | 0               |
| ALICANTE                 | 0               | 0             | -5                | 1              | 2             | 2               |
| MURCIA                   | 0               | 0             | 0                 | 1              | 1             | 1               |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>0</b>        | <b>0</b>      | <b>-1</b>         | <b>1</b>       | <b>1</b>      | <b>1</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>0</b>        |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 0                  | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 0                  | 0                 | -                   |
| MADRID                   | 0                  | 0                 | 0                   |
| CUENCA                   | 0                  | 0                 | 0                   |
| CASTELLÓN                | 0                  | 0                 | 0                   |
| VALENCIA                 | 0                  | 0                 | 0                   |
| ALBACETE                 | 0                  | 0                 | 0                   |
| ALICANTE                 | 0                  | 0                 | 0                   |
| MURCIA                   | 0                  | 0                 | 0                   |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>0</b>           | <b>0</b>          | <b>0</b>            |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>0</b>           |                   |                     |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 51             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 115            | 64               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 149            | 98               | 34                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 467            | 518              | 582               | 616            |
| <b>CUENCA</b>             | 270            | 321              | 385               | 419            |
| <b>VALENCIA</b>           | 30             | 81               | 145               | 179            |
| <b>ALBACETE</b>           | 214            | 295              | 359               | 393            |
| <b>ALICANTE</b>           | 237            | 288              | 352               | 386            |
| <b>MURCIA</b>             | 301            | 352              | 416               | 450            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.570</b>   | <b>1.855</b>     | <b>2.303</b>      | <b>2.541</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>8.269</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 31             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 470            | 543          |
| <b>CUENCA</b>             | 273            | 346          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 56             | 25           |
| <b>VALENCIA</b>           | 63             | 106          |
| <b>ALBACETE</b>           | 217            | 320          |
| <b>ALICANTE</b>           | 270            | 313          |
| <b>MURCIA</b>             | 334            | 377          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.683</b>   | <b>2.030</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>3.713</b>   |              |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 51             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 115            | 64               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 149            | 98               | 34                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 467            | 518              | 582               | 616            |
| <b>CUENCA</b>             | 270            | 321              | 385               | 419            |
| <b>VALENCIA</b>           | 30             | 81               | 145               | 179            |
| <b>ALBACETE</b>           | 214            | 295              | 359               | 393            |
| <b>ALICANTE</b>           | 241            | 292              | 356               | 390            |
| <b>MURCIA</b>             | 305            | 356              | 421               | 454            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.578</b>   | <b>1.863</b>     | <b>2.312</b>      | <b>2.549</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>8.302</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 31             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 470            | 543          |
| <b>CUENCA</b>             | 273            | 346          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 56             | 25           |
| <b>VALENCIA</b>           | 63             | 106          |
| <b>ALBACETE</b>           | 217            | 320          |
| <b>ALICANTE</b>           | 274            | 317          |
| <b>MURCIA</b>             | 338            | 381          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.691</b>   | <b>2.038</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>3.729</b>   |              |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0              | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 0              | 0                | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 0              | 0                | 0                 | -              |
| <b>MADRID</b>             | 0              | 0                | 0                 | 0              |
| <b>CUENCA</b>             | 0              | 0                | 0                 | 0              |
| <b>VALENCIA</b>           | 0              | 0                | 0                 | 0              |
| <b>ALBACETE</b>           | 0              | 0                | 0                 | 0              |
| <b>ALICANTE</b>           | 2              | 1                | 1                 | 1              |
| <b>MURCIA</b>             | 1              | 1                | 1                 | 1              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1</b>       | <b>0</b>         | <b>0</b>          | <b>0</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>0</b>       |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 0              | -           |
| <b>MADRID</b>             | 0              | 0           |
| <b>CUENCA</b>             | 0              | 0           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0              | 0           |
| <b>VALENCIA</b>           | 0              | 0           |
| <b>ALBACETE</b>           | 0              | 0           |
| <b>ALICANTE</b>           | 1              | 1           |
| <b>MURCIA</b>             | 1              | 1           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>0</b>       | <b>0</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>0</b>       |             |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 111             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 180             | 114            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 213             | 147            | 56                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 253             | 187            | 96                   | 40             | -               |
| MADRID                   | 58              | 169            | 238                  | 271            | 311             |
| CUENCA                   | 162             | 184            | 157                  | 159            | 154             |
| CASTELLÓN                | 495             | 396            | 324                  | 335            | 295             |
| VALENCIA                 | 414             | 315            | 243                  | 254            | 214             |
| ALICANTE                 | 451             | 385            | 294                  | 238            | 198             |
| MURCIA                   | 434             | 368            | 277                  | 221            | 181             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>2.267</b>    | <b>2.004</b>   | <b>1.629</b>         | <b>1.518</b>   | <b>1.353</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>8.771</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 52            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 99            | 47           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 140           | 88           | 41            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 154           | 103          | 55            | 42                   | -                |
| MADRID                    | 384           | 436          | 483           | 524                  | 539              |
| CUENCA                    | 227           | 279          | 326           | 367                  | 381              |
| CASTELLÓN                 | 322           | 290          | 352           | 393                  | 407              |
| VALENCIA                  | 209           | 209          | 271           | 312                  | 326              |
| ALBACETE                  | 73            | 125          | 172           | 213                  | 227              |
| ALICANTE                  | 206           | 154          | 107           | 148                  | 162              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.520</b>  | <b>1.540</b> | <b>1.711</b>  | <b>1.998</b>         | <b>2.097</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>8.866</b>  |              |               |                      |                  |



**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 111             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 180             | 114            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 213             | 147            | 56                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 253             | 187            | 96                   | 40             | -               |
| MADRID                   | 58              | 169            | 238                  | 271            | 311             |
| CUENCA                   | 162             | 184            | 157                  | 159            | 154             |
| CASTELLÓN                | 495             | 396            | 324                  | 335            | 295             |
| VALENCIA                 | 414             | 315            | 243                  | 254            | 214             |
| ALICANTE                 | 451             | 385            | 294                  | 238            | 198             |
| MURCIA                   | 434             | 368            | 277                  | 221            | 181             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>2.267</b>    | <b>2.004</b>   | <b>1.629</b>         | <b>1.518</b>   | <b>1.353</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>8.771</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 52            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 99            | 47           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 140           | 88           | 41            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 154           | 103          | 55            | 42                   | -                |
| MADRID                    | 384           | 436          | 483           | 524                  | 539              |
| CUENCA                    | 227           | 279          | 326           | 367                  | 381              |
| CASTELLÓN                 | 322           | 317          | 356           | 397                  | 411              |
| VALENCIA                  | 209           | 236          | 275           | 316                  | 330              |
| ALBACETE                  | 73            | 125          | 172           | 213                  | 227              |
| ALICANTE                  | 206           | 154          | 107           | 148                  | 162              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.520</b>  | <b>1.594</b> | <b>1.719</b>  | <b>2.006</b>         | <b>2.105</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>8.944</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 0               | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 0               | 0              | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 0               | 0              | 0                    | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 0               | 0              | 0                    | 0              | -               |
| MADRID                   | 0               | 0              | 0                    | 0              | 0               |
| CUENCA                   | 0               | 0              | 0                    | 0              | 0               |
| CASTELLÓN                | 0               | 0              | 0                    | 0              | 0               |
| VALENCIA                 | 0               | 0              | 0                    | 0              | 0               |
| ALICANTE                 | 0               | 0              | 0                    | 0              | 0               |
| MURCIA                   | 0               | 0              | 0                    | 0              | 0               |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>       | <b>0</b>             | <b>0</b>       | <b>0</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>0</b>        |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 0             | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 0             | 0            | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 0             | 0            | 0             | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 0             | 0            | 0             | 0                    | -                |
| MADRID                    | 0             | 0            | 0             | 0                    | 0                |
| CUENCA                    | 0             | 0            | 0             | 0                    | 0                |
| CASTELLÓN                 | 0             | 9            | 1             | 1                    | 1                |
| VALENCIA                  | 0             | 13           | 1             | 1                    | 1                |
| ALBACETE                  | 0             | 0            | 0             | 0                    | 0                |
| ALICANTE                  | 0             | 0            | 0             | 0                    | 0                |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>0</b>      | <b>4</b>     | <b>0</b>      | <b>0</b>             | <b>0</b>         |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>1</b>      |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 36             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 423            | 409          |
| <b>CUENCA</b>             | 266            | 234          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 337            | 220          |
| <b>VALENCIA</b>           | 175            | 139          |
| <b>ALBACETE</b>           | 112            | 80           |
| <b>ALICANTE</b>           | 129            | 93           |
| <b>MURCIA</b>             | 72             | 108          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.514</b>   | <b>1.283</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>2.797</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |              |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |              |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 45             | -              | <b>ELDA</b>  |                 |
| <b>ELDA</b>               | 76             | 31             | -            | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 113            | 68             | 37           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 396            | 441            | 472          | 509             |
| <b>CUENCA</b>             | 239            | 284            | 315          | 352             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 210            | 220            | 251          | 288             |
| <b>VALENCIA</b>           | 129            | 139            | 170          | 207             |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 130            | 161          | 198             |
| <b>MURCIA</b>             | 177            | 132            | 101          | 107             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.349</b>   | <b>1.414</b>   | <b>1.507</b> | <b>1.661</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>5.931</b>   |                |              |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 36             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 423            | 409          |
| <b>CUENCA</b>             | 266            | 234          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 256            | 220          |
| <b>VALENCIA</b>           | 202            | 166          |
| <b>ALBACETE</b>           | 112            | 80           |
| <b>ALICANTE</b>           | 129            | 93           |
| <b>MURCIA</b>             | 72             | 108          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.460</b>   | <b>1.310</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>2.770</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |              |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |              |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 45             | -              | <b>ELDA</b>  |                 |
| <b>ELDA</b>               | 76             | 31             | -            | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 113            | 68             | 37           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 396            | 441            | 472          | 509             |
| <b>CUENCA</b>             | 239            | 284            | 315          | 352             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 210            | 224            | 255          | 292             |
| <b>VALENCIA</b>           | 129            | 143            | 174          | 211             |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 130            | 161          | 198             |
| <b>MURCIA</b>             | 177            | 132            | 101          | 107             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.349</b>   | <b>1.422</b>   | <b>1.515</b> | <b>1.669</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>5.955</b>   |                |              |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 0              | -            |
| <b>MADRID</b>             | 0              | 0            |
| <b>CUENCA</b>             | 0              | 0            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -24            | 0            |
| <b>VALENCIA</b>           | 15             | 19           |
| <b>ALBACETE</b>           | 0              | 0            |
| <b>ALICANTE</b>           | 0              | 0            |
| <b>MURCIA</b>             | 0              | 0            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-4</b>      | <b>2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-1</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 0              | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 0              | 0              | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 0              | 0              | 0           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 0              | 0              | 0           | 0               |
| <b>CUENCA</b>             | 0              | 0              | 0           | 0               |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0              | 2              | 2           | 1               |
| <b>VALENCIA</b>           | 0              | 3              | 2           | 2               |
| <b>ALBACETE</b>           | 0              | 0              | 0           | 0               |
| <b>MURCIA</b>             | 0              | 0              | 0           | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>0</b>       | <b>1</b>       | <b>1</b>    | <b>0</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>0</b>       |                |             |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 41           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 50           | 27                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 83           | 60                | 33            | -             |
| MADRID                    | 506          | 485               | 465           | 492           |
| CUENCA                    | 349          | 328               | 308           | 295           |
| CASTELLÓN                 | 219          | 196               | 169           | 136           |
| VALENCIA                  | 138          | 115               | 88            | 55            |
| ALBACETE                  | 195          | 174               | 154           | 187           |
| ALICANTE                  | 78           | 119               | 128           | 161           |
| MURCIA                    | 185          | 226               | 235           | 268           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.670</b> | <b>1.643</b>      | <b>1.547</b>  | <b>1.594</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>6.454</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 32             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 72             | 40            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 133            | 101           | 61           | -               |
| MADRID                    | 518            | 525           | 565          | 558             |
| CUENCA                    | 321            | 335           | 375          | 413             |
| CASTELLÓN                 | 131            | 163           | 203          | 264             |
| VALENCIA                  | 50             | 82            | 122          | 183             |
| ALBACETE                  | 213            | 220           | 260          | 247             |
| ALICANTE                  | 182            | 150           | 110          | 49              |
| MURCIA                    | 289            | 257           | 217          | 156             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.704</b>   | <b>1.732</b>  | <b>1.852</b> | <b>1.870</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>7.158</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 37           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 50           | 27                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 83           | 60                | 33            | -             |
| MADRID                    | 506          | 485               | 462           | 487           |
| CUENCA                    | 349          | 328               | 305           | 290           |
| CASTELLÓN                 | 208          | 185               | 158           | 131           |
| VALENCIA                  | 127          | 104               | 77            | 50            |
| ALBACETE                  | 195          | 174               | 151           | 182           |
| ALICANTE                  | 78           | 115               | 128           | 161           |
| MURCIA                    | 185          | 222               | 235           | 268           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.648</b> | <b>1.613</b>      | <b>1.516</b>  | <b>1.569</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>6.346</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 32             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 72             | 40            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 133            | 101           | 61           | -               |
| MADRID                    | 513            | 520           | 560          | 558             |
| CUENCA                    | 316            | 330           | 370          | 413             |
| CASTELLÓN                 | 131            | 163           | 203          | 264             |
| VALENCIA                  | 50             | 82            | 122          | 183             |
| ALBACETE                  | 208            | 217           | 257          | 247             |
| ALICANTE                  | 182            | 150           | 110          | 49              |
| MURCIA                    | 289            | 257           | 217          | 156             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.689</b>   | <b>1.719</b>  | <b>1.839</b> | <b>1.870</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>7.117</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -10          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 0            | 0                 | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 0            | 0                 | 0             | -             |
| MADRID                    | 0            | 0                 | -1            | -1            |
| CUENCA                    | 0            | 0                 | -1            | -2            |
| CASTELLÓN                 | -5           | -6                | -7            | -4            |
| VALENCIA                  | -8           | -10               | -13           | -9            |
| ALBACETE                  | 0            | 0                 | -2            | -3            |
| ALICANTE                  | 0            | -3                | 0             | 0             |
| MURCIA                    | 0            | -2                | 0             | 0             |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-1</b>    | <b>-2</b>         | <b>-2</b>     | <b>-2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-2</b>    |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0              | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 0              | 0             | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 0              | 0             | 0            | -               |
| MADRID                    | -1             | -1            | -1           | 0               |
| CUENCA                    | -2             | -1            | -1           | 0               |
| CASTELLÓN                 | 0              | 0             | 0            | 0               |
| VALENCIA                  | 0              | 0             | 0            | 0               |
| ALBACETE                  | -2             | -1            | -1           | 0               |
| ALICANTE                  | 0              | 0             | 0            | 0               |
| MURCIA                    | 0              | 0             | 0            | 0               |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>-1</b>      | <b>-1</b>     | <b>-1</b>    | <b>0</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-1</b>      |               |              |                 |



**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |               |                 |               |              |                |
|---------------------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b>  |                 |               |              |                |
| <b>ELCHE</b>              | -             | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 37            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 128           | 91              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 158           | 121             | 30            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 196           | 159             | 68            | 38           | -              |
| <b>MADRID</b>             | 500           | 528             | 547           | 577          | 615            |
| <b>CUENCA</b>             | 343           | 380             | 390           | 420          | 458            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 279           | 316             | 407           | 437          | 475            |
| <b>VALENCIA</b>           | 198           | 235             | 326           | 356          | 394            |
| <b>ALBACETE</b>           | 189           | 226             | 236           | 266          | 304            |
| <b>ALICANTE</b>           | 34            | 71              | 162           | 192          | 230            |
| <b>MURCIA</b>             | 73            | 36              | 55            | 85           | 123            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.616</b>  | <b>1.792</b>    | <b>2.123</b>  | <b>2.333</b> | <b>2.599</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>10.463</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 32                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 111               | 79                | -               |
| <b>MADRID</b>             | 573               | 550               | 591             |
| <b>CUENCA</b>             | 425               | 393               | 433             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 361               | 410               | 450             |
| <b>VALENCIA</b>           | 280               | 329               | 369             |
| <b>ALBACETE</b>           | 271               | 239               | 279             |
| <b>ALICANTE</b>           | 52                | 84                | 194             |
| <b>MURCIA</b>             | 81                | 58                | 87              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.043</b>      | <b>2.063</b>      | <b>2.403</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>6.509</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |               |                 |               |              |                |
|---------------------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b>  |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -             | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 37            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 128           | 91              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 158           | 121             | 30            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 196           | 159             | 68            | 38           | -              |
| MADRID                    | 500           | 528             | 547           | 577          | 615            |
| CUENCA                    | 343           | 380             | 390           | 420          | 458            |
| CASTELLÓN                 | 283           | 320             | 411           | 441          | 479            |
| VALENCIA                  | 202           | 239             | 330           | 360          | 398            |
| ALBACETE                  | 189           | 226             | 236           | 266          | 304            |
| ALICANTE                  | 34            | 71              | 162           | 192          | 230            |
| MURCIA                    | 73            | 36              | 55            | 85           | 123            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.624</b>  | <b>1.800</b>    | <b>2.131</b>  | <b>2.341</b> | <b>2.607</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>10.503</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 32                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 111               | 79                | -               |
| MADRID                    | 573               | 550               | 591             |
| CUENCA                    | 425               | 393               | 433             |
| CASTELLÓN                 | 365               | 414               | 454             |
| VALENCIA                  | 284               | 333               | 373             |
| ALBACETE                  | 271               | 239               | 279             |
| ALICANTE                  | 52                | 84                | 194             |
| MURCIA                    | 81                | 58                | 98              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.051</b>      | <b>2.071</b>      | <b>2.422</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>6.544</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 0            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 0            | 0               | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 0            | 0               | 0             | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 0            | 0               | 0             | 0            | -              |
| <b>MADRID</b>             | 0            | 0               | 0             | 0            | 0              |
| <b>CUENCA</b>             | 0            | 0               | 0             | 0            | 0              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1            | 1               | 1             | 1            | 1              |
| <b>VALENCIA</b>           | 2            | 2               | 1             | 1            | 1              |
| <b>ALBACETE</b>           | 0            | 0               | 0             | 0            | 0              |
| <b>ALICANTE</b>           | 0            | 0               | 0             | 0            | 0              |
| <b>MURCIA</b>             | 0            | 0               | 0             | 0            | 0              |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <i>0</i>     | <i>0</i>        | <i>0</i>      | <i>0</i>     | <i>0</i>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <i>0</i>     |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 0                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 0                 | 0                 | -               |
| <b>MADRID</b>             | 0                 | 0                 | 0               |
| <b>CUENCA</b>             | 0                 | 0                 | 0               |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1                 | 1                 | 1               |
| <b>VALENCIA</b>           | 1                 | 1                 | 1               |
| <b>ALBACETE</b>           | 0                 | 0                 | 0               |
| <b>ALICANTE</b>           | 0                 | 0                 | 0               |
| <b>MURCIA</b>             | 0                 | 0                 | 13              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <i>0</i>          | <i>0</i>          | <i>1</i>        |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <i>1</i>          |                   |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 45           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 486          | 159             |
| <b>CUENCA</b>               | 329          | 313             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 340          | 332             |
| <b>VALENCIA</b>             | 259          | 251             |
| <b>ALBACETE</b>             | 175          | 159             |
| <b>ALICANTE</b>             | 204          | 249             |
| <b>MURCIA</b>               | 40           | 85              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>1.833</b> | <b>1.548</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>3.381</b> |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 45           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 486          | 159             |
| <b>CUENCA</b>               | 329          | 313             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 367          | 347             |
| <b>VALENCIA</b>             | 286          | 266             |
| <b>ALBACETE</b>             | 175          | 159             |
| <b>ALICANTE</b>             | 204          | 249             |
| <b>MURCIA</b>               | 40           | 85              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>1.887</b> | <b>1.578</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>3.465</b> |                 |

**ANEXO 1.19: ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 0           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 0           | 0               |
| <b>CUENCA</b>             | 0           | 0               |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 8           | 5               |
| <b>VALENCIA</b>           | 10          | 6               |
| <b>ALBACETE</b>           | 0           | 0               |
| <b>ALICANTE</b>           | 0           | 0               |
| <b>MURCIA</b>             | 0           | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>3</b>    | <b>2</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>2</b>    |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 19              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 29              | 10            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 54              | 67            | 25                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 79              | 92            | 50                | 25             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 96              | 109           | 71                | 42             | 21            | -               |
| MADRID                   | 50              | 69            | 79                | 104            | 129           | 143             |
| CASTELLÓN                | 140             | 153           | 115               | 86             | 66            | 45              |
| ALBACETE                 | 116             | 39            | 22                | 27             | 52            | 118             |
| ALICANTE                 | 225             | 147           | 141               | 149            | 128           | 107             |
| MURCIA                   | 216             | 138           | 154               | 152            | 131           | 110             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>862</b>      | <b>655</b>    | <b>592</b>        | <b>627</b>     | <b>618</b>    | <b>631</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>3.985</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 31                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 59                 | 28                | -                   |
| MADRID                    | 96                 | 121               | 149                 |
| CUENCA                    | 22                 | 19                | 47                  |
| CASTELLÓN                 | 162                | 134               | 165                 |
| VALENCIA                  | 116                | 85                | 55                  |
| ALBACETE                  | 65                 | 19                | 14                  |
| ALICANTE                  | 174                | 128               | 66                  |
| MURCIA                    | 164                | 119               | 114                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>798</b>         | <b>626</b>        | <b>609</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>2.034</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 8               | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 12              | 4             | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 22              | 14            | 10                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 29              | 21            | 17                | 7              | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 33              | 25            | 23                | 11             | 6             | -               |
| MADRID                   | 14              | 21            | 25                | 35             | 42            | 46              |
| CASTELLÓN                | 45              | 38            | 35                | 24             | 18            | 12              |
| ALBACETE                 | 32              | 18            | 51                | 13             | 20            | 32              |
| ALICANTE                 | 62              | 48            | 45                | 43             | 38            | 31              |
| MURCIA                   | 126             | 113           | 146               | 56             | 51            | 45              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>319</b>      | <b>264</b>    | <b>331</b>        | <b>196</b>     | <b>197</b>    | <b>192</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>1.500</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 9                  | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 19                 | 10                | -                   |
| MADRID                    | 27                 | 33                | 43                  |
| CUENCA                    | 10                 | 9                 | 19                  |
| CASTELLÓN                 | 46                 | 37                | 46                  |
| VALENCIA                  | 32                 | 23                | 18                  |
| ALBACETE                  | 20                 | 9                 | 7                   |
| ALICANTE                  | 50                 | 39                | 81                  |
| MURCIA                    | 48                 | 36                | 47                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>233</b>         | <b>187</b>        | <b>259</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>679</b>         |                   |                     |



**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> | <b>CUENCA</b> | <b>CARBONERAS</b> | <b>REQUENA</b> | <b>CHESTE</b> | <b>VALENCIA</b> |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               |               |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | -60             | -             |                   |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | -60             | -60           | -                 |                |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | -60             | -79           | -60               | -              |               |                 |
| <b>CHESTE</b>            | -63             | -77           | -65               | -71            | -             |                 |
| <b>VALENCIA</b>          | -66             | -77           | -67               | -73            | -71           | -               |
| <b>MADRID</b>            | -73             | -69           | -68               | -66            | -67           | -68             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -68             | -75           | -69               | -73            | -72           | -73             |
| <b>ALBACETE</b>          | -73             | -52           | 133               | -52            | -61           | -73             |
| <b>ALICANTE</b>          | -73             | -67           | -68               | -71            | -71           | -71             |
| <b>MURCIA</b>            | -41             | -18           | -5                | -63            | -61           | -59             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-63</b>      | <b>-60</b>    | <b>-44</b>        | <b>-69</b>     | <b>-68</b>    | <b>-70</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-62</b>      |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> | <b>MOTILLA P.</b> | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  |                   |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | -71                | -                 |                     |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | -68                | -66               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | -72                | -73               | -71                 |
| <b>CUENCA</b>               | -52                | -52               | -60                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -72                | -73               | -72                 |
| <b>VALENCIA</b>             | -72                | -73               | -68                 |
| <b>ALBACETE</b>             | -68                | -52               | -52                 |
| <b>ALICANTE</b>             | -71                | -70               | 22                  |
| <b>MURCIA</b>               | -71                | -69               | -59                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>-71</b>         | <b>-70</b>        | <b>-58</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   | <b>-67</b>         |                   |                     |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 28             | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 63             | 35               | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 82             | 54               | 19                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 257            | 285              | 320               | 339            |
| <b>CUENCA</b>             | 125            | 153              | 189               | 207            |
| <b>VALENCIA</b>           | 17             | 45               | 80                | 98             |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 113              | 149               | 167            |
| <b>ALICANTE</b>           | 130            | 158              | 194               | 212            |
| <b>MURCIA</b>             | 127            | 155              | 191               | 209            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>770</b>     | <b>910</b>       | <b>1.157</b>      | <b>1.287</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>4.124</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 2              | -           |
| <b>MADRID</b>             | 238            | 291         |
| <b>CUENCA</b>             | 107            | 160         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 8              | 6           |
| <b>VALENCIA</b>           | 23             | 51          |
| <b>ALBACETE</b>           | 67             | 120         |
| <b>ALICANTE</b>           | 158            | 158         |
| <b>MURCIA</b>             | 134            | 162         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>734</b>     | <b>947</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>1.681</b>   |             |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>     | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|--------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>           | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 8              | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b> | 17             | 10               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>           | 23             | 15               | 5                 | -              |
| <b>MADRID</b>            | 70             | 78               | 87                | 92             |
| <b>CUENCA</b>            | 38             | 46               | 55                | 61             |
| <b>VALENCIA</b>          | 5              | 12               | 22                | 27             |
| <b>ALBACETE</b>          | 29             | 37               | 46                | 51             |
| <b>ALICANTE</b>          | 36             | 43               | 53                | 58             |
| <b>MURCIA</b>            | 54             | 62               | 71                | 74             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>239</b>     | <b>277</b>       | <b>344</b>        | <b>378</b>     |
| <b>ACC. INTEGRALSC-1</b> | <b>1.238</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 25             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 68             | 81          |
| <b>CUENCA</b>             | 37             | 49          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 28             | 3           |
| <b>VALENCIA</b>           | 8              | 15          |
| <b>ALBACETE</b>           | 27             | 40          |
| <b>ALICANTE</b>           | 40             | 38          |
| <b>MURCIA</b>             | 53             | 53          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>262</b>     | <b>278</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>540</b>     |             |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>     | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|--------------------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>           | -              |                 |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -73            | -               |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b> | -73            | -73             | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>           | -73            | -73             | -73               | -              |
| <b>MADRID</b>            | -73            | -73             | -73               | -73            |
| <b>CUENCA</b>            | -70            | -70             | -71               | -71            |
| <b>VALENCIA</b>          | -73            | -73             | -73               | -73            |
| <b>ALBACETE</b>          | -66            | -68             | -69               | -69            |
| <b>ALICANTE</b>          | -73            | -73             | -73               | -73            |
| <b>MURCIA</b>            | -58            | -60             | -63               | -65            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-69</b>     | <b>-70</b>      | <b>-70</b>        | <b>-71</b>     |
| <b>ACC. INTEGRALSC-1</b> | <b>-70</b>     |                 |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 1.520          | -           |
| <b>MADRID</b>             | -71            | -72         |
| <b>CUENCA</b>             | -66            | -69         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 260            | -52         |
| <b>VALENCIA</b>           | -63            | -70         |
| <b>ALBACETE</b>           | -59            | -67         |
| <b>ALICANTE</b>           | -75            | -76         |
| <b>MURCIA</b>             | -60            | -67         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-64</b>     | <b>-71</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-68</b>     |             |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 51              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 103             | 47             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 88              | 71             | 25                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 110             | 93             | 47                   | 22             | -               |
| MADRID                   | 32              | 83             | 96                   | 120            | 142             |
| CUENCA                   | 38              | 58             | 39                   | 23             | 39              |
| CASTELLÓN                | 254             | 188            | 154                  | 184            | 162             |
| VALENCIA                 | 210             | 143            | 110                  | 140            | 118             |
| ALICANTE                 | 219             | 202            | 156                  | 131            | 109             |
| MURCIA                   | 210             | 193            | 147                  | 122            | 100             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.072</b>    | <b>959</b>     | <b>750</b>           | <b>741</b>     | <b>669</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>4.191</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 29            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 54            | 26           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 72            | 44           | 18            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 85            | 57           | 31            | 18                   | -                |
| MADRID                    | 182           | 216          | 242           | 259                  | 272              |
| CUENCA                    | 79            | 112          | 138           | 156                  | 168              |
| CASTELLÓN                 | 120           | 126          | 159           | 176                  | 189              |
| VALENCIA                  | 75            | 81           | 114           | 132                  | 144              |
| ALBACETE                  | 40            | 74           | 100           | 117                  | 130              |
| ALICANTE                  | 62            | 47           | 21            | 39                   | 52               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>611</b>    | <b>681</b>   | <b>773</b>    | <b>897</b>           | <b>985</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>3.948</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 14              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 26              | 14             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 32              | 20             | 8                    | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 38              | 26             | 14                   | 6              | -               |
| MADRID                   | 9               | 23             | 35                   | 41             | 47              |
| CUENCA                   | 14              | 15             | 19                   | 18             | 18              |
| CASTELLÓN                | 71              | 55             | 46                   | 51             | 44              |
| VALENCIA                 | 58              | 43             | 34                   | 39             | 32              |
| ALICANTE                 | 68              | 55             | 44                   | 36             | 30              |
| MURCIA                   | 78              | 66             | 54                   | 46             | 40              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>335</b>      | <b>282</b>     | <b>245</b>           | <b>235</b>     | <b>211</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>1.309</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 21            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 40            | 19           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 58            | 37           | 18            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 60            | 40           | 21            | 19                   | -                |
| MADRID                    | 58            | 107          | 86            | 92                   | 95               |
| CUENCA                    | 35            | 48           | 58            | 64                   | 67               |
| CASTELLÓN                 | 60            | 44           | 45            | 51                   | 53               |
| VALENCIA                  | 48            | 32           | 33            | 39                   | 41               |
| ALBACETE                  | 27            | 29           | 27            | 46                   | 48               |
| ALICANTE                  | 47            | 34           | 24            | 29                   | 32               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>315</b>    | <b>314</b>   | <b>274</b>    | <b>339</b>           | <b>357</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>1.598</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | -72             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -74             | -70            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -64             | -72            | -69                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -66             | -72            | -71                  | -73            | -               |
| MADRID                   | -73             | -72            | -63                  | -66            | -67             |
| CUENCA                   | -63             | -75            | -52                  | -21            | -52             |
| CASTELLÓN                | -72             | -71            | -70                  | -72            | -73             |
| VALENCIA                 | -72             | -70            | -69                  | -72            | -73             |
| ALICANTE                 | -69             | -73            | -72                  | -73            | -73             |
| MURCIA                   | -63             | -66            | -63                  | -62            | -60             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-69</b>      | <b>-71</b>     | <b>-67</b>           | <b>-68</b>     | <b>-68</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-69</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | -27           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | -27           | -27          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -20           | -15          | 4             | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -29           | -30          | -33           | 3                    | -                |
| MADRID                    | -68           | -50          | -64           | -64                  | -65              |
| CUENCA                    | -56           | -57          | -58           | -59                  | -60              |
| CASTELLÓN                 | -50           | -65          | -72           | -71                  | -72              |
| VALENCIA                  | -36           | -60          | -71           | -71                  | -71              |
| ALBACETE                  | -33           | -60          | -73           | -61                  | -63              |
| ALICANTE                  | -23           | -28          | 10            | -25                  | -38              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-49</b>    | <b>-54</b>   | <b>-65</b>    | <b>-62</b>           | <b>-64</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-60</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 7              | -            |
| <b>MADRID</b>             | 184            | 162          |
| <b>CUENCA</b>             | 81             | 58           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 113            | 106          |
| <b>VALENCIA</b>           | 69             | 61           |
| <b>ALBACETE</b>           | 42             | 20           |
| <b>ALICANTE</b>           | 51             | 44           |
| <b>MURCIA</b>             | 27             | 34           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>567</b>     | <b>484</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.051</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 25             | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 42             | 17             | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 62             | 37             | 20          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 189            | 214            | 231         | 251             |
| <b>CUENCA</b>             | 85             | 110            | 127         | 147             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 116            | 113            | 130         | 150             |
| <b>VALENCIA</b>           | 71             | 68             | 85          | 106             |
| <b>ALBACETE</b>           | 47             | 72             | 89          | 109             |
| <b>MURCIA</b>             | 66             | 41             | 24          | 21              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>636</b>     | <b>655</b>     | <b>706</b>  | <b>785</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>2.782</b>   |                |             |                 |



**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 22             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 94             | 58           |
| <b>CUENCA</b>             | 64             | 40           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 40             | 36           |
| <b>VALENCIA</b>           | 28             | 24           |
| <b>ALBACETE</b>           | 48             | 12           |
| <b>ALICANTE</b>           | 35             | 13           |
| <b>MURCIA</b>             | 12             | 16           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>321</b>     | <b>199</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>520</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 7              | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 11             | 5              | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 17             | 10             | 6           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 59             | 66             | 71          | 76              |
| <b>CUENCA</b>             | 31             | 38             | 43          | 48              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 32             | 33             | 36          | 43              |
| <b>VALENCIA</b>           | 19             | 21             | 26          | 31              |
| <b>ALBACETE</b>           | 13             | 20             | 24          | 30              |
| <b>MURCIA</b>             | 31             | 24             | 19          | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>202</b>     | <b>212</b>     | <b>225</b>  | <b>228</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>867</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              |              |
| <b>YECLA</b>              | 200            | -            |
| <b>MADRID</b>             | -49            | -64          |
| <b>CUENCA</b>             | -21            | -31          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -64            | -66          |
| <b>VALENCIA</b>           | -59            | -61          |
| <b>ALBACETE</b>           | 13             | -40          |
| <b>ALICANTE</b>           | -31            | -70          |
| <b>MURCIA</b>             | -57            | -54          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-43</b>     | <b>-59</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-51</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              |                |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | -73            | -              |             |                 |
| <b>ELDA</b>               | -73            | -73            | -           |                 |
| <b>ALICANTE</b>           | -72            | -72            | -72         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -69            | -69            | -69         | -70             |
| <b>CUENCA</b>             | -63            | -65            | -66         | -67             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -73            | -71            | -72         | -72             |
| <b>VALENCIA</b>           | -73            | -69            | -70         | -71             |
| <b>ALBACETE</b>           | -73            | -73            | -73         | -73             |
| <b>MURCIA</b>             | -53            | -42            | -20         | -100            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-68</b>     | <b>-68</b>     | <b>-68</b>  | <b>-71</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-69</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 9            | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 10           | 7                 | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 17           | 13                | 7             | -             |
| MADRID                    | 229          | 225               | 215           | 264           |
| CUENCA                    | 116          | 121               | 112           | 133           |
| CASTELLÓN                 | 85           | 82                | 75            | 69            |
| VALENCIA                  | 41           | 37                | 31            | 24            |
| ALBACETE                  | 77           | 83                | 73            | 80            |
| ALICANTE                  | 16           | 25                | 26            | 32            |
| MURCIA                    | 37           | 46                | 47            | 54            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>600</b>   | <b>618</b>        | <b>578</b>    | <b>655</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>2.451</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 8              | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 18             | 10            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 33             | 25            | 15           | -               |
| MADRID                    | 266            | 273           | 283          | 263             |
| CUENCA                    | 134            | 141           | 143          | 160             |
| CASTELLÓN                 | 57             | 65            | 75           | 86              |
| VALENCIA                  | 13             | 21            | 31           | 41              |
| ALBACETE                  | 81             | 88            | 98           | 121             |
| ALICANTE                  | 46             | 38            | 28           | 12              |
| MURCIA                    | 67             | 59            | 49           | 34              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>663</b>     | <b>683</b>    | <b>705</b>   | <b>716</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>2.768</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 4            | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 6            | 3                 | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 10           | 7                 | 4             | -             |
| MADRID                    | 74           | 71                | 69            | 73            |
| CUENCA                    | 46           | 43                | 41            | 41            |
| CASTELLÓN                 | 29           | 27                | 23            | 19            |
| VALENCIA                  | 17           | 15                | 11            | 7             |
| ALBACETE                  | 27           | 25                | 22            | 27            |
| ALICANTE                  | 9            | 14                | 15            | 19            |
| MURCIA                    | 33           | 37                | 39            | 43            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>236</b>   | <b>232</b>        | <b>222</b>    | <b>230</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>919</b>   |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 26             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 58             | 32            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 108            | 82            | 49           | -               |
| MADRID                    | 76             | 77            | 82           | 82              |
| CUENCA                    | 44             | 45            | 46           | 54              |
| CASTELLÓN                 | 18             | 22            | 27           | 32              |
| VALENCIA                  | 6              | 10            | 15           | 20              |
| ALBACETE                  | 30             | 30            | 35           | 36              |
| ALICANTE                  | 22             | 18            | 13           | 6               |
| MURCIA                    | 45             | 42            | 37           | 29              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>241</b>     | <b>243</b>    | <b>254</b>   | <b>259</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>997</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -55          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -40          | -52               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -40          | -46               | -40           | -             |
| MADRID                    | -68          | -68               | -68           | -72           |
| CUENCA                    | -60          | -64               | -63           | -69           |
| CASTELLÓN                 | -65          | -67               | -69           | -72           |
| VALENCIA                  | -57          | -61               | -63           | -70           |
| ALBACETE                  | -65          | -70               | -69           | -66           |
| ALICANTE                  | -40          | -44               | -40           | -40           |
| MURCIA                    | -11          | -19               | -17           | -20           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-61</b>   | <b>-62</b>        | <b>-62</b>    | <b>-65</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-62</b>   |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 224            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 224            | 224           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 224            | 224           | 224          | -               |
| MADRID                    | -71            | -72           | -71          | -69             |
| CUENCA                    | -67            | -68           | -68          | -66             |
| CASTELLÓN                 | -68            | -66           | -64          | -63             |
| VALENCIA                  | -52            | -52           | -52          | -52             |
| ALBACETE                  | -63            | -66           | -64          | -71             |
| ALICANTE                  | -52            | -52           | -52          | -52             |
| MURCIA                    | -32            | -29           | -25          | -13             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-64</b>     | <b>-64</b>    | <b>-64</b>   | <b>-64</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-64</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 7            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 26           | 18              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 32           | 24              | 6             | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 41           | 34              | 16            | 10           | -              |
| MADRID                    | 240          | 249             | 253           | 259          | 268            |
| CUENCA                    | 137          | 130             | 134           | 140          | 150            |
| CASTELLÓN                 | 140          | 147             | 165           | 171          | 181            |
| VALENCIA                  | 95           | 103             | 121           | 127          | 136            |
| ALBACETE                  | 98           | 92              | 96            | 102          | 111            |
| ALICANTE                  | 7            | 14              | 32            | 38           | 48             |
| MURCIA                    | 15           | 7               | 11            | 17           | 27             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>732</b>   | <b>742</b>      | <b>812</b>    | <b>854</b>   | <b>921</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>4.061</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 4                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 16                | 13                | -               |
| MADRID                    | 260               | 263               | 283             |
| CUENCA                    | 149               | 160               | 180             |
| CASTELLÓN                 | 170               | 180               | 200             |
| VALENCIA                  | 125               | 136               | 156             |
| ALBACETE                  | 111               | 121               | 141             |
| ALICANTE                  | 3                 | 29                | 63              |
| MURCIA                    | 18                | 22                | 42              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>836</b>        | <b>912</b>        | <b>1.064</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>2.812</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 8            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 23           | 15              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 26           | 18              | 4             | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 31           | 23              | 8             | 5            | -              |
| MADRID                    | 74           | 94              | 93            | 97           | 101            |
| CUENCA                    | 46           | 63              | 59            | 63           | 67             |
| CASTELLÓN                 | 41           | 49              | 56            | 60           | 65             |
| VALENCIA                  | 29           | 37              | 44            | 48           | 52             |
| ALBACETE                  | 28           | 44              | 40            | 44           | 49             |
| ALICANTE                  | 4            | 16              | 30            | 34           | 38             |
| MURCIA                    | 16           | 8               | 7             | 10           | 15             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>238</b>   | <b>311</b>      | <b>330</b>    | <b>355</b>   | <b>387</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>1.621</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 4                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 13                | 9                 | -               |
| MADRID                    | 100               | 94                | 100             |
| CUENCA                    | 68                | 66                | 72              |
| CASTELLÓN                 | 55                | 65                | 71              |
| VALENCIA                  | 42                | 53                | 58              |
| ALBACETE                  | 50                | 48                | 53              |
| ALICANTE                  | 6                 | 10                | 37              |
| MURCIA                    | 13                | 8                 | 13              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>334</b>        | <b>343</b>        | <b>404</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>1.082</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 10           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | -11          | -20             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | -17          | -25             | -40           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -25          | -33             | -47           | -52          | -              |
| MADRID                    | -69          | -62             | -63           | -63          | -62            |
| CUENCA                    | -66          | -52             | -56           | -55          | -55            |
| CASTELLÓN                 | -71          | -67             | -66           | -65          | -64            |
| VALENCIA                  | -70          | -64             | -63           | -62          | -62            |
| ALBACETE                  | -72          | -52             | -58           | -57          | -56            |
| ALICANTE                  | -40          | 10              | -7            | -12          | -20            |
| MURCIA                    | 10           | 10              | -40           | -40          | -44            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-68</b>   | <b>-58</b>      | <b>-59</b>    | <b>-58</b>   | <b>-58</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-60</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 7                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -18               | -24               | -               |
| MADRID                    | -62               | -64               | -65             |
| CUENCA                    | -54               | -59               | -60             |
| CASTELLÓN                 | -68               | -64               | -65             |
| VALENCIA                  | -66               | -61               | -62             |
| ALBACETE                  | -55               | -61               | -62             |
| ALICANTE                  | 140               | -65               | -41             |
| MURCIA                    | -26               | -65               | -68             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-60</b>        | <b>-62</b>        | <b>-62</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-62</b>        |                   |                 |



**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 13           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 228          | 219             |
| <b>CUENCA</b>               | 112          | 115             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 136          | 128             |
| <b>VALENCIA</b>             | 91           | 84              |
| <b>ALBACETE</b>             | 74           | 36              |
| <b>ALICANTE</b>             | 31           | 43              |
| <b>MURCIA</b>               | 10           | 21              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>682</b>   | <b>646</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>1.328</b> |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 36          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 69          | 66              |
| <b>CUENCA</b>             | 54          | 50              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 50          | 48              |
| <b>VALENCIA</b>           | 37          | 36              |
| <b>ALBACETE</b>           | 35          | 31              |
| <b>ALICANTE</b>           | 28          | 34              |
| <b>MURCIA</b>             | 5           | 12              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>278</b>  | <b>276</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>554</b>  |                 |

**ANEXO 1.20: ACCESIB. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b><u>MULA</u></b> |                 |
|-----------------------------|--------------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -                  | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>             | 175                | -               |
| <b>MADRID</b>               | -70                | -70             |
| <b>CUENCA</b>               | -52                | -57             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -63                | -63             |
| <b>VALENCIA</b>             | -59                | -57             |
| <b>ALBACETE</b>             | -52                | -14             |
| <b>ALICANTE</b>             | -10                | -21             |
| <b>MURCIA</b>               | -52                | -42             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>-59</b>         | <b>-57</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>-58</b>         |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 71              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 109             | 38            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 203             | 121           | 94                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 237             | 155           | 128               | 34             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 253             | 172           | 158               | 51             | 30            | -               |
| MADRID                   | 61              | 131           | 170               | 263            | 298           | 316             |
| CASTELLÓN                | 308             | 227           | 212               | 105            | 84            | 54              |
| ALBACETE                 | 141             | 126           | 165               | 89             | 123           | 143             |
| ALICANTE                 | 274             | 259           | 238               | 191            | 170           | 140             |
| MURCIA                   | 263             | 248           | 286               | 244            | 223           | 193             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.371</b>    | <b>1.163</b>  | <b>1.267</b>      | <b>1.064</b>   | <b>1.083</b>  | <b>1.019</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>6.966</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 44                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 97                 | 53                | -                   |
| MADRID                    | 123                | 147               | 201                 |
| CUENCA                    | 71                 | 63                | 116                 |
| CASTELLÓN                 | 198                | 163               | 207                 |
| VALENCIA                  | 148                | 104               | 94                  |
| ALBACETE                  | 105                | 63                | 46                  |
| ALICANTE                  | 239                | 196               | 179                 |
| MURCIA                    | 228                | 119               | 167                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.111</b>       | <b>856</b>        | <b>1.010</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>2.976</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 35              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 55              | 20            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 105             | 70            | 50                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 127             | 92            | 72                | 22             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 156             | 121           | 91                | 51             | 19            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 34              | 68            | 89                | 139            | 160           | 170             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 186             | 151           | 121               | 81             | 49            | 30              |
| <b>ALBACETE</b>          | 78              | 123           | 93                | 86             | 108           | 80              |
| <b>ALICANTE</b>          | 152             | 197           | 166               | 108            | 102           | 82              |
| <b>MURCIA</b>            | 148             | 193           | 163               | 157            | 148           | 129             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>789</b>      | <b>855</b>    | <b>743</b>        | <b>692</b>     | <b>679</b>    | <b>613</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>4.371</b>    |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 28                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 71                 | 43                | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 72                 | 81                | 124                 |
| <b>CUENCA</b>               | 69                 | 62                | 104                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 119                | 90                | 119                 |
| <b>VALENCIA</b>             | 86                 | 57                | 70                  |
| <b>ALBACETE</b>             | 78                 | 62                | 45                  |
| <b>ALICANTE</b>             | 151                | 135               | 101                 |
| <b>MURCIA</b>               | 145                | 129               | 117                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>719</b>         | <b>616</b>        | <b>680</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   | <b>2.014</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | -51             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | -49             | -47           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | -48             | -42           | -47               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | -46             | -41           | -44               | -37            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | -38             | -30           | -42               | 0              | -36           | -               |
| MADRID                   | -45             | -48           | -48               | -47            | -46           | -46             |
| CASTELLÓN                | -40             | -33           | -43               | -23            | -41           | -45             |
| ALBACETE                 | -45             | -2            | -44               | -2             | -12           | -44             |
| ALICANTE                 | -45             | -24           | -30               | -44            | -40           | -41             |
| MURCIA                   | -44             | -22           | -43               | -36            | -33           | -33             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-42</b>      | <b>-27</b>    | <b>-41</b>        | <b>-35</b>     | <b>-37</b>    | <b>-40</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-37</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | -35                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | -27                | -20               | -                   |
| MADRID                    | -41                | -45               | -38                 |
| CUENCA                    | -2                 | -2                | -10                 |
| CASTELLÓN                 | -40                | -45               | -43                 |
| VALENCIA                  | -42                | -45               | -25                 |
| ALBACETE                  | -26                | -2                | -2                  |
| ALICANTE                  | -37                | -31               | -43                 |
| MURCIA                    | -37                | 8                 | -30                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-35</b>         | <b>-28</b>        | <b>-33</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>-32</b>         |                   |                     |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 34             | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 77             | 43               | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 111            | 66               | 23                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 313            | 347              | 390               | 413            |
| <b>CUENCA</b>             | 192            | 227              | 270               | 292            |
| <b>VALENCIA</b>           | 20             | 54               | 97                | 120            |
| <b>ALBACETE</b>           | 160            | 194              | 237               | 259            |
| <b>ALICANTE</b>           | 159            | 193              | 236               | 212            |
| <b>MURCIA</b>             | 210            | 245              | 287               | 209            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.088</b>   | <b>1.259</b>     | <b>1.559</b>      | <b>1.572</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>5.479</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b>  |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |              |
| <b>ONDA</b>               | 59             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 325            | 368          |
| <b>CUENCA</b>             | 205            | 247          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 59             | 21           |
| <b>VALENCIA</b>           | 45             | 75           |
| <b>ALBACETE</b>           | 172            | 214          |
| <b>ALICANTE</b>           | 219            | 215          |
| <b>MURCIA</b>             | 235            | 265          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.260</b>   | <b>1.404</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>2.664</b>   |              |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 19             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 43             | 24               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 61             | 36               | 13                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 173            | 192              | 215               | 228            |
| <b>CUENCA</b>             | 133            | 152              | 176               | 188            |
| <b>VALENCIA</b>           | 11             | 30               | 54                | 66             |
| <b>ALBACETE</b>           | 126            | 144              | 168               | 181            |
| <b>ALICANTE</b>           | 88             | 107              | 130               | 143            |
| <b>MURCIA</b>             | 120            | 139              | 162               | 175            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>669</b>     | <b>763</b>       | <b>929</b>        | <b>1.017</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>3.378</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 39             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 203            | 207         |
| <b>CUENCA</b>             | 163            | 167         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 38             | 15          |
| <b>VALENCIA</b>           | 31             | 45          |
| <b>ALBACETE</b>           | 156            | 159         |
| <b>ALICANTE</b>           | 113            | 127         |
| <b>MURCIA</b>             | 157            | 174         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>861</b>     | <b>894</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>1.755</b>   |             |



**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -45            | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -45            | -45              | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | -45            | -45              | -45               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -45            | -45              | -45               | -45            |
| <b>CUENCA</b>             | -31            | -33              | -35               | -36            |
| <b>VALENCIA</b>           | -45            | -45              | -45               | -45            |
| <b>ALBACETE</b>           | -21            | -25              | -29               | -30            |
| <b>ALICANTE</b>           | -45            | -45              | -45               | -33            |
| <b>MURCIA</b>             | -43            | -43              | -44               | -16            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-39</b>     | <b>-40</b>       | <b>-40</b>        | <b>-35</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-38</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | -34            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -38            | -44         |
| <b>CUENCA</b>             | -20            | -32         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -35            | -27         |
| <b>VALENCIA</b>           | -31            | -40         |
| <b>ALBACETE</b>           | -9             | -26         |
| <b>ALICANTE</b>           | -49            | -41         |
| <b>MURCIA</b>             | -33            | -34         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-32</b>     | <b>-36</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-34</b>     |             |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 79              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 130             | 84             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 149             | 103            | 40                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 176             | 130            | 67                   | 27             | -               |
| MADRID                   | 39              | 118            | 169                  | 188            | 160             |
| CUENCA                   | 120             | 136            | 129                  | 139            | 126             |
| CASTELLÓN                | 336             | 280            | 229                  | 224            | 198             |
| VALENCIA                 | 282             | 226            | 175                  | 170            | 143             |
| ALICANTE                 | 309             | 263            | 200                  | 159            | 133             |
| MURCIA                   | 297             | 252            | 188                  | 148            | 121             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.559</b>    | <b>1.405</b>   | <b>1.157</b>         | <b>1.057</b>   | <b>882</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>6.059</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 35            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 66            | 31           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 95            | 60           | 29            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 104           | 69           | 38            | 29                   | -                |
| MADRID                    | 264           | 305          | 336           | 365                  | 373              |
| CUENCA                    | 175           | 216          | 248           | 276                  | 284              |
| CASTELLÓN                 | 247           | 206          | 326           | 354                  | 363              |
| VALENCIA                  | 192           | 152          | 272           | 289                  | 308              |
| ALBACETE                  | 49            | 90           | 121           | 150                  | 158              |
| ALICANTE                  | 129           | 112          | 80            | 109                  | 117              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.122</b>  | <b>1.112</b> | <b>1.383</b>  | <b>1.572</b>         | <b>1.641</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>6.830</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 42              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 75              | 52             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 79              | 55             | 40                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 94              | 70             | 55                   | 15             | -               |
| MADRID                   | 21              | 64             | 97                   | 100            | 115             |
| CUENCA                   | 62              | 71             | 110                  | 120            | 123             |
| CASTELLÓN                | 185             | 166            | 138                  | 125            | 109             |
| VALENCIA                 | 155             | 136            | 108                  | 95             | 79              |
| ALICANTE                 | 167             | 143            | 113                  | 88             | 73              |
| MURCIA                   | 166             | 143            | 112                  | 87             | 72              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>849</b>      | <b>792</b>     | <b>733</b>           | <b>630</b>     | <b>572</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>3.576</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 11            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 22            | 10           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 28            | 16           | 6             | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 30            | 19           | 8             | 6                    | -                |
| MADRID                    | 144           | 246          | 187           | 206                  | 208              |
| CUENCA                    | 152           | 177          | 196           | 214                  | 216              |
| CASTELLÓN                 | 138           | 143          | 159           | 107                  | 109              |
| VALENCIA                  | 108           | 113          | 129           | 147                  | 149              |
| ALBACETE                  | 29            | 54           | 67            | 91                   | 93               |
| ALICANTE                  | 107           | 83           | 64            | 61                   | 63               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>702</b>    | <b>826</b>   | <b>802</b>    | <b>832</b>           | <b>846</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>4.007</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | -47             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -42             | -39            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -47             | -46            | 0                    | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -47             | -46            | -18                  | -45            | -               |
| MADRID                   | -45             | -46            | -43                  | -47            | -28             |
| CUENCA                   | -49             | -48            | -15                  | -14            | -2              |
| CASTELLÓN                | -45             | -41            | -40                  | -44            | -45             |
| VALENCIA                 | -45             | -40            | -38                  | -44            | -45             |
| ALICANTE                 | -46             | -45            | -43                  | -45            | -45             |
| MURCIA                   | -44             | -43            | -40                  | -41            | -40             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-46</b>      | <b>-44</b>     | <b>-37</b>           | <b>-40</b>     | <b>-35</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-41</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | -67           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | -67           | -67          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -71           | -73          | -80           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -71           | -73          | -78           | -80                  | -                |
| MADRID                    | -45           | -19          | -44           | -44                  | -44              |
| CUENCA                    | -13           | -18          | -21           | -23                  | -24              |
| CASTELLÓN                 | -44           | -31          | -51           | -70                  | -70              |
| VALENCIA                  | -44           | -26          | -53           | -49                  | -52              |
| ALBACETE                  | -40           | -40          | -45           | -39                  | -41              |
| ALICANTE                  | -17           | -26          | -20           | -44                  | -46              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-37</b>    | <b>-26</b>   | <b>-42</b>    | <b>-47</b>           | <b>-48</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-41</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | -            |
| YECLA                     | 27             | -            |
| MADRID                    | 316            | 289          |
| CUENCA                    | 139            | 200          |
| CASTELLÓN                 | 178            | 151          |
| VALENCIA                  | 124            | 97           |
| ALBACETE                  | 101            | 74           |
| ALICANTE                  | 93             | 66           |
| MURCIA                    | 54             | 80           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.004</b>   | <b>955</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.959</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b>  | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | -              | -            | -               |
| VILLENA                   | 30             | -              | -            | -               |
| ELDA                      | 51             | 21             | -            | -               |
| ALICANTE                  | 76             | 46             | 25           | -               |
| MADRID                    | 272            | 302            | 323          | 302             |
| CUENCA                    | 183            | 213            | 234          | 259             |
| CASTELLÓN                 | 141            | 149            | 170          | 195             |
| VALENCIA                  | 86             | 97             | 116          | 141             |
| ALBACETE                  | 57             | 87             | 108          | 133             |
| MURCIA                    | 151            | 96             | 75           | 80              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>966</b>     | <b>990</b>     | <b>1.050</b> | <b>1.109</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>4.116</b>   |                |              |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 4              | -            |
| <b>MADRID</b>             | 174            | 154          |
| <b>CUENCA</b>             | 182            | 162          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 122            | 100          |
| <b>VALENCIA</b>           | 92             | 70           |
| <b>ALBACETE</b>           | 58             | 39           |
| <b>ALICANTE</b>           | 101            | 40           |
| <b>MURCIA</b>             | 37             | 57           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>765</b>     | <b>623</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.388</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 17             | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 28             | 11             | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 42             | 26             | 14          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 147            | 163            | 175         | 188             |
| <b>CUENCA</b>             | 155            | 171            | 183         | 196             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 78             | 83             | 95          | 108             |
| <b>VALENCIA</b>           | 49             | 57             | 68          | 82              |
| <b>ALBACETE</b>           | 31             | 48             | 60          | 73              |
| <b>MURCIA</b>             | 89             | 72             | 61          | 64              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>590</b>     | <b>620</b>     | <b>654</b>  | <b>712</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>2.577</b>   |                |             |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | -84            | -            |
| <b>MADRID</b>             | -45            | -47          |
| <b>CUENCA</b>             | 31             | -19          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -32            | -34          |
| <b>VALENCIA</b>           | -26            | -28          |
| <b>ALBACETE</b>           | -42            | -47          |
| <b>ALICANTE</b>           | 9              | -39          |
| <b>MURCIA</b>             | -32            | -28          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-24</b>     | <b>-35</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-29</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | -45            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | -45            | -45            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | -44            | -44            | -43         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -46            | -46            | -46         | -38             |
| <b>CUENCA</b>             | -16            | -20            | -22         | -24             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -45            | -44            | -44         | -44             |
| <b>VALENCIA</b>           | -43            | -42            | -41         | -42             |
| <b>ALBACETE</b>           | -45            | -45            | -45         | -45             |
| <b>MURCIA</b>             | -41            | -25            | -19         | -20             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-39</b>     | <b>-37</b>     | <b>-38</b>  | <b>-36</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-37</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 32           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 38           | 22                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 62           | 47                | 25            | -             |
| MADRID                    | 347          | 338               | 321           | 331           |
| CUENCA                    | 270          | 249               | 232           | 211           |
| CASTELLÓN                 | 155          | 139               | 117           | 93            |
| VALENCIA                  | 101          | 85                | 63            | 38            |
| ALBACETE                  | 111          | 123               | 106           | 131           |
| ALICANTE                  | 59           | 90                | 96            | 121           |
| MURCIA                    | 139          | 168               | 176           | 201           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.180</b> | <b>1.194</b>      | <b>1.111</b>  | <b>1.125</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>4.610</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 26             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 59             | 33            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 109            | 83            | 50           | -               |
| MADRID                    | 334            | 358           | 391          | 388             |
| CUENCA                    | 213            | 232           | 200          | 299             |
| CASTELLÓN                 | 95             | 122           | 154          | 189             |
| VALENCIA                  | 41             | 67            | 100          | 134             |
| ALBACETE                  | 162            | 158           | 190          | 173             |
| ALICANTE                  | 122            | 123           | 90           | 40              |
| MURCIA                    | 229            | 203           | 170          | 120             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.197</b>   | <b>1.263</b>  | <b>1.296</b> | <b>1.344</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>5.099</b>   |               |              |                 |



**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 30           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 30           | 22                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 50           | 41                | 20            | -             |
| MADRID                    | 202          | 190               | 173           | 182           |
| CUENCA                    | 210          | 198               | 181           | 127           |
| CASTELLÓN                 | 90           | 76                | 60            | 51            |
| VALENCIA                  | 60           | 46                | 30            | 21            |
| ALBACETE                  | 87           | 75                | 57            | 69            |
| ALICANTE                  | 47           | 69                | 77            | 97            |
| MURCIA                    | 111          | 133               | 141           | 161           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>808</b>   | <b>787</b>        | <b>719</b>    | <b>707</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>3.020</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 26             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 58             | 32            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 106            | 81            | 49           | -               |
| MADRID                    | 198            | 202           | 234          | 228             |
| CUENCA                    | 158            | 162           | 141          | 236             |
| CASTELLÓN                 | 60             | 96            | 128          | 161             |
| VALENCIA                  | 40             | 66            | 98           | 131             |
| ALBACETE                  | 85             | 97            | 129          | 112             |
| ALICANTE                  | 146            | 120           | 66           | 39              |
| MURCIA                    | 210            | 184           | 152          | 103             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>896</b>     | <b>926</b>    | <b>948</b>   | <b>1.011</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>3.781</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -7           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -20          | -2                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -20          | -12               | -20           | -             |
| MADRID                    | -42          | -44               | -46           | -45           |
| CUENCA                    | -22          | -21               | -22           | -40           |
| CASTELLÓN                 | -42          | -45               | -49           | -45           |
| VALENCIA                  | -40          | -46               | -52           | -46           |
| ALBACETE                  | -21          | -40               | -46           | -47           |
| ALICANTE                  | -20          | -24               | -20           | -20           |
| MURCIA                    | -20          | -21               | -20           | -20           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-32</b>   | <b>-34</b>        | <b>-35</b>    | <b>-37</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-34</b>   |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -2             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | -2             | -2            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | -2             | -2            | -2           | -               |
| MADRID                    | -41            | -44           | -40          | -41             |
| CUENCA                    | -26            | -30           | -29          | -21             |
| CASTELLÓN                 | -37            | -21           | -17          | -15             |
| VALENCIA                  | -2             | -2            | -2           | -2              |
| ALBACETE                  | -48            | -38           | -32          | -35             |
| ALICANTE                  | 19             | -2            | -27          | -2              |
| MURCIA                    | -9             | -9            | -11          | -14             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-25</b>     | <b>-27</b>    | <b>-27</b>   | <b>-25</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-26</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 28           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 96           | 68              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 119          | 91              | 23            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 150          | 122             | 54            | 31           | -              |
| MADRID                    | 343          | 363             | 378           | 400          | 431            |
| CUENCA                    | 254          | 256             | 260           | 293          | 324            |
| CASTELLÓN                 | 190          | 218             | 286           | 309          | 340            |
| VALENCIA                  | 136          | 164             | 232           | 254          | 285            |
| ALBACETE                  | 128          | 130             | 144           | 167          | 198            |
| ALICANTE                  | 26           | 53              | 122           | 144          | 175            |
| MURCIA                    | 55           | 27              | 41            | 64           | 95             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.131</b> | <b>1.212</b>    | <b>1.462</b>  | <b>1.631</b> | <b>1.849</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>7.285</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 90                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 141               | 78                | -               |
| MADRID                    | 400               | 379               | 409             |
| CUENCA                    | 284               | 290               | 320             |
| CASTELLÓN                 | 363               | 368               | 399             |
| VALENCIA                  | 308               | 314               | 344             |
| ALBACETE                  | 158               | 164               | 194             |
| ALICANTE                  | 90                | 107               | 153             |
| MURCIA                    | 64                | 43                | 73              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.668</b>      | <b>1.665</b>      | <b>1.892</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>5.225</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 22           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 77           | 55              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 95           | 73              | 18            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 118          | 95              | 41            | 23           | -              |
| MADRID                    | 191          | 209             | 220           | 238          | 261            |
| CUENCA                    | 200          | 217             | 218           | 236          | 259            |
| CASTELLÓN                 | 115          | 137             | 192           | 210          | 233            |
| VALENCIA                  | 85           | 107             | 192           | 180          | 203            |
| ALBACETE                  | 76           | 94              | 95            | 113          | 135            |
| ALICANTE                  | 20           | 43              | 97            | 115          | 117            |
| MURCIA                    | 44           | 22              | 33            | 51           | 74             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>732</b>   | <b>829</b>      | <b>1.047</b>  | <b>1.143</b> | <b>1.281</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>5.031</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 26                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 89                | 63                | -               |
| MADRID                    | 245               | 219               | 234             |
| CUENCA                    | 253               | 228               | 250             |
| CASTELLÓN                 | 173               | 191               | 214             |
| VALENCIA                  | 143               | 161               | 184             |
| ALBACETE                  | 130               | 104               | 127             |
| ALICANTE                  | 42                | 67                | 119             |
| MURCIA                    | 58                | 32                | 55              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.044</b>      | <b>1.002</b>      | <b>1.183</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>3.229</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | -20          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | -20          | -20             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | -20          | -20             | -20           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -21          | -22             | -24           | -27          | -              |
| MADRID                    | -44          | -42             | -42           | -40          | -39            |
| CUENCA                    | -21          | -15             | -16           | -20          | -20            |
| CASTELLÓN                 | -39          | -37             | -33           | -32          | -32            |
| VALENCIA                  | -37          | -34             | -17           | -29          | -29            |
| ALBACETE                  | -40          | -28             | -35           | -33          | -32            |
| ALICANTE                  | -20          | -20             | -20           | -20          | -33            |
| MURCIA                    | -20          | -20             | -20           | -20          | -22            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-35</b>   | <b>-32</b>      | <b>-28</b>    | <b>-30</b>   | <b>-31</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-31</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | -72               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -37               | -19               | -               |
| MADRID                    | -39               | -42               | -43             |
| CUENCA                    | -11               | -22               | -22             |
| CASTELLÓN                 | -52               | -48               | -46             |
| VALENCIA                  | -54               | -49               | -47             |
| ALBACETE                  | -18               | -36               | -34             |
| ALICANTE                  | -54               | -37               | -22             |
| MURCIA                    | -10               | -25               | -25             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-37</b>        | <b>-40</b>        | <b>-37</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-38</b>        |                   |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 43           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 346          | 334             |
| <b>CUENCA</b>               | 216          | 245             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 239          | 235             |
| <b>VALENCIA</b>             | 185          | 181             |
| <b>ALBACETE</b>             | 90           | 70              |
| <b>ALICANTE</b>             | 113          | 150             |
| <b>MURCIA</b>               | 33           | 70              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>1.221</b> | <b>1.283</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>2.504</b> |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 36           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 209          | 194             |
| <b>CUENCA</b>               | 217          | 202             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 175          | 173             |
| <b>VALENCIA</b>             | 145          | 143             |
| <b>ALBACETE</b>             | 94           | 79              |
| <b>ALICANTE</b>             | 96           | 132             |
| <b>MURCIA</b>               | 32           | 68              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>967</b>   | <b>990</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>1.958</b> |                 |

**ANEXO 1.21: ACCES. COSTE DE MERCANCÍAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN DE ACCES. SEGÚN COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -           |                 |
| <b>CARAVACA</b>             | -17         | -               |
| <b>MADRID</b>               | -40         | -42             |
| <b>CUENCA</b>               | 0           | -18             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -27         | -26             |
| <b>VALENCIA</b>             | -21         | -21             |
| <b>ALBACETE</b>             | 4           | 13              |
| <b>ALICANTE</b>             | -15         | -12             |
| <b>MURCIA</b>               | -2          | -2              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>-21</b>  | <b>-23</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>-22</b>  |                 |



**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 47              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 73              | 26            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 135             | 80            | 63                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 155             | 101           | 83                | 20             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 163             | 108           | 101               | 28             | 18            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 34              | 81            | 106               | 169            | 189           | 199             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 193             | 138           | 131               | 58             | 48            | 30              |
| <b>ALBACETE</b>          | 78              | 96            | 100               | 68             | 88            | 79              |
| <b>ALICANTE</b>          | 151             | 170           | 154               | 157            | 97            | 79              |
| <b>MURCIA</b>            | 145             | 163           | 167               | 144            | 134           | 116             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>812</b>      | <b>757</b>    | <b>784</b>        | <b>704</b>     | <b>674</b>    | <b>611</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>4.342</b>    |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 26                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 62                 | 36                | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 70                 | 81                | 117                 |
| <b>CUENCA</b>               | 54                 | 48                | 84                  |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 109                | 90                | 117                 |
| <b>VALENCIA</b>             | 84                 | 57                | 61                  |
| <b>ALBACETE</b>             | 68                 | 48                | 35                  |
| <b>ALICANTE</b>             | 142                | 121               | 121                 |
| <b>MURCIA</b>               | 129                | 115               | 102                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>656</b>         | <b>562</b>        | <b>637</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   | <b>1.855</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 28              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 44              | 15            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 82              | 53            | 38                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 94              | 65            | 50                | 12             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 94              | 66            | 61                | 13             | 11            | -               |
| MADRID                   | 15              | 44            | 59                | 97             | 109           | 113             |
| CASTELLÓN                | 108             | 80            | 74                | 26             | 24            | 14              |
| ALBACETE                 | 43              | 96            | 81                | 68             | 79            | 36              |
| ALICANTE                 | 76              | 129           | 114               | 57             | 54            | 43              |
| MURCIA                   | 83              | 136           | 121               | 83             | 81            | 71              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>448</b>      | <b>551</b>    | <b>524</b>        | <b>396</b>     | <b>424</b>    | <b>343</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>2.687</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 16                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 45                 | 29                | -                   |
| MADRID                    | 36                 | 37                | 66                  |
| CUENCA                    | 54                 | 48                | 77                  |
| CASTELLÓN                 | 49                 | 41                | 57                  |
| VALENCIA                  | 42                 | 26                | 45                  |
| ALBACETE                  | 49                 | 48                | 35                  |
| ALICANTE                  | 82                 | 81                | 68                  |
| MURCIA                    | 79                 | 78                | 65                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>391</b>         | <b>359</b>        | <b>414</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>1.164</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> | <b>CUENCA</b> | <b>CARBONERAS</b> | <b>REQUENA</b> | <b>CHESTE</b> | <b>VALENCIA</b> |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               |               |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | -39             | -             |                   |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | -39             | -39           | -                 |                |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | -39             | -34           | -39               | -              |               |                 |
| <b>CHESTE</b>            | -40             | -35           | -40               | -41            | -             |                 |
| <b>VALENCIA</b>          | -42             | -39           | -40               | -55            | -40           | -               |
| <b>MADRID</b>            | -55             | -46           | -44               | -43            | -42           | -43             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -44             | -43           | -43               | -55            | -49           | -55             |
| <b>ALBACETE</b>          | -45             | 0             | -19               | 0              | -10           | -54             |
| <b>ALICANTE</b>          | -50             | -24           | -26               | -64            | -45           | -46             |
| <b>MURCIA</b>            | -43             | -16           | -28               | -42            | -39           | -39             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-45</b>      | <b>-27</b>    | <b>-33</b>        | <b>-44</b>     | <b>-37</b>    | <b>-44</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-38</b>      |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> | <b>MOTILLA P.</b> | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  |                   |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | -39                | -                 |                     |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | -27                | -19               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | -49                | -55               | -44                 |
| <b>CUENCA</b>               | 0                  | 0                 | -8                  |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -55                | -55               | -51                 |
| <b>VALENCIA</b>             | -50                | -55               | -26                 |
| <b>ALBACETE</b>             | -28                | 0                 | 0                   |
| <b>ALICANTE</b>             | -42                | -33               | -44                 |
| <b>MURCIA</b>               | -38                | -32               | -36                 |
| <b>ACC.GLOBAL</b>           | <b>-40</b>         | <b>-36</b>        | <b>-35</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   |                    |                   |                     |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 19             | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 43             | 24               | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 61             | 36               | 13                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 173            | 192              | 216               | 228            |
| <b>CUENCA</b>             | 120            | 138              | 162               | 175            |
| <b>VALENCIA</b>           | 11             | 30               | 54                | 66             |
| <b>ALBACETE</b>           | 107            | 126              | 149               | 162            |
| <b>ALICANTE</b>           | 88             | 107              | 130               | 143            |
| <b>MURCIA</b>             | 126            | 145              | 168               | 181            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>643</b>     | <b>737</b>       | <b>903</b>        | <b>991</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>3.274</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 31             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 191            | 207         |
| <b>CUENCA</b>             | 138            | 154         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 47             | 16          |
| <b>VALENCIA</b>           | 28             | 46          |
| <b>ALBACETE</b>           | 125            | 141         |
| <b>ALICANTE</b>           | 126            | 125         |
| <b>MURCIA</b>             | 142            | 160         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>797</b>     | <b>849</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>1.646</b>   |             |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 9              | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 19             | 11               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 28             | 16               | 6                 | -              |
| <b>MADRID</b>             | 78             | 86               | 97                | 103            |
| <b>CUENCA</b>             | 80             | 89               | 99                | 105            |
| <b>VALENCIA</b>           | 5              | 14               | 24                | 30             |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 94               | 104               | 110            |
| <b>ALICANTE</b>           | 40             | 48               | 59                | 64             |
| <b>MURCIA</b>             | 57             | 66               | 215               | 80             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>354</b>     | <b>396</b>       | <b>609</b>        | <b>508</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>1.867</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 19             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 110            | 102         |
| <b>CUENCA</b>             | 112            | 104         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 35             | 16          |
| <b>VALENCIA</b>           | 26             | 29          |
| <b>ALBACETE</b>           | 117            | 109         |
| <b>ALICANTE</b>           | 69             | 72          |
| <b>MURCIA</b>             | 96             | 100         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>564</b>     | <b>532</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>1.096</b>   |             |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -55            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -55            | -55              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | -55            | -55              | -55               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -55            | -55              | -55               | -55            |
| <b>CUENCA</b>             | -33            | -36              | -39               | -40            |
| <b>VALENCIA</b>           | -55            | -55              | -55               | -55            |
| <b>ALBACETE</b>           | -20            | -25              | -30               | -32            |
| <b>ALICANTE</b>           | -55            | -55              | -55               | -55            |
| <b>MURCIA</b>             | -54            | -54              | 28                | -56            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-46</b>     | <b>-47</b>       | <b>-32</b>        | <b>-49</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-43</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | -38            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -43            | -51         |
| <b>CUENCA</b>             | -19            | -32         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -25            | 0           |
| <b>VALENCIA</b>           | -7             | -36         |
| <b>ALBACETE</b>           | -7             | -23         |
| <b>ALICANTE</b>           | -45            | -42         |
| <b>MURCIA</b>             | -32            | -38         |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-29</b>     | <b>-37</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-33</b>     |             |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 50              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 83              | 56             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 90              | 63             | 25                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 104             | 78             | 40                   | 15             | -               |
| MADRID                   | 21              | 71             | 104                  | 111            | 126             |
| CUENCA                   | 79              | 89             | 98                   | 101            | 96              |
| CASTELLÓN                | 190             | 172            | 140                  | 163            | 109             |
| VALENCIA                 | 160             | 142            | 110                  | 124            | 79              |
| ALICANTE                 | 178             | 151            | 113                  | 88             | 73              |
| MURCIA                   | 172             | 145            | 107                  | 82             | 67              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>904</b>      | <b>848</b>     | <b>714</b>           | <b>684</b>     | <b>551</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>3.701</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 19            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 37            | 17           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 54            | 34           | 17            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 57            | 38           | 21            | 17                   | -                |
| MADRID                    | 153           | 176          | 193           | 210                  | 213              |
| CUENCA                    | 123           | 146          | 163           | 180                  | 184              |
| CASTELLÓN                 | 136           | 123          | 187           | 234                  | 237              |
| VALENCIA                  | 128           | 93           | 157           | 204                  | 207              |
| ALBACETE                  | 27            | 50           | 67            | 84                   | 87               |
| ALICANTE                  | 81            | 71           | 54            | 71                   | 74               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>685</b>    | <b>675</b>   | <b>820</b>    | <b>999</b>           | <b>1.023</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>4.203</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | 23              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 39              | 33             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 36              | 29             | 18                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | 42              | 36             | 24                   | 7              | -               |
| <b>MADRID</b>            | 10              | 33             | 49                   | 45             | 52              |
| <b>CUENCA</b>            | 47              | 56             | 98                   | 94             | 96              |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 90              | 102            | 91                   | 56             | 49              |
| <b>VALENCIA</b>          | 76              | 88             | 77                   | 43             | 32              |
| <b>ALICANTE</b>          | 75              | 69             | 57                   | 40             | 33              |
| <b>MURCIA</b>            | 82              | 66             | 64                   | 47             | 40              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>422</b>      | <b>448</b>     | <b>461</b>           | <b>331</b>     | <b>303</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>1.965</b>    |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 12            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 22            | 10           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 35            | 24           | 13            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 31            | 20           | 9             | 13                   | -                |
| <b>MADRID</b>             | 68            | 116          | 92            | 105                  | 101              |
| <b>CUENCA</b>             | 112           | 126          | 136           | 150                  | 146              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 65            | 102          | 84            | 97                   | 93               |
| <b>VALENCIA</b>           | 52            | 88           | 71            | 84                   | 80               |
| <b>ALBACETE</b>           | 16            | 30           | 30            | 53                   | 39               |
| <b>ALICANTE</b>           | 48            | 34           | 24            | 37                   | 33               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>384</b>    | <b>508</b>   | <b>437</b>    | <b>540</b>           | <b>501</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>2.370</b>  |              |               |                      |                  |



**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN      | -54             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -53             | -41            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -60             | -54            | -31                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -60             | -54            | -40                  | -55            | -               |
| MADRID                   | -55             | -54            | -53                  | -59            | -59             |
| CUENCA                   | -41             | -37            | 0                    | -7             | 0               |
| CASTELLÓN                | -53             | -41            | -35                  | -66            | -55             |
| VALENCIA                 | -52             | -38            | -30                  | -65            | -60             |
| ALICANTE                 | -58             | -55            | -50                  | -55            | -55             |
| MURCIA                   | -52             | -55            | -40                  | -43            | -40             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-53</b>      | <b>-47</b>     | <b>-35</b>           | <b>-52</b>     | <b>-45</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-47</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | -40           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | -40           | -40          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -34           | -31          | -22           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -45           | -48          | -55           | -23                  | -                |
| MADRID                    | -56           | -34          | -52           | -50                  | -53              |
| CUENCA                    | -9            | -14          | -16           | -17                  | -21              |
| CASTELLÓN                 | -52           | -17          | -55           | -58                  | -61              |
| VALENCIA                  | -59           | -5           | -55           | -59                  | -62              |
| ALBACETE                  | -40           | -40          | -55           | -36                  | -55              |
| ALICANTE                  | -41           | -52          | -56           | -47                  | -55              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-44</b>    | <b>-25</b>   | <b>-47</b>    | <b>-46</b>           | <b>-51</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-44</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              |              |
| YECLA                     | 18             | -            |
| MADRID                    | 192            | 175          |
| CUENCA                    | 162            | 145          |
| CASTELLÓN                 | 105            | 87           |
| VALENCIA                  | 75             | 57           |
| ALBACETE                  | 66             | 49           |
| ALICANTE                  | 59             | 41           |
| MURCIA                    | 37             | 54           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>696</b>     | <b>608</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.305</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              |                |             |                 |
| VILLENA                   | 17             | -              |             |                 |
| ELDA                      | 28             | 11             | -           |                 |
| ALICANTE                  | 42             | 25             | 14          | -               |
| MADRID                    | 157            | 174            | 186         | 199             |
| CUENCA                    | 128            | 144            | 156         | 170             |
| CASTELLÓN                 | 78             | 84             | 96          | 110             |
| VALENCIA                  | 48             | 55             | 66          | 80              |
| ALBACETE                  | 31             | 48             | 60          | 73              |
| MURCIA                    | 94             | 60             | 49          | 54              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>578</b>     | <b>592</b>     | <b>626</b>  | <b>685</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>2.481</b>   |                |             |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 23             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 92             | 113          |
| <b>CUENCA</b>             | 137            | 118          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 81             | 58           |
| <b>VALENCIA</b>           | 67             | 45           |
| <b>ALBACETE</b>           | 41             | 61           |
| <b>ALICANTE</b>           | 56             | 27           |
| <b>MURCIA</b>             | 33             | 54           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>506</b>     | <b>476</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>982</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 8              | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 13             | 5              | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 19             | 12             | 6           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 66             | 74             | 79          | 85              |
| <b>CUENCA</b>             | 110            | 118            | 123         | 129             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 35             | 45             | 49          | 55              |
| <b>VALENCIA</b>           | 22             | 32             | 37          | 43              |
| <b>ALBACETE</b>           | 14             | 22             | 27          | 33              |
| <b>MURCIA</b>             | 46             | 39             | 34          | 24              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>313</b>     | <b>340</b>     | <b>354</b>  | <b>369</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>1.376</b>   |                |             |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 25             | -            |
| <b>MADRID</b>             | -52            | -35          |
| <b>CUENCA</b>             | -16            | -19          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -23            | -33          |
| <b>VALENCIA</b>           | -11            | -22          |
| <b>ALBACETE</b>           | -39            | 25           |
| <b>ALICANTE</b>           | -4             | -34          |
| <b>MURCIA</b>             | -12            | -1           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-27</b>     | <b>-22</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-25</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | -55            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | -55            | -55            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | -55            | -54            | -54         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -58            | -58            | -58         | -57             |
| <b>CUENCA</b>             | -14            | -18            | -21         | -24             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -55            | -47            | -49         | -50             |
| <b>VALENCIA</b>           | -54            | -43            | -44         | -46             |
| <b>ALBACETE</b>           | -55            | -55            | -55         | -55             |
| <b>MURCIA</b>             | -51            | -36            | -31         | -56             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-46</b>     | <b>-43</b>     | <b>-43</b>  | <b>-46</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-45</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 22           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 25           | 17                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 42           | 33                | 17            | -             |
| MADRID                    | 213          | 202               | 187           | 185           |
| CUENCA                    | 202          | 172               | 158           | 131           |
| CASTELLÓN                 | 94           | 86                | 69            | 53            |
| VALENCIA                  | 64           | 56                | 39            | 23            |
| ALBACETE                  | 106          | 76                | 61            | 78            |
| ALICANTE                  | 39           | 61                | 64            | 81            |
| MURCIA                    | 93           | 115               | 118           | 134           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>810</b>   | <b>768</b>        | <b>696</b>    | <b>683</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>2.957</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 20             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 45             | 25            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 83             | 63            | 38           | -               |
| MADRID                    | 211            | 205           | 230          | 230             |
| CUENCA                    | 157            | 151           | 156          | 200             |
| CASTELLÓN                 | 61             | 81            | 106          | 133             |
| VALENCIA                  | 31             | 51            | 76           | 103             |
| ALBACETE                  | 104            | 98            | 123          | 104             |
| ALICANTE                  | 114            | 94            | 69           | 31              |
| MURCIA                    | 167            | 147           | 122          | 84              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>845</b>     | <b>828</b>    | <b>883</b>   | <b>884</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>3.441</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 23           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 31           | 17                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 52           | 38                | 21            | -             |
| MADRID                    | 114          | 101               | 80            | 85            |
| CUENCA                    | 159          | 145               | 125           | 88            |
| CASTELLÓN                 | 61           | 46                | 35            | 26            |
| VALENCIA                  | 47           | 39                | 20            | 12            |
| ALBACETE                  | 62           | 49                | 28            | 34            |
| ALICANTE                  | 49           | 72                | 80            | 101           |
| MURCIA                    | 73           | 96                | 104           | 124           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>564</b>   | <b>548</b>        | <b>473</b>    | <b>471</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>2.056</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 20             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 45             | 25            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 83             | 63            | 38           | -               |
| MADRID                    | 102            | 106           | 131          | 115             |
| CUENCA                    | 104            | 108           | 113          | 160             |
| CASTELLÓN                 | 45             | 65            | 90           | 116             |
| VALENCIA                  | 31             | 51            | 76           | 103             |
| ALBACETE                  | 51             | 70            | 95           | 64              |
| ALICANTE                  | 114            | 94            | 69           | 31              |
| MURCIA                    | 138            | 118           | 93           | 54              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>584</b>     | <b>611</b>    | <b>666</b>   | <b>642</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>2.502</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 3            | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 25           | 0                 | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 25           | 12                | 25            | -             |
| MADRID                    | -46          | -50               | -57           | -54           |
| CUENCA                    | -21          | -15               | -21           | -33           |
| CASTELLÓN                 | -35          | -46               | -49           | -51           |
| VALENCIA                  | -26          | -31               | -48           | -45           |
| ALBACETE                  | -41          | -35               | -54           | -56           |
| ALICANTE                  | 25           | 17                | 25            | 25            |
| MURCIA                    | -22          | -17               | -12           | -7            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-30</b>   | <b>-29</b>        | <b>-32</b>    | <b>-31</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-30</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0              | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 0              | 0             | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 0              | 0             | 0            | -               |
| MADRID                    | -52            | -48           | -43          | -50             |
| CUENCA                    | -34            | -29           | -28          | -20             |
| CASTELLÓN                 | -27            | -20           | -16          | -12             |
| VALENCIA                  | 0              | 0             | 0            | 0               |
| ALBACETE                  | -51            | -29           | -23          | -39             |
| ALICANTE                  | 0              | 0             | 0            | 0               |
| MURCIA                    | -18            | -20           | -24          | -35             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-31</b>     | <b>-26</b>    | <b>-25</b>   | <b>-27</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-27</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 19           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 64           | 46              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 79           | 61              | 15            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 103          | 84              | 39            | 24           | -              |
| MADRID                    | 198          | 211             | 220           | 235          | 259            |
| CUENCA                    | 168          | 171             | 181           | 196          | 220            |
| CASTELLÓN                 | 297          | 127             | 172           | 187          | 211            |
| VALENCIA                  | 78           | 97              | 142           | 157          | 181            |
| ALBACETE                  | 72           | 75              | 85            | 100          | 123            |
| ALICANTE                  | 17           | 36              | 81            | 96           | 120            |
| MURCIA                    | 37           | 18              | 28            | 43           | 66             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>867</b>   | <b>735</b>      | <b>909</b>    | <b>1.014</b> | <b>1.180</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>4.705</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 28                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 91                | 63                | -               |
| MADRID                    | 239               | 221               | 283             |
| CUENCA                    | 191               | 191               | 211             |
| CASTELLÓN                 | 215               | 214               | 263             |
| VALENCIA                  | 185               | 184               | 232             |
| ALBACETE                  | 95                | 95                | 115             |
| ALICANTE                  | 52                | 73                | 101             |
| MURCIA                    | 46                | 28                | 48              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.023</b>      | <b>1.005</b>      | <b>1.252</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>3.281</b>      |                   |                 |



**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 8            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 51           | 42              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 69           | 61              | 19            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 93           | 85              | 43            | 24           | -              |
| MADRID                    | 96           | 100             | 126           | 145          | 169            |
| CUENCA                    | 141          | 159             | 165           | 184          | 207            |
| CASTELLÓN                 | 68           | 76              | 148           | 167          | 190            |
| VALENCIA                  | 54           | 63              | 134           | 157          | 177            |
| ALBACETE                  | 44           | 63              | 69            | 87           | 111            |
| ALICANTE                  | 21           | 16              | 58            | 77           | 101            |
| MURCIA                    | 16           | 8               | 34            | 53           | 77             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>441</b>   | <b>484</b>      | <b>734</b>    | <b>869</b>   | <b>1.032</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>3.560</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 20                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 69                | 49                | -               |
| MADRID                    | 128               | 116               | 128             |
| CUENCA                    | 187               | 160               | 173             |
| CASTELLÓN                 | 114               | 108               | 120             |
| VALENCIA                  | 100               | 94                | 107             |
| ALBACETE                  | 91                | 64                | 76              |
| ALICANTE                  | 33                | 53                | 60              |
| MURCIA                    | 38                | 24                | 36              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>690</b>        | <b>619</b>        | <b>700</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>2.009</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | -56          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | -21          | -7              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | -12          | 1               | 25            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -9           | 1               | 10            | 0            | -              |
| MADRID                    | -51          | -53             | -43           | -38          | -35            |
| CUENCA                    | -16          | -7              | -9            | -6           | -6             |
| CASTELLÓN                 | -77          | -40             | -14           | -11          | -10            |
| VALENCIA                  | -31          | -35             | -6            | -1           | -2             |
| ALBACETE                  | -38          | -16             | -19           | -12          | -10            |
| ALICANTE                  | 25           | -56             | -28           | -20          | -16            |
| MURCIA                    | -56          | -56             | 25            | 25           | 16             |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-49</b>   | <b>-34</b>      | <b>-19</b>    | <b>-14</b>   | <b>-13</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-24</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | -29               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -24               | -21               | -               |
| MADRID                    | -46               | -47               | -55             |
| CUENCA                    | -2                | -16               | -18             |
| CASTELLÓN                 | -47               | -50               | -54             |
| VALENCIA                  | -46               | -49               | -54             |
| ALBACETE                  | -5                | -32               | -33             |
| ALICANTE                  | -38               | -28               | -41             |
| MURCIA                    | -17               | -14               | -24             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-33</b>        | <b>-38</b>        | <b>-44</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-39</b>        |                   |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 33           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 207          | 196             |
| <b>CUENCA</b>               | 146          | 166             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 148          | 143             |
| <b>VALENCIA</b>             | 118          | 113             |
| <b>ALBACETE</b>             | 50           | 43              |
| <b>ALICANTE</b>             | 79           | 107             |
| <b>MURCIA</b>               | 25           | 53              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>772</b>   | <b>820</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>1.592</b> |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 28           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 167          | 127             |
| <b>CUENCA</b>             | 157          | 147             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 127          | 121             |
| <b>VALENCIA</b>           | 113          | 107             |
| <b>ALBACETE</b>           | 61           | 51              |
| <b>ALICANTE</b>           | 49           | 77              |
| <b>MURCIA</b>             | 25           | 53              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>700</b>   | <b>682</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>1.382</b> |                 |

**ANEXO 1.22: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               |             |                 |
| <b>CARAVACA</b>           | -15         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -19         | -35             |
| <b>CUENCA</b>             | 8           | -12             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -14         | -16             |
| <b>VALENCIA</b>           | -4          | -5              |
| <b>ALBACETE</b>           | 23          | 18              |
| <b>ALICANTE</b>           | -38         | -28             |
| <b>MURCIA</b>             | 0           | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-9</b>   | <b>-17</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>-13</b>  |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 63              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 97              | 34            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 180             | 113           | 83                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 209             | 142           | 113               | 29             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 222             | 155           | 139               | 42             | 26            | -               |
| MADRID                   | 51              | 113           | 147               | 231            | 260           | 275             |
| CASTELLÓN                | 267             | 200           | 184               | 87             | 71            | 45              |
| ALBACETE                 | 117             | 128           | 162               | 90             | 119           | 119             |
| ALICANTE                 | 227             | 238           | 218               | 159            | 141           | 115             |
| MURCIA                   | 218             | 229           | 263               | 205            | 189           | 163             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.165</b>    | <b>1.063</b>  | <b>1.147</b>      | <b>927</b>     | <b>949</b>    | <b>871</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>6.121</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 38                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 102                | 64                | -                   |
| MADRID                    | 104                | 122               | 172                 |
| CUENCA                    | 72                 | 64                | 114                 |
| CASTELLÓN                 | 164                | 136               | 174                 |
| VALENCIA                  | 124                | 86                | 86                  |
| ALBACETE                  | 97                 | 64                | 47                  |
| ALICANTE                  | 207                | 174               | 157                 |
| MURCIA                    | 197                | 165               | 147                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>965</b>         | <b>811</b>        | <b>896</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>2.672</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 47              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 75              | 28            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 145             | 98            | 69                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 173             | 126           | 98                | 29             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 183             | 136           | 123               | 38             | 26            | -               |
| MADRID                   | 46              | 93            | 121               | 190            | 219           | 232             |
| CASTELLÓN                | 223             | 176           | 164               | 79             | 66            | 41              |
| ALBACETE                 | 106             | 154           | 112               | 108            | 137           | 109             |
| ALICANTE                 | 205             | 254           | 211               | 143            | 124           | 109             |
| MURCIA                   | 201             | 250           | 207               | 195            | 183           | 157             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.010</b>    | <b>1.062</b>  | <b>967</b>        | <b>851</b>     | <b>880</b>    | <b>783</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>5.552</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 38                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 92                 | 55                | -                   |
| MADRID                    | 97                 | 110               | 165                 |
| CUENCA                    | 86                 | 77                | 132                 |
| CASTELLÓN                 | 160                | 122               | 160                 |
| VALENCIA                  | 115                | 78                | 90                  |
| ALBACETE                  | 101                | 77                | 56                  |
| ALICANTE                  | 200                | 176               | 106                 |
| MURCIA                    | 191                | 168               | 157                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>948</b>         | <b>807</b>        | <b>864</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>2.619</b>       |                   |                     |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | -25             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | -22             | -17           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | -20             | -13           | -17               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | -17             | -11           | -13               | -3             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | -18             | -12           | -11               | -10            | -2            | -               |
| <b>MADRID</b>            | -10             | -18           | -18               | -17            | -16           | -16             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -16             | -12           | -11               | -10            | -7            | -10             |
| <b>ALBACETE</b>          | -10             | 20            | -31               | 20             | 14            | -9              |
| <b>ALICANTE</b>          | -10             | 6             | -3                | -10            | -12           | -5              |
| <b>MURCIA</b>            | -8              | 9             | -21               | -5             | -3            | -3              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-13</b>      | <b>0</b>      | <b>-16</b>        | <b>-8</b>      | <b>-7</b>     | <b>-10</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-9</b>       |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | -2                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | -10                | -15               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | -7                 | -10               | -4                  |
| <b>CUENCA</b>               | 20                 | 20                | 15                  |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -3                 | -10               | -8                  |
| <b>VALENCIA</b>             | -8                 | -10               | 5                   |
| <b>ALBACETE</b>             | 4                  | 20                | 20                  |
| <b>ALICANTE</b>             | -3                 | 1                 | -32                 |
| <b>MURCIA</b>               | -3                 | 2                 | 6                   |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>-2</b>          | <b>-1</b>         | <b>-4</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   | <b>-2</b>          |                   |                     |



**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 28             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 64             | 36               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 92             | 54               | 19                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 259            | 288              | 323               | 342            |
| <b>CUENCA</b>             | 171            | 200              | 235               | 254            |
| <b>VALENCIA</b>           | 17             | 45               | 81                | 99             |
| <b>ALBACETE</b>           | 126            | 177              | 213               | 232            |
| <b>ALICANTE</b>           | 132            | 160              | 196               | 214            |
| <b>MURCIA</b>             | 179            | 208              | 243               | 262            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>913</b>     | <b>1.077</b>     | <b>1.326</b>      | <b>1.459</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>4.775</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 50             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 280            | 309          |
| <b>CUENCA</b>             | 192            | 221          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 50             | 21           |
| <b>VALENCIA</b>           | 39             | 66           |
| <b>ALBACETE</b>           | 169            | 198          |
| <b>ALICANTE</b>           | 184            | 183          |
| <b>MURCIA</b>             | 201            | 229          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.116</b>   | <b>1.226</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>2.342</b>   |              |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 26             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 58             | 32               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 83             | 49               | 17                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 234            | 259              | 291               | 308            |
| <b>CUENCA</b>             | 174            | 199              | 231               | 248            |
| <b>VALENCIA</b>           | 15             | 41               | 73                | 90             |
| <b>ALBACETE</b>           | 161            | 187              | 219               | 236            |
| <b>ALICANTE</b>           | 119            | 144              | 176               | 193            |
| <b>MURCIA</b>             | 162            | 187              | 219               | 236            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>889</b>     | <b>1.016</b>     | <b>1.240</b>      | <b>1.359</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>4.504</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 19             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 269            | 276          |
| <b>CUENCA</b>             | 209            | 216          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 36             | 17           |
| <b>VALENCIA</b>           | 37             | 57           |
| <b>ALBACETE</b>           | 197            | 203          |
| <b>ALICANTE</b>           | 145            | 166          |
| <b>MURCIA</b>             | 194            | 214          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.087</b>   | <b>1.148</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>2.235</b>   |              |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -10            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -10            | -10              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | -10            | -10              | -10               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -10            | -10              | -10               | -10            |
| <b>CUENCA</b>             | 1              | 0                | -2                | -2             |
| <b>VALENCIA</b>           | -10            | -10              | -10               | -10            |
| <b>ALBACETE</b>           | 27             | 5                | 3                 | 2              |
| <b>ALICANTE</b>           | -10            | -10              | -10               | -10            |
| <b>MURCIA</b>             | -10            | -10              | -10               | -10            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-3</b>      | <b>-6</b>        | <b>-6</b>         | <b>-7</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-6</b>      |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | -62            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -4             | -11         |
| <b>CUENCA</b>             | 9              | -2          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -28            | -20         |
| <b>VALENCIA</b>           | -4             | -13         |
| <b>ALBACETE</b>           | 16             | 3           |
| <b>ALICANTE</b>           | -21            | -10         |
| <b>MURCIA</b>             | -4             | -6          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-3</b>      | <b>-6</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-5</b>      |             |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 71              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 115             | 78             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 149             | 138            | 36                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 172             | 160            | 58                   | 22             | -               |
| MADRID                   | 32              | 103            | 147                  | 160            | 182             |
| CUENCA                   | 106             | 122            | 131                  | 137            | 128             |
| CASTELLÓN                | 281             | 248            | 202                  | 186            | 164             |
| VALENCIA                 | 236             | 203            | 157                  | 141            | 119             |
| ALICANTE                 | 260             | 223            | 168                  | 132            | 110             |
| MURCIA                   | 250             | 214            | 159                  | 123            | 101             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.337</b>    | <b>1.273</b>   | <b>1.023</b>         | <b>901</b>     | <b>804</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>5.337</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 29            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 55            | 26           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 79            | 50           | 24            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 86            | 57           | 31            | 25                   | -                |
| MADRID                    | 223           | 256          | 283           | 303                  | 313              |
| CUENCA                    | 169           | 203          | 229           | 253                  | 259              |
| CASTELLÓN                 | 204           | 176          | 274           | 298                  | 363              |
| VALENCIA                  | 159           | 131          | 229           | 253                  | 259              |
| ALBACETE                  | 41            | 74           | 101           | 125                  | 131              |
| ALICANTE                  | 112           | 97           | 71            | 96                   | 102              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>963</b>    | <b>963</b>   | <b>1.186</b>  | <b>1.352</b>         | <b>1.459</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>5.922</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 57              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 100             | 69             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 107             | 75             | 31                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 127             | 95             | 51                   | 20             | -               |
| MADRID                   | 29              | 86             | 129                  | 136            | 156             |
| CUENCA                   | 84              | 97             | 130                  | 150            | 154             |
| CASTELLÓN                | 250             | 215            | 175                  | 169            | 148             |
| VALENCIA                 | 210             | 175            | 135                  | 129            | 107             |
| ALICANTE                 | 226             | 194            | 150                  | 119            | 99              |
| MURCIA                   | 227             | 196            | 152                  | 121            | 101             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.152</b>    | <b>1.059</b>   | <b>922</b>           | <b>843</b>     | <b>764</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>4.739</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 29            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 55            | 26           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 78            | 49           | 23            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 83            | 54           | 28            | 23                   | -                |
| MADRID                    | 196           | 334          | 256           | 279                  | 284              |
| CUENCA                    | 195           | 151          | 255           | 277                  | 282              |
| CASTELLÓN                 | 188           | 178          | 198           | 221                  | 225              |
| VALENCIA                  | 148           | 137          | 157           | 180                  | 185              |
| ALBACETE                  | 41            | 74           | 91            | 123                  | 128              |
| ALICANTE                  | 131           | 97           | 71            | 82                   | 87               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>953</b>    | <b>999</b>   | <b>1.027</b>  | <b>1.185</b>         | <b>1.218</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>5.383</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | -19             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -13             | -12            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -29             | -45            | -14                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -26             | -41            | -13                  | -10            | -               |
| MADRID                   | -10             | -16            | -12                  | -15            | -15             |
| CUENCA                   | -21             | -20            | 0                    | 10             | 20              |
| CASTELLÓN                | -11             | -13            | -13                  | -9             | -10             |
| VALENCIA                 | -11             | -14            | -14                  | -9             | -10             |
| ALICANTE                 | -13             | -13            | -11                  | -10            | -10             |
| MURCIA                   | -9              | -8             | -5                   | -2             | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-14</b>      | <b>-17</b>     | <b>-10</b>           | <b>-7</b>      | <b>-5</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-11</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 0             | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 0             | 0            | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -2            | -3           | -6            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -4            | -5           | -10           | -6                   | -                |
| MADRID                    | -12           | 30           | -9            | -8                   | -9               |
| CUENCA                    | 15            | -25          | 11            | 10                   | 9                |
| CASTELLÓN                 | -8            | 1            | -28           | -26                  | -38              |
| VALENCIA                  | -7            | 5            | -31           | -29                  | -29              |
| ALBACETE                  | 0             | 0            | -10           | -1                   | -2               |
| ALICANTE                  | 17            | 0            | 0             | -14                  | -15              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-1</b>     | <b>4</b>     | <b>-13</b>    | <b>-12</b>           | <b>-16</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-9</b>     |              |               |                      |                  |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 24             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 267            | 247          |
| <b>CUENCA</b>             | 213            | 194          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 151            | 127          |
| <b>VALENCIA</b>           | 106            | 89           |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 65           |
| <b>ALICANTE</b>           | 83             | 59           |
| <b>MURCIA</b>             | 51             | 74           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>955</b>     | <b>855</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.810</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |              |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |              |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 25             | -              | <b>ELDA</b>  |                 |
| <b>ELDA</b>               | 42             | 17             | -            | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 63             | 38             | 21           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 229            | 254            | 271          | 292             |
| <b>CUENCA</b>             | 176            | 201            | 218          | 238             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 117            | 125            | 142          | 163             |
| <b>VALENCIA</b>           | 72             | 79             | 97           | 118             |
| <b>ALBACETE</b>           | 47             | 72             | 89           | 110             |
| <b>MURCIA</b>             | 131            | 83             | 181          | 71              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>834</b>     | <b>852</b>     | <b>1.019</b> | <b>992</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>3.697</b>   |                |              |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 24             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 220            | 210          |
| <b>CUENCA</b>             | 219            | 208          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 154            | 130          |
| <b>VALENCIA</b>           | 113            | 89           |
| <b>ALBACETE</b>           | 65             | 54           |
| <b>ALICANTE</b>           | 116            | 51           |
| <b>MURCIA</b>             | 45             | 67           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>932</b>     | <b>810</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.741</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 23             | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 38             | 16             | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 57             | 35             | 19          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 198            | 221            | 236         | 255             |
| <b>CUENCA</b>             | 197            | 219            | 235         | 253             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 105            | 110            | 125         | 144             |
| <b>VALENCIA</b>           | 66             | 74             | 90          | 108             |
| <b>ALBACETE</b>           | 43             | 65             | 81          | 99              |
| <b>MURCIA</b>             | 105            | 83             | 67          | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>770</b>     | <b>806</b>     | <b>853</b>  | <b>859</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>3.288</b>   |                |             |                 |



**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | <b>YECLA</b> |
| YECLA                     | 0              | -            |
| MADRID                    | -17            | -15          |
| CUENCA                    | 3              | 8            |
| CASTELLÓN                 | 2              | 2            |
| VALENCIA                  | 7              | 0            |
| ALBACETE                  | -23            | -17          |
| ALICANTE                  | 40             | -14          |
| MURCIA                    | -13            | -9           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-2</b>      | <b>-5</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-4</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| VILLENA                   | -10            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| ELDA                      | -10            | -10            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| ALICANTE                  | -9             | -9             | -8          | -               |
| MADRID                    | -14            | -13            | -13         | -13             |
| CUENCA                    | 12             | 9              | 8           | 6               |
| CASTELLÓN                 | -10            | -12            | -12         | -12             |
| VALENCIA                  | -8             | -6             | -7          | -8              |
| ALBACETE                  | -10            | -10            | -10         | -10             |
| MURCIA                    | -20            | 0              | -63         | -100            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-8</b>      | <b>-5</b>      | <b>-16</b>  | <b>-13</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-11</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 30           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 33           | 23                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 55           | 45                | 22            | -             |
| MADRID                    | 306          | 291               | 271           | 275           |
| CUENCA                    | 251          | 237               | 218           | 187           |
| CASTELLÓN                 | 133          | 122               | 100           | 78            |
| VALENCIA                  | 88           | 77                | 55            | 33            |
| ALBACETE                  | 123          | 109               | 89            | 111           |
| ALICANTE                  | 52           | 82                | 85            | 107           |
| MURCIA                    | 123          | 153               | 157           | 179           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.075</b> | <b>1.071</b>      | <b>974</b>    | <b>970</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>4.091</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 27             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 60             | 33            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 111            | 84            | 51           | -               |
| MADRID                    | 284            | 303           | 336          | 333             |
| CUENCA                    | 196            | 214           | 221          | 279             |
| CASTELLÓN                 | 87             | 113           | 147          | 182             |
| VALENCIA                  | 42             | 68            | 102          | 137             |
| ALBACETE                  | 143            | 139           | 172          | 151             |
| ALICANTE                  | 152            | 139           | 92           | 41              |
| MURCIA                    | 223            | 196           | 163          | 112             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.126</b>   | <b>1.172</b>  | <b>1.232</b> | <b>1.234</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>4.765</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 37           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 33           | 18                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 55           | 40                | 22            | -             |
| MADRID                    | 264          | 250               | 232           | 245           |
| CUENCA                    | 262          | 248               | 231           | 159           |
| CASTELLÓN                 | 114          | 98                | 80            | 67            |
| VALENCIA                  | 73           | 58                | 40            | 27            |
| ALBACETE                  | 108          | 94                | 77            | 93            |
| ALICANTE                  | 52           | 77                | 85            | 107           |
| MURCIA                    | 123          | 148               | 157           | 179           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>996</b>   | <b>973</b>        | <b>901</b>    | <b>876</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>3.747</b> |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 32             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 72             | 40            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 133            | 101           | 61           | -               |
| MADRID                    | 262            | 267           | 307          | 304             |
| CUENCA                    | 202            | 206           | 187          | 302             |
| CASTELLÓN                 | 74             | 123           | 163          | 205             |
| VALENCIA                  | 50             | 82            | 122          | 164             |
| ALBACETE                  | 110            | 121           | 161          | 148             |
| ALICANTE                  | 182            | 150           | 73           | 49              |
| MURCIA                    | 253            | 221           | 181          | 120             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.134</b>   | <b>1.170</b>  | <b>1.193</b> | <b>1.291</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>4.788</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 23           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 0            | -20               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 0            | -10               | 0             | -             |
| MADRID                    | -14          | -14               | -14           | -11           |
| CUENCA                    | 5            | 5                 | 6             | -15           |
| CASTELLÓN                 | -15          | -20               | -19           | -14           |
| VALENCIA                  | -17          | -25               | -27           | -19           |
| ALBACETE                  | -12          | -13               | -14           | -17           |
| ALICANTE                  | 0            | -6                | 0             | 0             |
| MURCIA                    | 0            | -3                | 0             | 0             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-7</b>    | <b>-9</b>         | <b>-7</b>     | <b>-10</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-8</b>    |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 20             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 20             | 20            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 20             | 20            | 20           | -               |
| MADRID                    | -8             | -12           | -9           | -9              |
| CUENCA                    | 3              | -4            | -15          | 8               |
| CASTELLÓN                 | -15            | 8             | 11           | 13              |
| VALENCIA                  | 20             | 20            | 20           | 20              |
| ALBACETE                  | -23            | -13           | -7           | -2              |
| ALICANTE                  | 20             | 8             | -20          | 20              |
| MURCIA                    | 14             | 13            | 11           | 7               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1</b>       | <b>0</b>      | <b>-3</b>    | <b>5</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>0</b>       |               |              |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 25           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 85           | 61              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 105          | 81              | 20            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 137          | 112             | 52            | 32           | -              |
| MADRID                    | 289          | 307             | 319           | 339          | 371            |
| CUENCA                    | 235          | 238             | 251           | 271          | 302            |
| CASTELLÓN                 | 159          | 184             | 245           | 265          | 296            |
| VALENCIA                  | 114          | 139             | 200           | 220          | 251            |
| ALBACETE                  | 107          | 110             | 122           | 142          | 174            |
| ALICANTE                  | 23           | 47              | 108           | 128          | 160            |
| MURCIA                    | 49           | 24              | 37            | 57           | 88             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>976</b>   | <b>1.048</b>    | <b>1.281</b>  | <b>1.421</b> | <b>1.643</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>6.369</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 86                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 134               | 75                | -               |
| MADRID                    | 344               | 321               | 350             |
| CUENCA                    | 266               | 267               | 296             |
| CASTELLÓN                 | 311               | 316               | 341             |
| VALENCIA                  | 266               | 275               | 296             |
| ALBACETE                  | 138               | 139               | 168             |
| ALICANTE                  | 85                | 97                | 138             |
| MURCIA                    | 92                | 39                | 67              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.503</b>      | <b>1.454</b>      | <b>1.654</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>4.611</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 25           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 85           | 61              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 105          | 81              | 20            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 131          | 106             | 45            | 25           | -              |
| MADRID                    | 255          | 280             | 293           | 313          | 338            |
| CUENCA                    | 253          | 279             | 276           | 296          | 322            |
| CASTELLÓN                 | 149          | 174             | 234           | 254          | 280            |
| VALENCIA                  | 109          | 133             | 194           | 214          | 239            |
| ALBACETE                  | 99           | 125             | 122           | 142          | 168            |
| ALICANTE                  | 23           | 47              | 108           | 128          | 141            |
| MURCIA                    | 49           | 24              | 37            | 57           | 82             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>936</b>   | <b>1.061</b>    | <b>1.264</b>  | <b>1.404</b> | <b>1.569</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>6.235</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 32                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 111               | 79                | -               |
| MADRID                    | 325               | 296               | 313             |
| CUENCA                    | 324               | 294               | 325             |
| CASTELLÓN                 | 219               | 230               | 268             |
| VALENCIA                  | 178               | 189               | 228             |
| ALBACETE                  | 170               | 140               | 171             |
| ALICANTE                  | 52                | 84                | 142             |
| MURCIA                    | 69                | 40                | 71              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.336</b>      | <b>1.274</b>      | <b>1.518</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>4.127</b>      |                   |                 |

**ANEXO 1.27: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -45                               | -1                   | 2   |
| CUENCA                | -27                               | 1                    | 4   |
| CARBONERAS            | -33                               | 0                    | 3   |
| REQUENA               | -44                               | -1                   | 2   |
| CHESTE                | -37                               | 0                    | 3   |
| VALENCIA              | -44                               | -1                   | 2   |
| LA ALMARCHA           | -40                               | 0                    | 3   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -36                               | 0                    | 3   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -35                               | 0                    | 3   |
| SAGUNTO               | -46                               | -1                   | 2   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -47                               | -1                   | 2   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -32                               | 0                    | 3   |
| VINAROZ               | -49                               | -1                   | 2   |
| SEGORBE               | -29                               | 1                    | 4   |
| ONDA                  | -37                               | 0                    | 3   |
| ARANJUEZ              | -53                               | -2                   | 1   |
| ALCÁZAR               | -47                               | -1                   | 2   |
| VILLARROBLEDO         | -35                               | 0                    | 3   |
| LA RODA               | -52                               | -1                   | 2   |
| ALBACETE              | -45                               | -1                   | 2   |
| HELLÍN                | -44                               | -1                   | 2   |
| CIEZA                 | -25                               | 1                    | 4   |
| MURCIA                | -47                               | -1                   | 2   |
| TORREPACHECO          | -46                               | -1                   | 2   |
| CARTAGENA             | -51                               | -1                   | 2   |
| JUMILLA               | -27                               | 1                    | 4   |
| YECLA                 | -22                               | 1                    | 4   |
| ALMANSA               | -46                               | -1                   | 2   |
| VILLENA               | -43                               | -1                   | 2   |
| ELDA                  | -43                               | -1                   | 2   |
| ALICANTE              | -46                               | -1                   | 2   |
| ALCOY                 | -30                               | 0                    | 3   |
| ONTENIENTE            | -29                               | 1                    | 4   |
| JÁTIVA                | -32                               | 0                    | 3   |
| ALCIRA                | -31                               | 0                    | 3   |
| CULLERA               | -31                               | 0                    | 3   |
| GANDÍA                | -26                               | 1                    | 4   |
| DENIA                 | -25                               | 1                    | 4   |
| BENIDORM              | -27                               | 1                    | 4   |
| ELCHE                 | -49                               | -1                   | 2   |
| ORIHUELA              | -34                               | 0                    | 3   |
| TOTANA                | -19                               | 2                    | 5   |
| LORCA                 | -14                               | 2                    | 5   |
| ÁGUILAS               | -13                               | 2                    | 5   |
| TORREVIEJA            | -33                               | 0                    | 3   |
| SAN JAVIER            | -38                               | 0                    | 3   |
| MAZARRÓN              | -44                               | -1                   | 2   |
| MULA                  | -9                                | 2                    | 5   |
| CARAVACA              | -17                               | 2                    | 5   |
| Media                 | -36                               |                      |   |
| Desviación típica     | 11                                |                      |   |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 0            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 0            | 0               | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 0            | 0               | 0             | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -5           | -6              | -12           | -20          | -              |
| MADRID                    | -12          | -9              | -8            | -8           | -9             |
| CUENCA                    | 8            | 17              | 10            | 9            | 6              |
| CASTELLÓN                 | -6           | -6              | -4            | -4           | -6             |
| VALENCIA                  | -5           | -4              | -3            | -3           | -5             |
| ALBACETE                  | -7           | 14              | 0             | 0            | -4             |
| ALICANTE                  | 0            | 0               | 0             | 0            | -11            |
| MURCIA                    | 0            | 0               | 0             | 0            | -7             |
| <b>ACC INTEG.</b>         | <b>-4</b>    | <b>1</b>        | <b>-1</b>     | <b>-1</b>    | <b>-4</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-2</b>    |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | -63               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -17               | 5                 | -               |
| MADRID                    | -6                | -8                | -11             |
| CUENCA                    | 21                | 10                | 10              |
| CASTELLÓN                 | -30               | -27               | -21             |
| VALENCIA                  | -33               | -31               | -23             |
| ALBACETE                  | 23                | 1                 | 2               |
| ALICANTE                  | -39               | -13               | 3               |
| MURCIA                    | -25               | 3                 | 5               |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>-11</b>        | <b>-12</b>        | <b>-8</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-10</b>        |                   |                 |



**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A INICIOS DEL SIGLO XIX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>                 | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>             | 44           | -               |
| <b>MADRID</b>               | 298          | 283             |
| <b>CUENCA</b>               | 203          | 229             |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 209          | 202             |
| <b>VALENCIA</b>             | 164          | 157             |
| <b>ALBACETE</b>             | 74           | 60              |
| <b>ALICANTE</b>             | 105          | 142             |
| <b>MURCIA</b>               | 33           | 75              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>1.086</b> | <b>1.147</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>2.233</b> |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 53           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 280          | 261             |
| <b>CUENCA</b>             | 278          | 259             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 218          | 218             |
| <b>VALENCIA</b>           | 177          | 177             |
| <b>ALBACETE</b>           | 124          | 105             |
| <b>ALICANTE</b>           | 111          | 156             |
| <b>MURCIA</b>             | 40           | 85              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.229</b> | <b>1.261</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>2.491</b> |                 |

**ANEXO 1.23: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) ACC. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 20          | -               |
| <b>MADRID</b>             | -6          | -8              |
| <b>CUENCA</b>             | 37          | 13              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4           | 8               |
| <b>VALENCIA</b>           | 8           | 13              |
| <b>ALBACETE</b>           | 67          | 75              |
| <b>ALICANTE</b>           | 6           | 10              |
| <b>MURCIA</b>             | 20          | 13              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>13</b>   | <b>10</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>12</b>   |                 |

**ANEXO 1.24: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -62                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -67                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 1     | -70                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -68                               | -1                   | 1   |
| CORREDOR 2        | -69                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 2     | -60                               | 1                    | 3   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -51                               | 2                    | 4   |
| SUBCORREDOR 3     | -69                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 4     | -62                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | -64                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 6     | -60                               | 1                    | 3   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -62                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 7     | -58                               | 1                    | 3   |
| Media             | -63                               |                      |   |
| Desviación típica | 5                                 |                      |   |

**ANEXO 1.25: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE COSTE DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -63                               | 0                    | 2   |
| CUENCA                | -60                               | 1                    | 3   |
| CARBONERAS            | -44                               | 3                    | 4   |
| REQUENA               | -69                               | -1                   | 1   |
| CHESTE                | -68                               | -1                   | 1   |
| VALENCIA              | -70                               | -1                   | 1   |
| LA ALMARCHA           | -71                               | -1                   | 1   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -70                               | -1                   | 1   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -58                               | 1                    | 3   |
| SAGUNTO               | -69                               | -1                   | 1   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -70                               | -1                   | 1   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -70                               | -1                   | 1   |
| VINAROS               | -71                               | -1                   | 1   |
| SEGORBE               | -64                               | 0                    | 2   |
| ONDA                  | -71                               | -1                   | 1   |
| ARANJUEZ              | -69                               | -1                   | 1   |
| ALCÁZAR               | -71                               | -1                   | 1   |
| VILLARROBLEDO         | -67                               | -1                   | 1   |
| LA RODA               | -68                               | -1                   | 1   |
| ALBACETE              | -68                               | -1                   | 1   |
| HELLÍN                | -49                               | 2                    | 4   |
| CIEZA                 | -54                               | 1                    | 3   |
| MURCIA                | -65                               | 0                    | 2   |
| TORREPACHECO          | -62                               | 0                    | 2   |
| CARTAGENA             | -64                               | 0                    | 2   |
| JUMILLA               | -43                               | 3                    | 5   |
| YECLA                 | -59                               | 1                    | 3   |
| ALMANSA               | -68                               | -1                   | 1   |
| VILLENA               | -68                               | -1                   | 1   |
| ELDA                  | -68                               | -1                   | 1   |
| ALICANTE              | -71                               | -1                   | 1   |
| ALCOY                 | -61                               | 0                    | 2   |
| ONTENIENTE            | -62                               | 0                    | 2   |
| JÁTIVA                | -62                               | 0                    | 2   |
| ALCIRA                | -65                               | 0                    | 2   |
| CULLERA               | -64                               | 0                    | 2   |
| GANDÍA                | -64                               | 0                    | 2   |
| DENIA                 | -64                               | 0                    | 2   |
| BENIDORM              | -64                               | 0                    | 2   |
| ELCHE                 | -68                               | -1                   | 1   |
| ORIHUELA              | -58                               | 1                    | 3   |
| TOTANA                | -59                               | 1                    | 3   |
| LORCA                 | -58                               | 1                    | 3   |
| ÁGUILAS               | -58                               | 1                    | 3   |
| TORREVIEJA            | -60                               | 1                    | 3   |
| SAN JAVIER            | -62                               | 0                    | 2   |
| MAZARRÓN              | -62                               | 0                    | 2   |
| MULA                  | -59                               | 1                    | 3   |
| CARAVACA              | -57                               | 1                    | 3   |
| Media                 | -63                               |                      |   |
| Desviación típica     | 7                                 |                      |   |

**ANEXO 1.26: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

|                   | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -38                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -40                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 1     | -43                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -33                               | 0                    | 2   |
| CORREDOR 2        | -47                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 2     | -44                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -25                               | 1                    | 3   |
| SUBCORREDOR 3     | -45                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 4     | -30                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | -27                               | 1                    | 3   |
| SUBCORREDOR 6     | -24                               | 1                    | 3   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -39                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 7     | -13                               | 2                    | 4   |
| Media             | -34                               |                      |   |
| Desviación típica | 10                                |                      |   |

**ANEXO 1.27: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE TIEMPO DE VIAJEROS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -45                               | -1                   | 2   |
| CUENCA                | -27                               | 1                    | 4   |
| CARBONERAS            | -33                               | 0                    | 3   |
| REQUENA               | -44                               | -1                   | 2   |
| CHESTE                | -37                               | 0                    | 3   |
| VALENCIA              | -44                               | -1                   | 2   |
| LA ALMARCHA           | -40                               | 0                    | 3   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -36                               | 0                    | 3   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -35                               | 0                    | 3   |
| SAGUNTO               | -46                               | -1                   | 2   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -47                               | -1                   | 2   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -32                               | 0                    | 3   |
| VINAROZ               | -49                               | -1                   | 2   |
| SEGORBE               | -29                               | 1                    | 4   |
| ONDA                  | -37                               | 0                    | 3   |
| ARANJUEZ              | -53                               | -2                   | 1   |
| ALCÁZAR               | -47                               | -1                   | 2   |
| VILLARROBLEDO         | -35                               | 0                    | 3   |
| LA RODA               | -52                               | -1                   | 2   |
| ALBACETE              | -45                               | -1                   | 2   |
| HELLÍN                | -44                               | -1                   | 2   |
| CIEZA                 | -25                               | 1                    | 4   |
| MURCIA                | -47                               | -1                   | 2   |
| TORREPACHECO          | -46                               | -1                   | 2   |
| CARTAGENA             | -51                               | -1                   | 2   |
| JUMILLA               | -27                               | 1                    | 4   |
| YECLA                 | -22                               | 1                    | 4   |
| ALMANSA               | -46                               | -1                   | 2   |
| VILLENA               | -43                               | -1                   | 2   |
| ELDA                  | -43                               | -1                   | 2   |
| ALICANTE              | -46                               | -1                   | 2   |
| ALCOY                 | -30                               | 0                    | 3   |
| ONTENIENTE            | -29                               | 1                    | 4   |
| JÁTIVA                | -32                               | 0                    | 3   |
| ALCIRA                | -31                               | 0                    | 3   |
| CULLERA               | -31                               | 0                    | 3   |
| GANDÍA                | -26                               | 1                    | 4   |
| DENIA                 | -25                               | 1                    | 4   |
| BENIDORM              | -27                               | 1                    | 4   |
| ELCHE                 | -49                               | -1                   | 2   |
| ORIHUELA              | -34                               | 0                    | 3   |
| TOTANA                | -19                               | 2                    | 5   |
| LORCA                 | -14                               | 2                    | 5   |
| ÁGUILAS               | -13                               | 2                    | 5   |
| TORREVIEJA            | -33                               | 0                    | 3   |
| SAN JAVIER            | -38                               | 0                    | 3   |
| MAZARRÓN              | -44                               | -1                   | 2   |
| MULA                  | -9                                | 2                    | 5   |
| CARAVACA              | -17                               | 2                    | 5   |
| Media                 | -36                               |                      |   |
| Desviación típica     | 11                                |                      |   |

**ANEXO 1.28: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE COSTE DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -37                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -32                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 1     | -38                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -34                               | 0                    | 2   |
| CORREDOR 2        | -41                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 2     | -37                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -29                               | 1                    | 3   |
| SUBCORREDOR 3     | -37                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 4     | -34                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | -26                               | 1                    | 3   |
| SUBCORREDOR 6     | -31                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -38                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 7     | -22                               | 2                    | 4   |
| Media             | -34                               |                      |   |
| Desviación típica | 5                                 |                      |   |



**ANEXO 1.29: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE COSTE DE MERCANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -42                               | -1                   | 2   |
| CUENCA                | -27                               | 1                    | 4   |
| CARBONERAS            | -41                               | -1                   | 2   |
| REQUENA               | -35                               | 0                    | 3   |
| CHESTE                | -37                               | -1                   | 3   |
| VALENCIA              | -40                               | -1                   | 2   |
| LA ALMARCHA           | -35                               | 0                    | 3   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -28                               | 1                    | 4   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -33                               | 0                    | 3   |
| SAGUNTO               | -39                               | -1                   | 2   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -39                               | -1                   | 2   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -40                               | -1                   | 2   |
| VINAROS               | -35                               | 0                    | 3   |
| SEGORBE               | -32                               | 0                    | 3   |
| ONDA                  | -36                               | 0                    | 3   |
| ARANJUEZ              | -46                               | -2                   | 1   |
| ALCÁZAR               | -44                               | -1                   | 2   |
| VILLARROBLEDO         | -37                               | 0                    | 3   |
| LA RODA               | -40                               | -1                   | 2   |
| ALBACETE              | -35                               | 0                    | 3   |
| HELLÍN                | -17                               | 2                    | 5   |
| CIEZA                 | -26                               | 1                    | 4   |
| MURCIA                | -20                               | 2                    | 5   |
| TORREPACHECO          | -44                               | -1                   | 2   |
| CARTAGENA             | -46                               | -2                   | 1   |
| JUMILLA               | -24                               | 1                    | 4   |
| YECLA                 | -35                               | 0                    | 3   |
| ALMANSA               | -39                               | -1                   | 2   |
| VILLENA               | -37                               | -1                   | 2   |
| ELDA                  | -38                               | -1                   | 2   |
| ALICANTE              | -36                               | 0                    | 3   |
| ALCOY                 | -32                               | 0                    | 3   |
| ONTENIENTE            | -34                               | 0                    | 3   |
| JÁTIVA                | -35                               | 0                    | 3   |
| ALCIRA                | -37                               | 0                    | 3   |
| CULLERA               | -25                               | 1                    | 4   |
| GANDÍA                | -27                               | 1                    | 4   |
| DENIA                 | -27                               | 1                    | 4   |
| BENIDORM              | -25                               | 1                    | 4   |
| ELCHE                 | -35                               | 0                    | 3   |
| ORIHUELA              | -32                               | 0                    | 3   |
| TOTANA                | -28                               | 1                    | 4   |
| LORCA                 | -30                               | 1                    | 4   |
| ÁGUILAS               | -31                               | 0                    | 3   |
| TORREVIEJA            | -37                               | -1                   | 2   |
| SAN JAVIER            | -40                               | -1                   | 2   |
| MAZARRÓN              | -37                               | -1                   | 2   |
| MULA                  | -21                               | 2                    | 5   |
| CARAVACA              | -23                               | 2                    | 5   |
| Media                 | -34                               |                      |   |
| Desviación típica     | 7                                 |                      |   |

**ANEXO 1.30: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE TIEMPO DE MERCANCIAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -9                                | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -2                                | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 1     | -6                                | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -5                                | 0                    | 2   |
| CORREDOR 2        | -11                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 2     | -9                                | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -4                                | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 3     | -11                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 4     | -8                                | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | 0                                 | 1                    | 3   |
| SUBCORREDOR 6     | -2                                | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -10                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 7     | 12                                | 3                    | 5   |
| Media             | -5                                |                      |   |
| Desviación típica | 6                                 |                      |   |

**ANEXO 1.31: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN TÉRMINOS DE TIEMPO DE MERCANCÍAS DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -13                               | -1                   | 2   |
| CUENCA                | 0                                 | 1                    | 4   |
| CARBONERAS            | -16                               | -2                   | 1   |
| REQUENA               | -8                                | 0                    | 3   |
| CHESTE                | -7                                | 0                    | 3   |
| VALENCIA              | -10                               | -1                   | 2   |
| LA ALMARCHA           | -2                                | 1                    | 4   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -1                                | 1                    | 4   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -4                                | 0                    | 3   |
| SAGUNTO               | -3                                | 0                    | 3   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -6                                | 0                    | 3   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -6                                | 0                    | 3   |
| VINAROZ               | -7                                | 0                    | 3   |
| SEGORBE               | -3                                | 0                    | 3   |
| ONDA                  | -6                                | 0                    | 3   |
| ARANJUEZ              | -14                               | -1                   | 2   |
| ALCÁZAR               | -17                               | -2                   | 1   |
| VILLARROBLEDO         | -10                               | -1                   | 2   |
| LA RODA               | -7                                | 0                    | 3   |
| ALBACETE              | -5                                | 0                    | 3   |
| HELLÍN                | -1                                | 1                    | 4   |
| CIEZA                 | 4                                 | 1                    | 4   |
| MURCIA                | -13                               | -1                   | 2   |
| TORREPACHECO          | -12                               | -1                   | 2   |
| CARTAGENA             | -16                               | -2                   | 1   |
| JUMILLA               | -2                                | 1                    | 4   |
| YECLA                 | -5                                | 0                    | 3   |
| ALMANSA               | -8                                | 0                    | 3   |
| VILLENA               | -5                                | 0                    | 3   |
| ELDA                  | -16                               | -2                   | 1   |
| ALICANTE              | -13                               | -1                   | 2   |
| ALCOY                 | -7                                | 0                    | 3   |
| ONTENIENTE            | -9                                | -1                   | 2   |
| JÁTIVA                | -7                                | 0                    | 3   |
| ALCIRA                | -10                               | -1                   | 2   |
| CULLERA               | 1                                 | 1                    | 4   |
| GANDÍA                | 0                                 | 1                    | 4   |
| DENIA                 | -3                                | 0                    | 3   |
| BENIDORM              | 5                                 | 2                    | 5   |
| ELCHE                 | -4                                | 0                    | 3   |
| ORIHUELA              | 1                                 | 1                    | 4   |
| TOTANA                | -1                                | 1                    | 4   |
| LORCA                 | -1                                | 1                    | 4   |
| ÁGUILAS               | -4                                | 0                    | 3   |
| TORREVIEJA            | -11                               | -1                   | 2   |
| SAN JAVIER            | -12                               | -1                   | 2   |
| MAZARRÓN              | -8                                | 0                    | 3   |
| MULA                  | 13                                | 3                    | 5   |
| CARAVACA              | 10                                | 2                    | 5   |
| Media                 | -6                                |                      |   |
| Desviación típica     | 6                                 |                      |   |

**ANEXO 2.1: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA         | ZONAS           | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-------------------|-----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| ÁREAS REGIONALES  | CORREDOR 1      | 366.916   | 0                       | 0   | 6   |
|                   | SUBCORREDOR 2   | 310.602   | 10.000                  | 1   |   |
| ÁREAS MUY GRANDES | SUBCORREDOR 6   | 166.236   | 20.000                  | 1   |   |
| ÁREAS GRANDES     | SUBCORREDOR 3   | 118.784   | 30.000                  | 1   |   |
|                   | CORREDOR 2      | 109.283   | 40.000                  | 1   |   |
| ÁREAS MEDIANAS    | SUBCORREDOR 4   | 87.400    | 50.000                  | 2   |   |
|                   | SUBCORREDOR 1   | 70.796    | 60.000                  | 0   |   |
| ÁREAS PEQUEÑAS    | AREA INTERIOR 3 | 46.866    | 70.000                  | 0   | 2   |
|                   | SUBCORREDOR 5   | 43.520    | 80.000                  | 1   |   |
|                   | SUBCORREDOR 7   | 34.340    | 90.000                  | 1   |   |
|                   | AREA INTERIOR 4 | 27.999    | 100.000                 | 0   | 2   |
|                   | AREA INTERIOR 2 | 14.075    | 110.000                 | 1   |   |
|                   | AREA INTERIOR 1 | 8.880     | 120.000                 | 1   |   |
|                   |                 |           | 130.000                 | 0   |   |
|                   |                 |           | 140.000                 | 0   |   |
|                   |                 |           | 150.000                 | 0   |   |
|                   |                 |           | 160.000                 | 0   |   |
|                   |                 | 170.000   | 1                       |   |   |
|                   |                 | 180.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 190.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 200.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 210.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 220.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 230.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 240.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 250.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 260.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 270.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 280.000   | 0                       |   |   |
|                   |                 | 290.000   | 0                       |   |   |

**ANEXO 2.1: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |       |           | 300.000                 | 0   | 1   |
|           |       |           | 310.000                 | 0   | 1   |
|           |       |           | 320.000                 | 1   |   |
|           |       |           | 330.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 340.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 350.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 360.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 370.000                 | 1   | 1   |

**ANEXO 2.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA          | MUNICIPIOS          | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|--------------------|---------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| GREDES CAPITALES   | MADRID              | -              | 1.383.951 |                         |   |   |
| CAPITALES MEDIANAS | VALENCIA            | 1              | 320.195   | 0                       | 0   |   |
| CAPITALES PEQUEÑAS | MURCIA              | 2              | 158.724   | 2000                    | 2   |   |
| GRANDES CIUDADES   | CARTAGENA           | 3              | 102.518   | 4000                    | 3   |   |
| CIUDADES MEDIANAS  | ALICANTE            | 4              | 73.071    | 6000                    | 3   |   |
|                    | LORCA               | 4              | 60.300    | 8000                    | 3   |   |
| CIUDADES PEQUEÑAS  | ALBACETE            | 5              | 41.885    | 10000                   | 3   | 14  |
|                    | ALCOY               | 5              | 38.739    | 12000                   | 1   |   |
|                    | ORIHUELA            | 5              | 38.570    | 14000                   | 7   |   |
|                    | ELCHE               | 5              | 38.013    | 16000                   | 6   |   |
|                    | CASTELLON           | 5              | 36.781    | 18000                   | 4   |   |
| MUN. URBANOS       | YECLA               | 6              | 26.410    | 20000                   | 0   | 18  |
|                    | ALCÁZAR DE SAN JUAN | 6              | 24.205    | 22000                   | 4   |   |
|                    | HELLÍN              | 6              | 22.537    | 24000                   | 1   |   |
|                    | CARAVACA            | 6              | 21.306    | 26000                   | 1   |   |
|                    | ALCIRA              | 6              | 21.232    | 28000                   | 1   |   |
|                    | JUMILLA             | 6              | 20.456    | 30000                   | 0   |   |
|                    | SAGUNTO             | 6              | 20.235    | 32000                   | 0   |   |
| MUN. URBANOS       | CIEZA               | 7              | 17.889    | 34000                   | 0   | 7   |
|                    | REQUENA             | 7              | 17.650    | 36000                   | 0   |   |
|                    | VILLENA             | 7              | 17.638    | 38000                   | 1   |   |
|                    | VILLARROBLEDO       | 7              | 17.461    | 40000                   | 3   |   |
|                    | AGUILAS             | 7              | 15.745    | 42000                   | 1   |   |
|                    | CUENCA              | 7              | 15.599    | 44000                   | 0   |   |
|                    | ARANJUEZ            | 7              | 15.245    | 46000                   | 0   |   |
|                    | JÁTIVA              | 7              | 15.087    | 48000                   | 0   |   |
|                    | ALMANSA             | 7              | 14.630    | 50000                   | 0   |   |
|                    | GANDÍA              | 7              | 14.009    | 52000                   | 0   |   |
|                    | TOTANA              | 7              | 13.608    | 54000                   | 0   |   |
|                    | MAZARRÓN            | 7              | 13.604    | 56000                   | 0   |   |
|                    | ELDA                | 7              | 13.445    | 58000                   | 0   | 5   |

**ANEXO 2.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA        | MUNICIPIOS           | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|------------------|----------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| MUN. INTERMEDIOS | CULLERA              | 7              | 13.335    | 60000                   | 0   | 1   |
|                  | DENIA                | 7              | 13.063    | 62000                   | 1   |   |
|                  | MULA                 | 7              | 13.034    | 64000                   | 0   |   |
|                  | ONTENIENTE           | 7              | 12.342    | 66000                   | 0   |   |
|                  | LA RODA              | 7              | 10.487    | 68000                   | 0   |   |
| MUN. RURALES     | TORRE-PACHECO        | 8              | 8.934     | 70000                   | 0   |   |
|                  | TORREVIEJA           | 8              | 8.754     | 72000                   | 0   |   |
|                  | VINAROS              | 8              | 8.281     | 74000                   | 1   |   |
|                  | ONDA                 | 8              | 7.472     | 76000                   | 0   |   |
|                  | TARANCÓN             | 8              | 6.919     | 78000                   | 0   |   |
|                  | SEGORBE              | 8              | 6.603     | 80000                   | 0   |   |
|                  | SAN JAVIER           | 8              | 5.641     | 82000                   | 0   |   |
|                  | ALCALÁ DE CHIVERT    | 8              | 5.499     | 84000                   | 0   |   |
|                  | CHESTE               | 8              | 5.101     | 86000                   | 0   |   |
|                  | CASAS IBÁÑEZ         | 8              | 3.990     | 88000                   | 0   |   |
|                  | MOTILLA DEL PALANCAR | 8              | 3.678     | 90000                   | 0   |   |
|                  | BENIDORM             | 8              | 3.113     | 92000                   | 0   |   |
|                  | CARBONERAS           | 8              | 1.452     | 94000                   | 0   |   |
|                  | LA ALMARCHA          | 8              | 1.212     | 96000                   | 0   |   |
|                  |                      |                |           |                         | 98000                                       | 0   |
|                  |                      |                |           | 100000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 102000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 104000                  | 1   |   |
|                  |                      |                |           | 106000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 108000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 110000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 112000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 114000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 116000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 118000                  | 0   |   |
|                  |                      |                |           | 120000                  | 0   |   |

**ANEXO 2.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 122000                  | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 124000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 126000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 128000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 130000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 132000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 134000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 136000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 138000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 140000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 142000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 144000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 146000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 148000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 150000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 152000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 154000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 156000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 158000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 160000                  | 1   |   |
|           |            |                |           | 162000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 164000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 166000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 168000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 170000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 172000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 174000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 176000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 178000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 180000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 182000                  | 0   |   |



**ANEXO 2.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 184000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 186000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 188000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 190000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 192000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 194000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 196000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 198000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 200000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 202000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 204000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 206000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 208000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 210000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 212000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 214000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 216000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 218000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 220000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 222000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 224000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 226000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 228000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 230000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 232000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 234000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 236000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 238000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 240000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 242000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 244000                  | 0   |   |

**ANEXO 2.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 246000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 248000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 250000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 252000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 254000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 256000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 258000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 260000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 262000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 264000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 266000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 268000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 270000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 272000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 274000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 276000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 278000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 280000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 282000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 284000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 286000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 288000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 290000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 292000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 294000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 296000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 298000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 300000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 302000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 304000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 306000                  | 0   |   |

**ANEXO 2.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1930**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 308000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 310000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 312000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 314000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 316000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 318000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 320000                  | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 322000                  | 1   |   |
|           |            |                |           | 324000                  | 0   |   |
|           |            |                |           |                         |   | 1   |

**ANEXO 2.3: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1857-1930 Y 1887-1930**

| <b>ZONAS</b>      | <b>TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1887-1930</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1857-1930</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NORMALIZACIÓN PONDERADA (2*TASA 1857-1930 + TASA 1887-1930)</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NIVEL POR DINÁMICA</b> |
|-------------------|--|------------------|--|------------------|--|------------------|---------------------------|
| CORREDOR 1        | 1,81   | 1                | 1,63   | 1                | 4  | 1                | 2                         |
| ÁREA INTERIOR 1   | 0,75   | 0                | 0,78   | 0                | -1   | 0                | 3                         |
| SUBCORREDOR 1     | 1,16   | 0                | 0,92   | 0                | 0  | 0                | 3                         |
| ÁREA INTERIOR 2   | 0,17   | -1               | 0,08   | -2               | -5   | -2               | 5                         |
| CORREDOR 2        | 2,22   | 2                | 1,67   | 1                | 5  | 2                | 1                         |
| SUBCORREDOR 2     | 1,03   | 0                | 1,04   | 0                | 0  | 0                | 3                         |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1,08   | 0                | 1,51   | 1                | 2  | 1                | 2                         |
| SUBCORREDOR 3     | 1,72   | 1                | 1,71   | 1                | 4  | 1                | 2                         |
| SUBCORREDOR 4     | 0,43   | -1               | 0,45   | -1               | -3   | -1               | 4                         |
| SUBCORREDOR 5     | 0,55   | -1               | 0,68   | -1               | -2   | -1               | 4                         |
| SUBCORREDOR 6     | 0,70   | 0                | 0,69   | -1               | -1   | 0                | 3                         |
| ÁREA INTERIOR 4   | -0,03  | -1               | 0,73   | 0                | -2   | -1               | 4                         |
| SUBCORREDOR 7     | 0,77   | 0                | 0,59   | -1               | -2   | -1               | 4                         |
| Media             | 1  |                  | 1  |                  | 0  |                  |                           |
| Desviación típica | 1  |                  | 1  |                  | 3  |                  |                           |

**ANEXO 2.4: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1857-1930 Y 1887-1930**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1887-1930</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1857-1930</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NORMALIZACIÓN<br/>PONDERADA (2*TASA<br/>1.857-1930+TASA 1887<br/>1930)</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NIVEL POR<br/>DINÁMICA</b> |
|----------------------|--|------------------|--|------------------|---|------------------|-------------------------------|
| TARANCÓN             | 0,85   | 0                | 0,79   | 0                | -1  | 0                | 4                             |
| CUENCA               | 1,40   | 0                | 1,44   | 1                | 2   | 1                | 3                             |
| CARBONERAS           | 1,34   | 0                | 1,14   | 0                | 1   | 0                | 4                             |
| REQUENA              | 0,51   | 0                | 0,64   | 0                | -1  | 0                | 4                             |
| CHESTE               | -0,19  | -1               | 0,11   | -1               | -3  | -1               | 5                             |
| VALENCIA             | 2,04   | 1                | 1,81   | 1                | 3   | 1                | 3                             |
| LA ALMARCHA          | 0,65   | 0                | 0,59   | 0                | -1  | 0                | 4                             |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 0,48   | -1               | 0,60   | 0                | -1  | -1               | 5                             |
| CASAS IBÁÑEZ         | 1,10   | 0                | 1,05   | 0                | 0   | 0                | 4                             |
| SAGUNTO              | 4,95   | 4                | 2,64   | 2                | 8   | 3                | 1                             |
| CASTELLÓN            | 1,07   | 0                | 1,16   | 0                | 1   | 0                | 4                             |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | -0,10  | -1               | -0,04  | -1               | -4  | -1               | 5                             |
| VINAROS              | -0,37  | -1               | -0,21  | -2               | -4  | -2               | 6                             |
| SEGORBE              | -0,26  | -1               | -0,23  | -2               | -4  | -2               | 6                             |
| ONDA                 | 0,74   | 0                | 0,55   | -1               | -1  | 0                | 4                             |
| ARANJUEZ             | 1,36   | 0                | 0,58   | -1               | -1  | 0                | 4                             |
| ALCÁZAR              | 3,56   | 2                | 2,81   | 3                | 7   | 3                | 1                             |
| VILLARROBLEDO        | 2,05   | 1                | 1,68   | 1                | 3   | 1                | 3                             |
| LA RODA              | 1,38   | 0                | 0,97   | 0                | 0   | 0                | 4                             |
| ALBACETE             | 2,34   | 1                | 2,09   | 2                | 4   | 1                | 3                             |
| HELLÍN               | 1,51   | 0                | 1,40   | 1                | 2   | 1                | 3                             |
| CIEZA                | 1,49   | 0                | 1,21   | 0                | 1   | 0                | 4                             |
| MURCIA               | 1,42   | 0                | 1,06   | 0                | 1   | 0                | 4                             |
| TORRE-PACHECO        | 0,25   | -1               | 0,33   | -1               | -2  | -1               | 5                             |
| CARTAGENA            | 0,51   | 0                | 0,99   | 0                | 0   | 0                | 4                             |
| JUMILLA              | 1,14   | 0                | 2,04   | 1                | 3   | 1                | 3                             |
| YECLA                | 0,99   | 0                | 1,03   | 0                | 0   | 0                | 4                             |
| ALMANSA              | 1,18   | 0                | 0,77   | 0                | 0   | 0                | 4                             |
| VILLENA              | 0,51   | 0                | 1,00   | 0                | 0   | 0                | 4                             |
| ELDA                 | 4,71   | 3                | 2,72   | 2                | 8   | 3                | 1                             |
| ALICANTE             | 1,96   | 1                | 2,10   | 2                | 4   | 1                | 3                             |
| ALCOY                | 0,66   | 0                | 0,73   | 0                | -1  | 0                | 4                             |
| ONTENIENTE           | 0,25   | -1               | 0,24   | -1               | -3  | -1               | 5                             |

**ANEXO 2.4: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1857-1930 Y 1887-1930**

| MUNICIPIOS          | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1887-1930 | NORMALIZ. | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1857-1930 | NORMALIZ. | NORMALIZACIÓN PONDERADA (2*TASA 1.857-1930+TASA 1887-1930) | NORMALIZ. | NIVEL POR DINÁMICA |
|---------------------|---|-----------|---|-----------|--|-----------|--------------------|
| JÁTIVA              | 0,16                                      | -1        | -0,07                                     | -1        | -4   | -1        | 5                  |
| ALCIRA              | 0,35                                      | -1        | 0,70                                      | 0         | -1   | 0         | 4                  |
| CULLERA             | 0,32                                      | -1        | 0,49                                      | -1        | -2   | -1        | 5                  |
| GANDÍA              | 1,41                                      | 0         | 0,79                                      | 0         | 0  | 0         | 4                  |
| DENIA               | 0,30                                      | -1        | 1,33                                      | 1         | 0  | 0         | 4                  |
| BENIDORM            | -0,05                                     | -1        | -0,22                                     | -2        | -4   | -1        | 5                  |
| ELCHE               | 1,38                                      | 0         | 1,30                                      | 0         | 1  | 0         | 4                  |
| ORIHUELA            | 1,36                                      | 0         | 0,65                                      | 0         | -1   | 0         | 4                  |
| TOTANA              | 0,55                                      | 0         | 0,76                                      | 0         | -1   | 0         | 4                  |
| LORCA               | 0,08                                      | -1        | 0,35                                      | -1        | -3   | -1        | 5                  |
| AGUILAS             | 1,32                                      | 0         | 1,18                                      | 0         | 1  | 0         | 4                  |
| TORREVIEJA          | 0,32                                      | -1        | 0,36                                      | -1        | -2   | -1        | 5                  |
| SAN JAVIER          | 0,79                                      | 0         | 1,04                                      | 0         | 0  | 0         | 4                  |
| MAZARRÓN            | -0,40                                     | -1        | 0,93                                      | 0         | -1   | 0         | 4                  |
| MULA                | 0,49                                      | 0         | 0,48                                      | -1        | -2   | -1        | 5                  |
| CARAVACA            | 0,97                                      | 0         | 0,67                                      | 0         | -1   | 0         | 4                  |
| <b>Media</b>        | 1   |           | 1   |           | 0  |           |                    |
| <b>Desv. típica</b> | 1   |           | 1   |           | 3  |           |                    |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 94              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 145             | 51            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 270             | 164           | 125               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 319             | 213           | 174               | 49             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 346             | 240           | 217               | 76             | 43            | -               |
| MADRID                   | 91              | 185           | 236               | 361            | 410           | 437             |
| CASTELLÓN                | 427             | 321           | 298               | 157            | 124           | 81              |
| ALBACETE                 | 211             | 154           | 129               | 108            | 157           | 214             |
| ALICANTE                 | 409             | 352           | 310               | 287            | 254           | 211             |
| MURCIA                   | 392             | 335           | 310               | 351            | 318           | 275             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.970</b>    | <b>1.587</b>  | <b>1.551</b>      | <b>1.504</b>   | <b>1.519</b>  | <b>1.458</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>9.589</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 63                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 134                | 71                | -                   |
| MADRID                   | 181                | 220               | 291                 |
| CUENCA                   | 86                 | 77                | 148                 |
| CASTELLÓN                | 307                | 244               | 209                 |
| VALENCIA                 | 226                | 163               | 128                 |
| ALBACETE                 | 127                | 77                | 56                  |
| ALICANTE                 | 345                | 275               | 192                 |
| MURCIA                   | 328                | 258               | 237                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>1.600</b>       | <b>1.314</b>      | <b>1.261</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>4.175</b>       |                   |                     |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 83              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 130             | 47            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 585             | 668           | 668               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 538             | 621           | 621               | 47             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 509             | 592           | 592               | 76             | 29            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 117             | 200           | 200               | 566            | 519           | 490             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 576             | 659           | 659               | 143            | 96            | 67              |
| <b>ALBACETE</b>          | 298             | 381           | 381               | 287            | 240           | 211             |
| <b>ALICANTE</b>          | 475             | 558           | 558               | 304            | 257           | 228             |
| <b>MURCIA</b>            | 479             | 562           | 562               | 382            | 335           | 306             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>2.537</b>    | <b>2.952</b>  | <b>2.999</b>      | <b>2.426</b>   | <b>2.097</b>  | <b>1.894</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>14.905</b>   |               |                   |                |               |                 |

|                             |                    |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 55                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 121                | 66                | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 268                | 323               | 335                 |
| <b>CUENCA</b>               | 68                 | 123               | 437                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 727                | 782               | 334                 |
| <b>VALENCIA</b>             | 660                | 715               | 267                 |
| <b>ALBACETE</b>             | 449                | 504               | 56                  |
| <b>ALICANTE</b>             | 626                | 681               | 233                 |
| <b>MURCIA</b>               | 630                | 685               | 237                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>3.428</b>       | <b>3.813</b>      | <b>1.899</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>9.140</b>       |                   |                     |



**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | -12             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | -10             | -8            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 117             | 307           | 434               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 69              | 192           | 257               | -4             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 47              | 147           | 173               | 0              | -33           | -               |
| MADRID                   | 29              | 8             | -15               | 57             | 27            | 12              |
| CASTELLÓN                | 35              | 105           | 121               | -9             | -23           | -17             |
| ALBACETE                 | 41              | 147           | 195               | 166            | 53            | -1              |
| ALICANTE                 | 16              | 59            | 80                | 6              | 1             | 8               |
| MURCIA                   | 22              | 68            | 81                | 9              | 5             | 11              |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>29</b>       | <b>86</b>     | <b>93</b>         | <b>61</b>      | <b>38</b>     | <b>30</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>55</b>       |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | -13                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | -10                | -7                | -                   |
| MADRID                   | 48                 | 47                | 15                  |
| CUENCA                   | -21                | 60                | 195                 |
| CASTELLÓN                | 137                | 220               | 60                  |
| VALENCIA                 | 192                | 339               | 109                 |
| ALBACETE                 | 254                | 555               | 0                   |
| ALICANTE                 | 81                 | 148               | 21                  |
| MURCIA                   | 92                 | 166               | 0                   |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>114</b>         | <b>190</b>        | <b>51</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>119</b>         |                   |                     |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 51             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 115            | 64               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 166            | 98               | 34                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 467            | 518              | 582               | 616            |
| <b>CUENCA</b>             | 270            | 321              | 385               | 419            |
| <b>VALENCIA</b>           | 30             | 81               | 145               | 179            |
| <b>ALBACETE</b>           | 214            | 295              | 359               | 393            |
| <b>ALICANTE</b>           | 241            | 292              | 356               | 390            |
| <b>MURCIA</b>             | 305            | 356              | 421               | 454            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.693</b>   | <b>1.961</b>     | <b>2.282</b>      | <b>2.451</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>8.387</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 31             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 470            | 543          |
| <b>CUENCA</b>             | 273            | 346          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 56             | 25           |
| <b>VALENCIA</b>           | 63             | 106          |
| <b>ALBACETE</b>           | 217            | 320          |
| <b>ALICANTE</b>           | 274            | 317          |
| <b>MURCIA</b>             | 338            | 381          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.691</b>   | <b>2.038</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>3.729</b>   |              |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 39             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 87             | 48               | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 119            | 80               | 32                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 518            | 557              | 605               | 637            |
| <b>CUENCA</b>             | 620            | 659              | 707               | 739            |
| <b>VALENCIA</b>           | 28             | 67               | 115               | 147            |
| <b>ALBACETE</b>           | 239            | 278              | 326               | 358            |
| <b>ALICANTE</b>           | 256            | 295              | 343               | 375            |
| <b>MURCIA</b>             | 334            | 373              | 421               | 453            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.034</b>   | <b>2.229</b>     | <b>2.565</b>      | <b>2.789</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>9.617</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 42             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 549            | 585          |
| <b>CUENCA</b>             | 651            | 687          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 70             | 28           |
| <b>VALENCIA</b>           | 59             | 75           |
| <b>ALBACETE</b>           | 270            | 306          |
| <b>ALICANTE</b>           | 287            | 323          |
| <b>MURCIA</b>             | 365            | 401          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.251</b>   | <b>2.405</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>4.656</b>   |              |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -24            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -24            | -25              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | -28            | -18              | -6                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 11             | 8                | 4                 | 3              |
| <b>CUENCA</b>             | 130            | 105              | 84                | 76             |
| <b>VALENCIA</b>           | -7             | -17              | -21               | -18            |
| <b>ALBACETE</b>           | 12             | -6               | -9                | -9             |
| <b>ALICANTE</b>           | 6              | 1                | -4                | -4             |
| <b>MURCIA</b>             | 10             | 5                | 0                 | 0              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>20</b>      | <b>14</b>        | <b>12</b>         | <b>14</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>15</b>      |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 35             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 17             | 8           |
| <b>CUENCA</b>             | 138            | 99          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 25             | 12          |
| <b>VALENCIA</b>           | -6             | -29         |
| <b>ALBACETE</b>           | 24             | -4          |
| <b>ALICANTE</b>           | 5              | 2           |
| <b>MURCIA</b>             | 8              | 5           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>33</b>      | <b>18</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>25</b>      |             |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 111             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 180             | 114            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 213             | 147            | 56                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 253             | 187            | 96                   | 40             | -               |
| MADRID                   | 58              | 169            | 238                  | 271            | 311             |
| CUENCA                   | 162             | 184            | 157                  | 159            | 154             |
| CASTELLÓN                | 495             | 396            | 324                  | 335            | 295             |
| VALENCIA                 | 414             | 315            | 243                  | 254            | 214             |
| ALICANTE                 | 451             | 385            | 294                  | 238            | 198             |
| MURCIA                   | 434             | 368            | 277                  | 221            | 181             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>2.267</b>    | <b>2.004</b>   | <b>1.629</b>         | <b>1.518</b>   | <b>1.353</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>8.771</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 52            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 99            | 47           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 140           | 88           | 41            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 154           | 103          | 55            | 42                   | -                |
| MADRID                    | 384           | 436          | 483           | 524                  | 539              |
| CUENCA                    | 227           | 279          | 326           | 367                  | 381              |
| CASTELLÓN                 | 322           | 317          | 356           | 397                  | 411              |
| VALENCIA                  | 209           | 236          | 275           | 316                  | 330              |
| ALBACETE                  | 73            | 125          | 172           | 213                  | 227              |
| ALICANTE                  | 206           | 154          | 107           | 148                  | 162              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.520</b>  | <b>1.594</b> | <b>1.719</b>  | <b>2.006</b>         | <b>2.105</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>8.944</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 99              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 155             | 56             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 194             | 95             | 39                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 230             | 131            | 75                   | 36             | -               |
| MADRID                   | 49              | 148            | 306                  | 243            | 279             |
| CUENCA                   | 151             | 250            | 204                  | 345            | 381             |
| CASTELLÓN                | 508             | 409            | 353                  | 314            | 278             |
| VALENCIA                 | 441             | 342            | 286                  | 247            | 211             |
| ALICANTE                 | 407             | 308            | 252                  | 213            | 177             |
| MURCIA                   | 411             | 312            | 256                  | 217            | 181             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>2.197</b>    | <b>1.900</b>   | <b>1.732</b>         | <b>1.615</b>   | <b>1.507</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>8.951</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 63            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 112           | 49           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 149           | 86           | 37            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 177           | 114          | 65            | 28                   | -                |
| MADRID                    | 348           | 411          | 460           | 497                  | 525              |
| CUENCA                    | 250           | 513          | 562           | 599                  | 627              |
| CASTELLÓN                 | 347           | 410          | 373           | 410                  | 438              |
| VALENCIA                  | 280           | 343          | 306           | 343                  | 371              |
| ALBACETE                  | 69            | 132          | 181           | 218                  | 246              |
| ALICANTE                  | 246           | 127          | 78            | 115                  | 143              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.652</b>  | <b>1.985</b> | <b>1.960</b>  | <b>2.219</b>         | <b>2.415</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>10.231</b> |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | -11             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -14             | -51            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -9              | -35            | -30                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -9              | -30            | -22                  | -10            | -               |
| MADRID                   | -16             | -12            | 29                   | -10            | -10             |
| CUENCA                   | -7              | 36             | 30                   | 117            | 147             |
| CASTELLÓN                | 3               | 3              | 9                    | -6             | -6              |
| VALENCIA                 | 7               | 9              | 18                   | -3             | -1              |
| ALICANTE                 | -10             | -20            | -14                  | -11            | -11             |
| MURCIA                   | -5              | -15            | -8                   | -2             | 0               |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-3</b>       | <b>-5</b>      | <b>6</b>             | <b>6</b>       | <b>11</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>2</b>        |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 21            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 13            | 4            | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 6             | -2           | -10           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 15            | 11           | 18            | -33                  | -                |
| MADRID                    | -9            | -6           | -5            | -5                   | -3               |
| CUENCA                    | 10            | 84           | 72            | 63                   | 65               |
| CASTELLÓN                 | 8             | 29           | 5             | 3                    | 7                |
| VALENCIA                  | 34            | 45           | 11            | 9                    | 12               |
| ALBACETE                  | -5            | 6            | 5             | 2                    | 8                |
| ALICANTE                  | 19            | -18          | -27           | -22                  | -12              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>9</b>      | <b>25</b>    | <b>14</b>     | <b>11</b>            | <b>15</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>14</b>     |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 36             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 423            | 409          |
| <b>CUENCA</b>             | 266            | 234          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 256            | 220          |
| <b>VALENCIA</b>           | 202            | 166          |
| <b>ALBACETE</b>           | 112            | 80           |
| <b>ALICANTE</b>           | 129            | 93           |
| <b>MURCIA</b>             | 72             | 108          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.460</b>   | <b>1.310</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>2.770</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |              |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |              |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 45             | -              | <b>ELDA</b>  |                 |
| <b>ELDA</b>               | 76             | 31             | -            | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 113            | 68             | 37           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 396            | 441            | 472          | 509             |
| <b>CUENCA</b>             | 239            | 284            | 315          | 352             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 210            | 224            | 255          | 292             |
| <b>VALENCIA</b>           | 129            | 143            | 174          | 211             |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 130            | 161          | 198             |
| <b>MURCIA</b>             | 177            | 132            | 101          | 107             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.349</b>   | <b>1.422</b>   | <b>1.515</b> | <b>1.669</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>5.955</b>   |                |              |                 |



**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 28             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 441            | 469          |
| <b>CUENCA</b>             | 543            | 571          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 285            | 257          |
| <b>VALENCIA</b>           | 218            | 190          |
| <b>ALBACETE</b>           | 162            | 139          |
| <b>ALICANTE</b>           | 106            | 78           |
| <b>MURCIA</b>             | 74             | 92           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.829</b>   | <b>1.796</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>3.625</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |              |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |              |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 39             | -              | <b>ELDA</b>  |                 |
| <b>ELDA</b>               | 57             | 18             | -            | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 97             | 58             | 40           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 359            | 398            | 416          | 456             |
| <b>CUENCA</b>             | 461            | 500            | 518          | 558             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 198            | 237            | 255          | 295             |
| <b>VALENCIA</b>           | 131            | 170            | 188          | 228             |
| <b>ALBACETE</b>           | 80             | 119            | 137          | 177             |
| <b>MURCIA</b>             | 175            | 136            | 118          | 78              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.501</b>   | <b>1.618</b>   | <b>1.672</b> | <b>1.792</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>6.583</b>   |                |              |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              |              |
| YECLA                     | -22            | -            |
| MADRID                    | 4              | 15           |
| CUENCA                    | 104            | 144          |
| CASTELLÓN                 | 11             | 17           |
| VALENCIA                  | 8              | 14           |
| ALBACETE                  | 45             | 74           |
| ALICANTE                  | -18            | -16          |
| MURCIA                    | 3              | -15          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>25</b>      | <b>37</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>31</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              |                |             |                 |
| VILLENA                   | -13            | -              |             |                 |
| ELDA                      | -25            | -42            | -           |                 |
| ALICANTE                  | -14            | -15            | 8           | -               |
| MADRID                    | -9             | -10            | -12         | -10             |
| CUENCA                    | 93             | 76             | 64          | 59              |
| CASTELLÓN                 | -6             | 6              | 0           | 1               |
| VALENCIA                  | 2              | 19             | 8           | 8               |
| ALBACETE                  | -6             | -8             | -15         | -11             |
| MURCIA                    | -1             | 3              | 17          | -27             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>11</b>      | <b>14</b>      | <b>10</b>   | <b>7</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>11</b>      |                |             |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 37           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 50           | 27                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 83           | 60                | 33            | -             |
| MADRID                    | 506          | 485               | 462           | 487           |
| CUENCA                    | 349          | 328               | 305           | 290           |
| CASTELLÓN                 | 208          | 185               | 158           | 131           |
| VALENCIA                  | 127          | 104               | 77            | 50            |
| ALBACETE                  | 195          | 174               | 151           | 182           |
| ALICANTE                  | 78           | 115               | 128           | 161           |
| MURCIA                    | 185          | 222               | 235           | 268           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.648</b> | <b>1.613</b>      | <b>1.516</b>  | <b>1.569</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>6.346</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 32             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 72             | 40            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 133            | 101           | 61           | -               |
| MADRID                    | 513            | 520           | 560          | 558             |
| CUENCA                    | 316            | 330           | 370          | 413             |
| CASTELLÓN                 | 131            | 163           | 203          | 264             |
| VALENCIA                  | 50             | 82            | 122          | 183             |
| ALBACETE                  | 208            | 217           | 257          | 247             |
| ALICANTE                  | 182            | 150           | 110          | 49              |
| MURCIA                    | 289            | 257           | 217          | 156             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.689</b>   | <b>1.719</b>  | <b>1.839</b> | <b>1.870</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>7.117</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 25           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 63           | 38                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 83           | 58                | 20            | -             |
| MADRID                    | 497          | 472               | 434           | 454           |
| CUENCA                    | 599          | 574               | 536           | 556           |
| CASTELLÓN                 | 186          | 161               | 123           | 103           |
| VALENCIA                  | 119          | 94                | 56            | 36            |
| ALBACETE                  | 218          | 193               | 155           | 175           |
| ALICANTE                  | 235          | 210               | 172           | 192           |
| MURCIA                    | 313          | 288               | 250           | 270           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.167</b> | <b>1.992</b>      | <b>1.726</b>  | <b>1.786</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>7.671</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 90             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 118            | 28            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 169            | 79            | 51           | -               |
| MADRID                    | 503            | 487           | 515          | 499             |
| CUENCA                    | 605            | 589           | 617          | 601             |
| CASTELLÓN                 | 104            | 108           | 136          | 187             |
| VALENCIA                  | 37             | 41            | 69           | 120             |
| ALBACETE                  | 224            | 208           | 236          | 220             |
| ALICANTE                  | 241            | 122           | 94           | 43              |
| MURCIA                    | 319            | 200           | 172          | 121             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.033</b>   | <b>1.755</b>  | <b>1.839</b> | <b>1.791</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>7.418</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -32          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 26           | 41                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 0            | -3                | -39           | -             |
| MADRID                    | -2           | -3                | -6            | -7            |
| CUENCA                    | 72           | 75                | 76            | 92            |
| CASTELLÓN                 | -11          | -13               | -22           | -21           |
| VALENCIA                  | -6           | -10               | -27           | -28           |
| ALBACETE                  | 12           | 11                | 3             | -4            |
| ALICANTE                  | 201          | 83                | 34            | 19            |
| MURCIA                    | 69           | 30                | 6             | 1             |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>31</b>    | <b>23</b>         | <b>14</b>     | <b>14</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>21</b>    |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 181            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 64             | -30           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 27             | -22           | -16          | -               |
| MADRID                    | -2             | -6            | -8           | -11             |
| CUENCA                    | 91             | 78            | 67           | 46              |
| CASTELLÓN                 | -21            | -34           | -33          | -29             |
| VALENCIA                  | -26            | -50           | -43          | -34             |
| ALBACETE                  | 8              | -4            | -8           | -11             |
| ALICANTE                  | 32             | -19           | -15          | -12             |
| MURCIA                    | 10             | -22           | -21          | -22             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>20</b>      | <b>2</b>      | <b>0</b>     | <b>-4</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>4</b>       |               |              |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |               |                 |               |              |                |
|---------------------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b>  |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -             | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 37            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 128           | 91              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 158           | 121             | 30            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 196           | 159             | 68            | 38           | -              |
| MADRID                    | 500           | 528             | 547           | 577          | 615            |
| CUENCA                    | 343           | 380             | 390           | 420          | 458            |
| CASTELLÓN                 | 283           | 320             | 411           | 441          | 479            |
| VALENCIA                  | 202           | 239             | 330           | 360          | 398            |
| ALBACETE                  | 189           | 226             | 236           | 266          | 304            |
| ALICANTE                  | 34            | 71              | 162           | 192          | 230            |
| MURCIA                    | 73            | 36              | 55            | 85           | 123            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.624</b>  | <b>1.800</b>    | <b>2.131</b>  | <b>2.341</b> | <b>2.607</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>10.503</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 32                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 111               | 79                | -               |
| MADRID                    | 573               | 550               | 591             |
| CUENCA                    | 425               | 393               | 433             |
| CASTELLÓN                 | 365               | 414               | 454             |
| VALENCIA                  | 284               | 333               | 373             |
| ALBACETE                  | 271               | 239               | 279             |
| ALICANTE                  | 52                | 84                | 194             |
| MURCIA                    | 81                | 58                | 98              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.051</b>      | <b>2.071</b>      | <b>2.422</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>6.544</b>      |                   |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b>  |                 |               |              |                |
|---------------------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| ELCHE                     | -             | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 31            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 101           | 70              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 121           | 90              | 20            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 161           | 130             | 60            | 40           | -              |
| MADRID                    | 476           | 487             | 503           | 523          | 563            |
| CUENCA                    | 578           | 589             | 605           | 625          | 665            |
| CASTELLÓN                 | 315           | 346             | 416           | 436          | 476            |
| VALENCIA                  | 248           | 279             | 349           | 369          | 409            |
| ALBACETE                  | 197           | 208             | 224           | 244          | 284            |
| ALICANTE                  | 20            | 51              | 121           | 141          | 181            |
| MURCIA                    | 58            | 27              | 43            | 63           | 103            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.892</b>  | <b>1.987</b>    | <b>2.261</b>  | <b>2.401</b> | <b>2.681</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>11.222</b> |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 29                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 99                | 70                | -               |
| MADRID                    | 527               | 558               | 562             |
| CUENCA                    | 629               | 660               | 664             |
| CASTELLÓN                 | 358               | 387               | 475             |
| VALENCIA                  | 291               | 320               | 408             |
| ALBACETE                  | 248               | 277               | 283             |
| ALICANTE                  | 63                | 92                | 180             |
| MURCIA                    | 67                | 98                | 102             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.183</b>      | <b>2.392</b>      | <b>2.674</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>7.249</b>      |                   |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | -16          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | -21          | -23             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | -23          | -26             | -33           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -18          | -18             | -12           | 5            | -              |
| MADRID                    | -5           | -8              | -8            | -9           | -8             |
| CUENCA                    | 69           | 55              | 55            | 49           | 45             |
| CASTELLÓN                 | 11           | 8               | 1             | -1           | -1             |
| VALENCIA                  | 23           | 17              | 6             | 3            | 3              |
| ALBACETE                  | 4            | -8              | -5            | -8           | -7             |
| ALICANTE                  | -41          | -28             | -25           | -27          | -21            |
| MURCIA                    | -21          | -25             | -22           | -26          | -16            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>17</b>    | <b>10</b>       | <b>6</b>      | <b>3</b>     | <b>3</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>7</b>     |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | -9                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -11               | -11               | -               |
| MADRID                    | -8                | 1                 | -5              |
| CUENCA                    | 48                | 68                | 53              |
| CASTELLÓN                 | -2                | -7                | 5               |
| VALENCIA                  | 2                 | -4                | 9               |
| ALBACETE                  | -8                | 16                | 1               |
| ALICANTE                  | 21                | 10                | -7              |
| MURCIA                    | -17               | 69                | 4               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>6</b>          | <b>15</b>         | <b>10</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>11</b>         |                   |                 |



**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 45           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 486          | 159             |
| <b>CUENCA</b>             | 329          | 313             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 367          | 347             |
| <b>VALENCIA</b>           | 286          | 266             |
| <b>ALBACETE</b>           | 175          | 159             |
| <b>ALICANTE</b>           | 204          | 249             |
| <b>MURCIA</b>             | 40           | 85              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.887</b> | <b>1.578</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>3.465</b> |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 44           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 494          | 538             |
| <b>CUENCA</b>             | 596          | 640             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 407          | 451             |
| <b>VALENCIA</b>           | 340          | 384             |
| <b>ALBACETE</b>           | 215          | 259             |
| <b>ALICANTE</b>           | 98           | 142             |
| <b>MURCIA</b>             | 34           | 78              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>2.184</b> | <b>2.492</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>4.676</b> |                 |

**ANEXO 2.5: ACCES. SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Kilómetros

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN DISTANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| MULA                      | -           | -               |
| CARAVACA                  | -2          | -               |
| MADRID                    | 2           | 238             |
| CUENCA                    | 81          | 104             |
| CASTELLÓN                 | 11          | 30              |
| VALENCIA                  | 19          | 44              |
| ALBACETE                  | 23          | 63              |
| ALICANTE                  | -52         | -43             |
| MURCIA                    | -15         | -8              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>16</b>   | <b>58</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>35</b>   |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 8               | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 12              | 4             | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 22              | 14            | 10                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 29              | 21            | 17                | 7              | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 33              | 25            | 23                | 11             | 6             | -               |
| MADRID                   | 14              | 21            | 25                | 35             | 42            | 46              |
| CASTELLÓN                | 45              | 38            | 35                | 24             | 18            | 12              |
| ALBACETE                 | 32              | 18            | 51                | 13             | 20            | 32              |
| ALICANTE                 | 62              | 48            | 45                | 43             | 38            | 31              |
| MURCIA                   | 126             | 113           | 146               | 56             | 51            | 45              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>319</b>      | <b>264</b>    | <b>331</b>        | <b>196</b>     | <b>197</b>    | <b>192</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>1.500</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 9                  | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 19                 | 10                | -                   |
| MADRID                    | 27                 | 33                | 43                  |
| CUENCA                    | 10                 | 9                 | 19                  |
| CASTELLÓN                 | 46                 | 37                | 46                  |
| VALENCIA                  | 32                 | 23                | 18                  |
| ALBACETE                  | 20                 | 9                 | 7                   |
| ALICANTE                  | 50                 | 39                | 81                  |
| MURCIA                    | 48                 | 36                | 47                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>233</b>         | <b>187</b>        | <b>259</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>679</b>         |                   |                     |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 3               | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 12              | 4             | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 19              | 22            | 64                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 18              | 20            | 60                | 2              | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 17              | 20            | 58                | 3              | 1             | -               |
| MADRID                   | 4               | 7             | 22                | 19             | 17            | 16              |
| CASTELLÓN                | 19              | 22            | 64                | 5              | 3             | 2               |
| ALBACETE                 | 10              | 13            | 39                | 9              | 8             | 7               |
| ALICANTE                 | 16              | 18            | 54                | 10             | 8             | 8               |
| MURCIA                   | 16              | 19            | 55                | 13             | 11            | 10              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>84</b>       | <b>97</b>     | <b>295</b>        | <b>80</b>      | <b>69</b>     | <b>63</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>688</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 5                  | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 13                 | 8                 | -                   |
| MADRID                   | 14                 | 19                | 15                  |
| CUENCA                   | 7                  | 12                | 19                  |
| CASTELLÓN                | 29                 | 34                | 15                  |
| VALENCIA                 | 27                 | 32                | 13                  |
| ALBACETE                 | 20                 | 25                | 6                   |
| ALICANTE                 | 26                 | 31                | 12                  |
| MURCIA                   | 26                 | 31                | 12                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>150</b>         | <b>184</b>        | <b>93</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>427</b>         |                   |                     |

**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | -64             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 1               | 4             | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | -11             | 57            | 544               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | -38             | -3            | 251               | -78            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | -49             | -23           | 147               | -78            | -85           | -               |
| <b>MADRID</b>            | -72             | -69           | -12               | -47            | -60           | -65             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -58             | -42           | 79                | -80            | -83           | -82             |
| <b>ALBACETE</b>          | -69             | -32           | -25               | -27            | -61           | -78             |
| <b>ALICANTE</b>          | -75             | -62           | 20                | -77            | -78           | -76             |
| <b>MURCIA</b>            | -87             | -84           | -62               | -78            | -78           | -78             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>-74</b>      | <b>-63</b>    | <b>-11</b>        | <b>-59</b>     | <b>-65</b>    | <b>-68</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-54</b>      |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | -46                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | -30                | -14               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | -47                | -42               | -64                 |
| <b>CUENCA</b>               | -28                | 35                | 0                   |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -36                | -7                | -66                 |
| <b>VALENCIA</b>             | -16                | 37                | -26                 |
| <b>ALBACETE</b>             | -2                 | 171               | -8                  |
| <b>ALICANTE</b>             | -48                | -21               | -85                 |
| <b>MURCIA</b>               | -45                | -15               | -74                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>-36</b>         | <b>-1</b>         | <b>-64</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>-37</b>         |                   |                     |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>     | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|--------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>           | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 8              | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b> | 17             | 10               | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>           | 25             | 15               | 5                 | -              |
| <b>MADRID</b>            | 70             | 78               | 87                | 92             |
| <b>CUENCA</b>            | 38             | 46               | 55                | 61             |
| <b>VALENCIA</b>          | 5              | 12               | 22                | 27             |
| <b>ALBACETE</b>          | 29             | 37               | 46                | 51             |
| <b>ALICANTE</b>          | 36             | 43               | 53                | 58             |
| <b>MURCIA</b>            | 54             | 62               | 71                | 74             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>256</b>     | <b>292</b>       | <b>340</b>        | <b>363</b>     |
| <b>ACC. INTEGRALSC-1</b> | <b>1.250</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 25             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 68             | 81          |
| <b>CUENCA</b>             | 37             | 49          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 28             | 3           |
| <b>VALENCIA</b>           | 8              | 15          |
| <b>ALBACETE</b>           | 27             | 40          |
| <b>ALICANTE</b>           | 40             | 38          |
| <b>MURCIA</b>             | 53             | 53          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>262</b>     | <b>278</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>540</b>     |             |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1              | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 3              | 2                | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 4              | 3                | 1                 | -              |
| <b>MADRID</b>             | 17             | 18               | 20                | 21             |
| <b>CUENCA</b>             | 20             | 22               | 23                | 24             |
| <b>VALENCIA</b>           | 1              | 2                | 4                 | 5              |
| <b>ALBACETE</b>           | 8              | 9                | 11                | 12             |
| <b>ALICANTE</b>           | 8              | 10               | 11                | 12             |
| <b>MURCIA</b>             | 11             | 12               | 14                | 15             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>70</b>      | <b>76</b>        | <b>84</b>         | <b>89</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>319</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 1              | -           |
| <b>MADRID</b>             | 18             | 19          |
| <b>CUENCA</b>             | 21             | 23          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2              | 1           |
| <b>VALENCIA</b>           | 2              | 2           |
| <b>ALBACETE</b>           | 9              | 10          |
| <b>ALICANTE</b>           | 9              | 11          |
| <b>MURCIA</b>             | 12             | 13          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>74</b>      | <b>79</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>154</b>     |             |



**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -83            | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -83            | -84              | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | -84            | -82              | -79               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -76            | -76              | -77               | -77            |
| <b>CUENCA</b>             | -46            | -53              | -58               | -60            |
| <b>VALENCIA</b>           | -79            | -82              | -83               | -82            |
| <b>ALBACETE</b>           | -73            | -75              | -77               | -77            |
| <b>ALICANTE</b>           | -76            | -77              | -79               | -79            |
| <b>MURCIA</b>             | -80            | -80              | -81               | -80            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-73</b>     | <b>-74</b>       | <b>-75</b>        | <b>-75</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-74</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | -94            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -74            | -76         |
| <b>CUENCA</b>             | -41            | -54         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -92            | -69         |
| <b>VALENCIA</b>           | -77            | -84         |
| <b>ALBACETE</b>           | -67            | -74         |
| <b>ALICANTE</b>           | -76            | -72         |
| <b>MURCIA</b>             | -77            | -75         |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-72</b>     | <b>-71</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-72</b>     |             |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 14              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 26              | 14             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 32              | 20             | 8                    | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 38              | 26             | 14                   | 6              | -               |
| MADRID                   | 9               | 23             | 35                   | 41             | 47              |
| CUENCA                   | 14              | 15             | 19                   | 18             | 18              |
| CASTELLÓN                | 71              | 55             | 46                   | 51             | 44              |
| VALENCIA                 | 58              | 43             | 34                   | 39             | 32              |
| ALICANTE                 | 68              | 55             | 44                   | 36             | 30              |
| MURCIA                   | 78              | 66             | 54                   | 46             | 40              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>335</b>      | <b>282</b>     | <b>245</b>           | <b>235</b>     | <b>211</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>1.309</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 21            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 40            | 19           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 58            | 37           | 18            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 60            | 40           | 21            | 19                   | -                |
| MADRID                    | 58            | 107          | 86            | 92                   | 95               |
| CUENCA                    | 35            | 48           | 58            | 64                   | 67               |
| CASTELLÓN                 | 60            | 44           | 45            | 51                   | 53               |
| VALENCIA                  | 48            | 32           | 33            | 39                   | 41               |
| ALBACETE                  | 27            | 29           | 27            | 46                   | 48               |
| ALICANTE                  | 47            | 34           | 24            | 29                   | 32               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>315</b>    | <b>314</b>   | <b>274</b>    | <b>339</b>           | <b>357</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>1.598</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 3               | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 5               | 2              | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 6               | 3              | 1                    | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 8               | 4              | 2                    | 1              | -               |
| MADRID                   | 2               | 5              | 10                   | 8              | 9               |
| CUENCA                   | 5               | 8              | 7                    | 11             | 13              |
| CASTELLÓN                | 17              | 13             | 12                   | 10             | 9               |
| VALENCIA                 | 15              | 11             | 9                    | 8              | 7               |
| ALICANTE                 | 13              | 10             | 8                    | 7              | 6               |
| MURCIA                   | 14              | 10             | 8                    | 7              | 6               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>73</b>       | <b>63</b>      | <b>57</b>            | <b>53</b>      | <b>50</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>295</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 2             | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 4             | 2            | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 5             | 3            | 1             | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 6             | 4            | 2             | 1                    | -                |
| MADRID                    | 11            | 14           | 15            | 16                   | 17               |
| CUENCA                    | 8             | 17           | 19            | 20                   | 21               |
| CASTELLÓN                 | 11            | 14           | 12            | 14                   | 14               |
| VALENCIA                  | 9             | 11           | 10            | 11                   | 12               |
| ALBACETE                  | 2             | 4            | 6             | 7                    | 8                |
| ALICANTE                  | 8             | 4            | 3             | 4                    | 5                |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>55</b>     | <b>66</b>    | <b>65</b>     | <b>73</b>            | <b>80</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>338</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | -77             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -81             | -87            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -80             | -84            | -84                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -80             | -83            | -82                  | -80            | -               |
| MADRID                   | -81             | -79            | -71                  | -80            | -80             |
| CUENCA                   | -65             | -44            | -64                  | -37            | -32             |
| CASTELLÓN                | -76             | -75            | -75                  | -80            | -79             |
| VALENCIA                 | -75             | -74            | -72                  | -79            | -78             |
| ALICANTE                 | -80             | -82            | -81                  | -80            | -80             |
| MURCIA                   | -83             | -84            | -84                  | -84            | -85             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-78</b>      | <b>-78</b>     | <b>-77</b>           | <b>-77</b>     | <b>-76</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-77</b>      |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | -90           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | -91           | -91          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -92           | -92          | -93           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -90           | -90          | -90           | -95                  | -                |
| MADRID                    | -80           | -87          | -82           | -82                  | -82              |
| CUENCA                    | -76           | -65          | -68           | -69                  | -69              |
| CASTELLÓN                 | -81           | -69          | -73           | -73                  | -73              |
| VALENCIA                  | -81           | -65          | -69           | -71                  | -70              |
| ALBACETE                  | -92           | -85          | -78           | -84                  | -83              |
| ALICANTE                  | -83           | -88          | -89           | -87                  | -85              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-83</b>    | <b>-79</b>   | <b>-76</b>    | <b>-78</b>           | <b>-78</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-79</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | -            |
| YECLA                     | 22             | -            |
| MADRID                    | 94             | 58           |
| CUENCA                    | 64             | 40           |
| CASTELLÓN                 | 40             | 36           |
| VALENCIA                  | 28             | 24           |
| ALBACETE                  | 48             | 12           |
| ALICANTE                  | 35             | 13           |
| MURCIA                    | 12             | 16           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>321</b>     | <b>199</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>520</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | -              | -           | -               |
| VILLENA                   | 7              | -              | -           | -               |
| ELDA                      | 11             | 5              | -           | -               |
| ALICANTE                  | 17             | 10             | 6           | -               |
| MADRID                    | 59             | 66             | 71          | 76              |
| CUENCA                    | 31             | 38             | 43          | 48              |
| CASTELLÓN                 | 32             | 33             | 36          | 43              |
| VALENCIA                  | 19             | 21             | 26          | 31              |
| ALBACETE                  | 13             | 20             | 24          | 30              |
| MURCIA                    | 31             | 24             | 19          | 0               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>202</b>     | <b>212</b>     | <b>225</b>  | <b>228</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>867</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | YECLA        |
| YECLA                     | 1              | -            |
| MADRID                    | 15             | 15           |
| CUENCA                    | 18             | 19           |
| CASTELLÓN                 | 9              | 8            |
| VALENCIA                  | 7              | 6            |
| ALBACETE                  | 5              | 5            |
| ALICANTE                  | 3              | 3            |
| MURCIA                    | 2              | 3            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>60</b>      | <b>59</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>120</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | VILLENA        |             |                 |
| VILLENA                   | 1              | -              | ELDA        |                 |
| ELDA                      | 2              | 1              |             | ALICANTE        |
| ALICANTE                  | 3              | 2              | 1           | -               |
| MADRID                    | 12             | 13             | 14          | 15              |
| CUENCA                    | 15             | 17             | 17          | 18              |
| CASTELLÓN                 | 7              | 8              | 8           | 10              |
| VALENCIA                  | 4              | 6              | 6           | 8               |
| ALBACETE                  | 3              | 4              | 5           | 6               |
| MURCIA                    | 6              | 4              | 4           | 3               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>50</b>      | <b>53</b>      | <b>55</b>   | <b>59</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>217</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | -            |
| YECLA                     | -96            | -            |
| MADRID                    | -85            | -74          |
| CUENCA                    | -72            | -53          |
| CASTELLÓN                 | -77            | -76          |
| VALENCIA                  | -74            | -74          |
| ALBACETE                  | -89            | -61          |
| ALICANTE                  | -90            | -81          |
| MURCIA                    | -79            | -81          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-81</b>     | <b>-70</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-77</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | -              | -           | -               |
| VILLENA                   | -81            | -              | -           | -               |
| ELDA                      | -84            | -87            | -           | -               |
| ALICANTE                  | -81            | -82            | -77         | -               |
| MADRID                    | -80            | -80            | -81         | -80             |
| CUENCA                    | -51            | -57            | -60         | -62             |
| CASTELLÓN                 | -79            | -76            | -77         | -77             |
| VALENCIA                  | -78            | -73            | -76         | -76             |
| ALBACETE                  | -79            | -80            | -81         | -80             |
| MURCIA                    | -81            | -81            | -80         | -84             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-75</b>     | <b>-75</b>     | <b>-75</b>  | <b>-76</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-75</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 4            | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 6            | 3                 | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 10           | 7                 | 4             | -             |
| MADRID                    | 74           | 71                | 69            | 73            |
| CUENCA                    | 46           | 43                | 41            | 41            |
| CASTELLÓN                 | 29           | 27                | 23            | 19            |
| VALENCIA                  | 17           | 15                | 11            | 7             |
| ALBACETE                  | 27           | 25                | 22            | 27            |
| ALICANTE                  | 9            | 14                | 15            | 19            |
| MURCIA                    | 33           | 37                | 39            | 43            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>236</b>   | <b>232</b>        | <b>222</b>    | <b>230</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>919</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 26             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 58             | 32            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 108            | 82            | 49           | -               |
| MADRID                    | 76             | 77            | 82           | 82              |
| CUENCA                    | 44             | 45            | 46           | 54              |
| CASTELLÓN                 | 18             | 22            | 27           | 32              |
| VALENCIA                  | 6              | 10            | 15           | 20              |
| ALBACETE                  | 30             | 30            | 35           | 36              |
| ALICANTE                  | 22             | 18            | 13           | 6               |
| MURCIA                    | 45             | 42            | 37           | 29              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>241</b>     | <b>243</b>    | <b>254</b>   | <b>259</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>997</b>     |               |              |                 |



**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 1            | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 2            | 1                 | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 3            | 2                 | 1             | -             |
| MADRID                    | 16           | 16                | 14            | 15            |
| CUENCA                    | 20           | 19                | 18            | 18            |
| CASTELLÓN                 | 6            | 5                 | 4             | 3             |
| VALENCIA                  | 4            | 3                 | 2             | 1             |
| ALBACETE                  | 7            | 6                 | 5             | 6             |
| ALICANTE                  | 8            | 7                 | 6             | 6             |
| MURCIA                    | 10           | 10                | 8             | 9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>72</b>    | <b>66</b>         | <b>57</b>     | <b>59</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>253</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 3              | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 4              | 1             | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 6              | 3             | 2            | -               |
| MADRID                    | 17             | 16            | 17           | 16              |
| CUENCA                    | 20             | 19            | 20           | 20              |
| CASTELLÓN                 | 3              | 4             | 4            | 6               |
| VALENCIA                  | 1              | 1             | 2            | 4               |
| ALBACETE                  | 7              | 7             | 8            | 7               |
| ALICANTE                  | 8              | 4             | 3            | 1               |
| MURCIA                    | 11             | 7             | 6            | 4               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>67</b>      | <b>58</b>     | <b>61</b>    | <b>59</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>245</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -79          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -65          | -61               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -73          | -73               | -83           | -             |
| MADRID                    | -78          | -78               | -79           | -79           |
| CUENCA                    | -57          | -56               | -57           | -55           |
| CASTELLÓN                 | -79          | -80               | -83           | -82           |
| VALENCIA                  | -77          | -79               | -84           | -84           |
| ALBACETE                  | -74          | -74               | -77           | -79           |
| ALICANTE                  | -17          | -50               | -63           | -67           |
| MURCIA                    | -69          | -75               | -79           | -79           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-70</b>   | <b>-72</b>        | <b>-74</b>    | <b>-74</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-72</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -89            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | -93            | -97           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | -95            | -97           | -97          | -               |
| MADRID                    | -78            | -79           | -79          | -80             |
| CUENCA                    | -55            | -57           | -55          | -63             |
| CASTELLÓN                 | -81            | -84           | -83          | -81             |
| VALENCIA                  | -80            | -86           | -84          | -80             |
| ALBACETE                  | -75            | -77           | -78          | -80             |
| ALICANTE                  | -64            | -78           | -77          | -76             |
| MURCIA                    | -77            | -84           | -85          | -86             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>-72</b>     | <b>-76</b>    | <b>-76</b>   | <b>-77</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-75</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 8            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 23           | 15              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 26           | 18              | 4             | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 31           | 23              | 8             | 5            | -              |
| MADRID                    | 74           | 94              | 93            | 97           | 101            |
| CUENCA                    | 46           | 63              | 59            | 63           | 67             |
| CASTELLÓN                 | 41           | 49              | 56            | 60           | 65             |
| VALENCIA                  | 29           | 37              | 44            | 48           | 52             |
| ALBACETE                  | 28           | 44              | 40            | 44           | 49             |
| ALICANTE                  | 4            | 16              | 30            | 34           | 38             |
| MURCIA                    | 16           | 8               | 7             | 10           | 15             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>238</b>   | <b>311</b>      | <b>330</b>    | <b>355</b>   | <b>387</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>1.621</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 4                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 13                | 9                 | -               |
| MADRID                    | 100               | 94                | 100             |
| CUENCA                    | 68                | 66                | 72              |
| CASTELLÓN                 | 55                | 65                | 71              |
| VALENCIA                  | 42                | 53                | 58              |
| ALBACETE                  | 50                | 48                | 53              |
| ALICANTE                  | 6                 | 10                | 37              |
| MURCIA                    | 13                | 8                 | 13              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>334</b>        | <b>343</b>        | <b>404</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>1.082</b>      |                   |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 1            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 3            | 2               | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 4            | 3               | 1             | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 5            | 4               | 2             | 1            | -              |
| MADRID                    | 16           | 16              | 17            | 17           | 19             |
| CUENCA                    | 19           | 19              | 20            | 21           | 22             |
| CASTELLÓN                 | 10           | 11              | 14            | 14           | 16             |
| VALENCIA                  | 8            | 9               | 12            | 12           | 13             |
| ALBACETE                  | 7            | 7               | 7             | 8            | 9              |
| ALICANTE                  | 1            | 2               | 4             | 5            | 6              |
| MURCIA                    | 2            | 1               | 1             | 2            | 3              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>62</b>    | <b>66</b>       | <b>75</b>     | <b>79</b>    | <b>88</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>370</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 1                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 3                 | 8                 | -               |
| MADRID                    | 17                | 21                | 22              |
| CUENCA                    | 21                | 25                | 25              |
| CASTELLÓN                 | 12                | 15                | 19              |
| VALENCIA                  | 10                | 13                | 17              |
| ALBACETE                  | 8                 | 12                | 13              |
| ALICANTE                  | 2                 | 6                 | 9               |
| MURCIA                    | 2                 | 6                 | 7               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>72</b>         | <b>98</b>         | <b>111</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>281</b>        |                   |                 |

**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> | <b>ORIHUELA</b> | <b>TOTANA</b> | <b>LORCA</b> | <b>ÁGUILAS</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| ELCHE                     | -            |                 |               |              |                |
| ORIHUELA                  | -87          | -               |               |              |                |
| TOTANA                    | -85          | -84             | -             |              |                |
| LORCA                     | -85          | -84             | -82           | -            |                |
| ÁGUILAS                   | -83          | -81             | -76           | -71          | -              |
| MADRID                    | -79          | -83             | -82           | -82          | -82            |
| CUENCA                    | -59          | -69             | -66           | -67          | -67            |
| CASTELLÓN                 | -75          | -77             | -76           | -76          | -76            |
| VALENCIA                  | -72          | -75             | -74           | -75          | -74            |
| ALBACETE                  | -76          | -84             | -82           | -82          | -81            |
| ALICANTE                  | -84          | -89             | -87           | -86          | -84            |
| MURCIA                    | -88          | -89             | -79           | -80          | -77            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-74</b>   | <b>-79</b>      | <b>-77</b>    | <b>-78</b>   | <b>-77</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-77</b>   |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> | <b>SAN JAVIER</b> | <b>MAZARRÓN</b> |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| TORREVIEJA                | -                 |                   |                 |
| SAN JAVIER                | -75               | -                 |                 |
| MAZARRÓN                  | -75               | -11               | -               |
| MADRID                    | -83               | -77               | -78             |
| CUENCA                    | -69               | -63               | -65             |
| CASTELLÓN                 | -78               | -76               | -73             |
| VALENCIA                  | -77               | -75               | -71             |
| ALBACETE                  | -83               | -75               | -76             |
| ALICANTE                  | -67               | -45               | -75             |
| MURCIA                    | -83               | -21               | -51             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-78</b>        | <b>-71</b>        | <b>-73</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-74</b>        |                   |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 36          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 69          | 66              |
| <b>CUENCA</b>             | 54          | 50              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 50          | 48              |
| <b>VALENCIA</b>           | 37          | 36              |
| <b>ALBACETE</b>           | 35          | 31              |
| <b>ALICANTE</b>           | 28          | 34              |
| <b>MURCIA</b>             | 5           | 12              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>278</b>  | <b>276</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>554</b>  |                 |

**ANEXO 2.6: ACC. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 1           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 16          | 18              |
| <b>CUENCA</b>             | 20          | 21              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 13          | 15              |
| <b>VALENCIA</b>           | 11          | 13              |
| <b>ALBACETE</b>           | 7           | 9               |
| <b>ALICANTE</b>           | 3           | 5               |
| <b>MURCIA</b>             | 1           | 3               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>72</b>   | <b>82</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>154</b>  |                 |

**ANEXO 2.6: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b><u>SUBCORREDOR 7</u></b> | <b><u>MULA</u></b> | <b><u>CARAVACA</u></b> |
|-----------------------------|--------------------|------------------------|
| <b>MULA</b>                 | -                  |                        |
| <b>CARAVACA</b>             | -96                | -                      |
| <b>MADRID</b>               | -76                | -73                    |
| <b>CUENCA</b>               | -64                | -57                    |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -73                | -69                    |
| <b>VALENCIA</b>             | -70                | -65                    |
| <b>ALBACETE</b>             | -80                | -73                    |
| <b>ALICANTE</b>             | -89                | -86                    |
| <b>MURCIA</b>               | -77                | -79                    |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>-74</b>         | <b>-70</b>             |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b>   | <b>-72</b>         |                        |



**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 28              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 44              | 15            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 82              | 53            | 38                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 94              | 65            | 50                | 12             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 94              | 66            | 61                | 13             | 11            | -               |
| MADRID                   | 15              | 44            | 59                | 97             | 109           | 113             |
| CASTELLÓN                | 108             | 80            | 74                | 26             | 24            | 14              |
| ALBACETE                 | 43              | 96            | 81                | 68             | 79            | 36              |
| ALICANTE                 | 76              | 129           | 114               | 57             | 54            | 43              |
| MURCIA                   | 83              | 136           | 121               | 83             | 81            | 71              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>448</b>      | <b>551</b>    | <b>524</b>        | <b>396</b>     | <b>424</b>    | <b>343</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>2.687</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 16                 | -                 | <b>CASAS IBÁNEZ</b> |
| CASAS IBÁNEZ              | 45                 | 29                | -                   |
| MADRID                    | 36                 | 37                | 66                  |
| CUENCA                    | 54                 | 48                | 77                  |
| CASTELLÓN                 | 49                 | 41                | 57                  |
| VALENCIA                  | 42                 | 26                | 45                  |
| ALBACETE                  | 49                 | 48                | 35                  |
| ALICANTE                  | 82                 | 81                | 68                  |
| MURCIA                    | 79                 | 78                | 65                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>391</b>         | <b>359</b>        | <b>414</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>1.164</b>       |                   |                     |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 2,4             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 22              | 8             | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 17              | 19            | 119               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 15              | 18            | 111               | 1,3            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 15              | 17            | 107               | 2,2            | 0,8           | -               |
| MADRID                   | 3,3             | 6             | 41                | 16             | 15            | 14              |
| CASTELLÓN                | 16              | 19            | 118               | 4,1            | 2,7           | 1,9             |
| ALBACETE                 | 9               | 11            | 71                | 8              | 7             | 6               |
| ALICANTE                 | 14              | 16            | 101               | 9              | 7             | 7               |
| MURCIA                   | 14              | 16            | 102               | 11             | 10            | 9               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>72</b>       | <b>84</b>     | <b>547</b>        | <b>69</b>      | <b>60</b>     | <b>54</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>887</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 9                  | -                 | <b>CASAS IBÁNEZ</b> |
| CASAS IBÁNEZ              | 40                 | 31                | -                   |
| MADRID                    | 19                 | 28                | 19                  |
| CUENCA                    | 14                 | 23                | 22                  |
| CASTELLÓN                 | 32                 | 42                | 19                  |
| VALENCIA                  | 31                 | 40                | 17                  |
| ALBACETE                  | 24                 | 34                | 11                  |
| ALICANTE                  | 30                 | 39                | 16                  |
| MURCIA                    | 30                 | 39                | 16                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>180</b>         | <b>244</b>        | <b>121</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>545</b>         |                   |                     |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | -92             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | -51             | -49           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | -80             | -64           | 215               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | -84             | -73           | 124               | -89            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | -85             | -74           | 76                | -83            | -92           | -               |
| <b>MADRID</b>            | -78             | -87           | -30               | -83            | -86           | -88             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -85             | -76           | 59                | -84            | -89           | -86             |
| <b>ALBACETE</b>          | -80             | -89           | -12               | -88            | -91           | -83             |
| <b>ALICANTE</b>          | -82             | -88           | -11               | -85            | -86           | -85             |
| <b>MURCIA</b>            | -84             | -88           | -16               | -87            | -88           | -88             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-84</b>      | <b>-85</b>    | <b>4</b>          | <b>-83</b>     | <b>-86</b>    | <b>-84</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-67</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                             |                    |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | -43                | -                 | <b>CASAS IBÁNEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁNEZ</b>         | -11                | 7                 | -                   |
| <b>MADRID</b>               | -46                | -22               | -71                 |
| <b>CUENCA</b>               | -75                | -53               | -71                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | -34                | 2                 | -66                 |
| <b>VALENCIA</b>             | -27                | 54                | -62                 |
| <b>ALBACETE</b>             | -50                | -30               | -68                 |
| <b>ALICANTE</b>             | -64                | -52               | -76                 |
| <b>MURCIA</b>               | -63                | -50               | -75                 |
| <b>ACC.GLOBAL</b>           | <b>-54</b>         | <b>-32</b>        | <b>-71</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   | <b>-53</b>         |                   |                     |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 9              | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 19             | 11               | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 28             | 16               | 6                 | -              |
| <b>MADRID</b>             | 78             | 86               | 97                | 103            |
| <b>CUENCA</b>             | 80             | 89               | 99                | 105            |
| <b>VALENCIA</b>           | 5              | 14               | 24                | 30             |
| <b>ALBACETE</b>           | 85             | 94               | 104               | 110            |
| <b>ALICANTE</b>           | 40             | 48               | 59                | 64             |
| <b>MURCIA</b>             | 57             | 66               | 215               | 80             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>354</b>     | <b>396</b>       | <b>609</b>        | <b>508</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>1.867</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 19             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 110            | 102         |
| <b>CUENCA</b>             | 112            | 104         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 35             | 16          |
| <b>VALENCIA</b>           | 26             | 29          |
| <b>ALBACETE</b>           | 117            | 109         |
| <b>ALICANTE</b>           | 69             | 72          |
| <b>MURCIA</b>             | 96             | 100         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>564</b>     | <b>532</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>1.096</b>   |             |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                           |                |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1,1            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 2,5            | 1,4              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 3,4            | 2,3              | 0,9               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 15             | 16               | 17                | 18             |
| <b>CUENCA</b>             | 18             | 19               | 20                | 21             |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,8            | 1,9              | 3,3               | 4,2            |
| <b>ALBACETE</b>           | 7              | 8                | 9                 | 10             |
| <b>ALICANTE</b>           | 7              | 8                | 10                | 11             |
| <b>MURCIA</b>             | 10             | 11               | 12                | 13             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>60</b>      | <b>66</b>        | <b>73</b>         | <b>77</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>277</b>     |                  |                   |                |

|                           |                |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 1,5            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 16             | 16          |
| <b>CUENCA</b>             | 19             | 19          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,0            | 1,1         |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,7            | 2,3         |
| <b>ALBACETE</b>           | 8              | 8           |
| <b>ALICANTE</b>           | 8              | 9           |
| <b>MURCIA</b>             | 55             | 56          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>109</b>     | <b>112</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>222</b>     |             |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -87            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -87            | -87              | -                 | <b>VINAROZ</b> |
| <b>VINAROZ</b>            | -88            | -86              | -84               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -81            | -82              | -82               | -82            |
| <b>CUENCA</b>             | -78            | -79              | -80               | -80            |
| <b>VALENCIA</b>           | -84            | -86              | -86               | -86            |
| <b>ALBACETE</b>           | -92            | -92              | -91               | -91            |
| <b>ALICANTE</b>           | -81            | -82              | -83               | -83            |
| <b>MURCIA</b>             | -83            | -84              | -94               | -84            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-84</b>     | <b>-84</b>       | <b>-88</b>        | <b>-84</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-85</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | -92            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -86            | -84         |
| <b>CUENCA</b>             | -83            | -82         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -94            | -93         |
| <b>VALENCIA</b>           | -93            | -92         |
| <b>ALBACETE</b>           | -93            | -92         |
| <b>ALICANTE</b>           | -88            | -88         |
| <b>MURCIA</b>             | -42            | -44         |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-81</b>     | <b>-79</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-80</b>     |             |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO  
Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 23              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 39              | 33             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 36              | 29             | 18                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 42              | 36             | 24                   | 7              | -               |
| MADRID                   | 10              | 33             | 49                   | 45             | 52              |
| CUENCA                   | 47              | 56             | 98                   | 94             | 96              |
| CASTELLÓN                | 90              | 102            | 91                   | 56             | 49              |
| VALENCIA                 | 76              | 88             | 77                   | 43             | 32              |
| ALICANTE                 | 75              | 69             | 57                   | 40             | 33              |
| MURCIA                   | 82              | 66             | 64                   | 47             | 40              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>422</b>      | <b>448</b>     | <b>461</b>           | <b>331</b>     | <b>303</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>1.965</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 12            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 22            | 10           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 35            | 24           | 13            | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 31            | 20           | 9             | 13                   | -                |
| MADRID                    | 68            | 116          | 92            | 105                  | 101              |
| CUENCA                    | 112           | 126          | 136           | 150                  | 146              |
| CASTELLÓN                 | 65            | 102          | 84            | 97                   | 93               |
| VALENCIA                  | 52            | 88           | 71            | 84                   | 80               |
| ALBACETE                  | 16            | 30           | 30            | 53                   | 39               |
| ALICANTE                  | 48            | 34           | 24            | 37                   | 33               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>384</b>    | <b>508</b>   | <b>437</b>    | <b>540</b>           | <b>501</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>2.370</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 2,8             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 4,4             | 1,6            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 5,5             | 2,7            | 1,1                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 7               | 3,7            | 2,1                  | 1,0            | -               |
| MADRID                   | 1               | 4,2            | 9                    | 7              | 8               |
| CUENCA                   | 4,3             | 7              | 6                    | 10             | 11              |
| CASTELLÓN                | 15              | 12             | 10                   | 9              | 8               |
| VALENCIA                 | 13              | 10             | 8                    | 7              | 6               |
| ALICANTE                 | 12              | 9              | 7                    | 6              | 5,1             |
| MURCIA                   | 12              | 9              | 7                    | 6              | 5,2             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>63</b>       | <b>54</b>      | <b>49</b>            | <b>46</b>      | <b>43</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>256</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 1,8           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 3,2           | 1,4          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 4,3           | 2,5          | 1,1           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 5,1           | 3,3          | 1,9           | 0,8                  | -                |
| MADRID                    | 10            | 12           | 13            | 14                   | 15               |
| CUENCA                    | 7             | 15           | 16            | 17                   | 18               |
| CASTELLÓN                 | 10            | 12           | 11            | 12                   | 13               |
| VALENCIA                  | 8             | 10           | 9             | 10                   | 11               |
| ALBACETE                  | 2,0           | 3,8          | 5,2           | 6                    | 7                |
| ALICANTE                  | 7             | 3,6          | 2,2           | 3,3                  | 4,1              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>47</b>     | <b>57</b>    | <b>56</b>     | <b>63</b>            | <b>69</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>292</b>    |              |               |                      |                  |



**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN      | -88             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -89             | -95            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -84             | -91            | -94                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -84             | -90            | -91                  | -85            | -               |
| MADRID                   | -86             | -87            | -82                  | -85            | -85             |
| CUENCA                   | -91             | -87            | -94                  | -89            | -89             |
| CASTELLÓN                | -84             | -89            | -89                  | -84            | -84             |
| VALENCIA                 | -83             | -89            | -89                  | -84            | -81             |
| ALICANTE                 | -85             | -87            | -87                  | -85            | -85             |
| MURCIA                   | -86             | -86            | -89                  | -87            | -87             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-85</b>      | <b>-88</b>     | <b>-89</b>           | <b>-86</b>     | <b>-86</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-87</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | -84           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | -85           | -87          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -88           | -90          | -92           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -84           | -84          | -80           | -94                  | -                |
| MADRID                    | -85           | -90          | -86           | -87                  | -85              |
| CUENCA                    | -94           | -88          | -88           | -89                  | -88              |
| CASTELLÓN                 | -85           | -89          | -87           | -88                  | -87              |
| VALENCIA                  | -85           | -89          | -88           | -88                  | -87              |
| ALBACETE                  | -88           | -87          | -83           | -88                  | -82              |
| ALICANTE                  | -85           | -89          | -91           | -91                  | -88              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-88</b>    | <b>-89</b>   | <b>-87</b>    | <b>-88</b>           | <b>-86</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-88</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO  
Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 23             | -            |
| <b>MADRID</b>             | 92             | 113          |
| <b>CUENCA</b>             | 137            | 118          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 81             | 58           |
| <b>VALENCIA</b>           | 67             | 45           |
| <b>ALBACETE</b>           | 41             | 61           |
| <b>ALICANTE</b>           | 56             | 27           |
| <b>MURCIA</b>             | 33             | 54           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>506</b>     | <b>476</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>982</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 8              | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 13             | 5,2            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 19             | 12             | 6,3         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 66             | 74             | 79          | 85              |
| <b>CUENCA</b>             | 110            | 118            | 123         | 129             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 35             | 45             | 49          | 55              |
| <b>VALENCIA</b>           | 22             | 32             | 37          | 43              |
| <b>ALBACETE</b>           | 14             | 22             | 27          | 33              |
| <b>MURCIA</b>             | 46             | 39             | 34          | 24              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>313</b>     | <b>340</b>     | <b>354</b>  | <b>369</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>1.376</b>   |                |             |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 1,1            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 13             | 12           |
| <b>CUENCA</b>             | 16             | 15           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 9              | 8            |
| <b>VALENCIA</b>           | 7              | 6            |
| <b>ALBACETE</b>           | 5,0            | 4,2          |
| <b>ALICANTE</b>           | 4,7            | 2,5          |
| <b>MURCIA</b>             | 2,5            | 3,7          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>56</b>      | <b>51</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>107</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 1,1            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 1,6            | 0,5            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,8            | 1,7            | 1,1         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 10             | 11             | 12          | 13              |
| <b>CUENCA</b>             | 13             | 14             | 15          | 16              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6              | 7              | 7           | 8               |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,7            | 4,9            | 5,4         | 7               |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,3            | 3,4            | 3,9         | 5,1             |
| <b>MURCIA</b>             | 5,0            | 3,9            | 3,4         | 2,2             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>43</b>      | <b>46</b>      | <b>48</b>   | <b>51</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>188</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | -57            | -            |
| <b>MADRID</b>             | -83            | -80          |
| <b>CUENCA</b>             | -80            | -77          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -85            | -83          |
| <b>VALENCIA</b>           | -84            | -82          |
| <b>ALBACETE</b>           | -82            | -77          |
| <b>ALICANTE</b>           | -93            | -87          |
| <b>MURCIA</b>             | -87            | -89          |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-84</b>     | <b>-81</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-89</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | -85            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | -87            | -90            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | -85            | -86            | -82         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -84            | -85            | -85         | -85             |
| <b>CUENCA</b>             | -88            | -88            | -88         | -88             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -84            | -85            | -85         | -85             |
| <b>VALENCIA</b>           | -83            | -85            | -85         | -85             |
| <b>ALBACETE</b>           | -84            | -84            | -85         | -85             |
| <b>MURCIA</b>             | -89            | -90            | -90         | -91             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-86</b>     | <b>-86</b>     | <b>-87</b>  | <b>-86</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-86</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO  
Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 23           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 31           | 17                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 52           | 38                | 21            | -             |
| MADRID                    | 114          | 101               | 80            | 85            |
| CUENCA                    | 159          | 145               | 125           | 88            |
| CASTELLÓN                 | 61           | 46                | 35            | 26            |
| VALENCIA                  | 47           | 39                | 20            | 12            |
| ALBACETE                  | 62           | 49                | 28            | 34            |
| ALICANTE                  | 49           | 72                | 80            | 101           |
| MURCIA                    | 73           | 96                | 104           | 124           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>564</b>   | <b>548</b>        | <b>473</b>    | <b>471</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>2.056</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 20             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 45             | 25            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 83             | 63            | 38           | -               |
| MADRID                    | 102            | 106           | 131          | 115             |
| CUENCA                    | 104            | 108           | 113          | 160             |
| CASTELLÓN                 | 45             | 65            | 90           | 116             |
| VALENCIA                  | 31             | 51            | 76           | 103             |
| ALBACETE                  | 51             | 70            | 95           | 64              |
| ALICANTE                  | 114            | 94            | 69           | 31              |
| MURCIA                    | 138            | 118           | 93           | 54              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>584</b>     | <b>611</b>    | <b>666</b>   | <b>642</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>2.502</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 0,7          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 1,8          | 1,1               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 2,4          | 1,7               | 0,6           | -             |
| MADRID                    | 14           | 13                | 12            | 13            |
| CUENCA                    | 17           | 16                | 15            | 16            |
| CASTELLÓN                 | 5,3          | 4,6               | 3,5           | 2,9           |
| VALENCIA                  | 3,4          | 2,7               | 1,6           | 1,0           |
| ALBACETE                  | 6            | 6                 | 4,4           | 5,0           |
| ALICANTE                  | 7            | 6                 | 4,9           | 5,5           |
| MURCIA                    | 9            | 8                 | 7             | 8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>62</b>    | <b>57</b>         | <b>49</b>     | <b>51</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>219</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 3,3            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 4,4            | 1,1           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 6              | 3,2           | 2,0          | -               |
| MADRID                    | 15             | 14            | 15           | 15              |
| CUENCA                    | 18             | 17            | 18           | 18              |
| CASTELLÓN                 | 3,3            | 5             | 6            | 8               |
| VALENCIA                  | 1,3            | 2,6           | 3,7          | 6               |
| ALBACETE                  | 7              | 6             | 7            | 7               |
| ALICANTE                  | 7              | 4,9           | 3,8          | 1,7             |
| MURCIA                    | 9              | 7             | 6            | 3,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>60</b>      | <b>57</b>     | <b>60</b>    | <b>58</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>236</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -97          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -94          | -94               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -95          | -96               | -97           | -             |
| MADRID                    | -88          | -87               | -85           | -85           |
| CUENCA                    | -89          | -89               | -88           | -82           |
| CASTELLÓN                 | -91          | -90               | -90           | -89           |
| VALENCIA                  | -93          | -93               | -92           | -92           |
| ALBACETE                  | -90          | -89               | -84           | -85           |
| ALICANTE                  | -86          | -92               | -94           | -95           |
| MURCIA                    | -88          | -91               | -93           | -94           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-89</b>   | <b>-90</b>        | <b>-90</b>    | <b>-89</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-89</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -84            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | -90            | -96           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | -92            | -95           | -95          | -               |
| MADRID                    | -86            | -86           | -88          | -87             |
| CUENCA                    | -83            | -84           | -84          | -89             |
| CASTELLÓN                 | -93            | -93           | -94          | -93             |
| VALENCIA                  | -96            | -95           | -95          | -94             |
| ALBACETE                  | -87            | -91           | -92          | -89             |
| ALICANTE                  | -94            | -95           | -95          | -94             |
| MURCIA                    | -93            | -94           | -94          | -93             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-90</b>     | <b>-91</b>    | <b>-91</b>   | <b>-91</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-91</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO  
Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 8            | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 51           | 42              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 69           | 61              | 19            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 93           | 85              | 43            | 24           | -              |
| MADRID                    | 96           | 100             | 126           | 145          | 169            |
| CUENCA                    | 141          | 159             | 165           | 184          | 207            |
| CASTELLÓN                 | 68           | 76              | 148           | 167          | 190            |
| VALENCIA                  | 54           | 63              | 134           | 157          | 177            |
| ALBACETE                  | 44           | 63              | 69            | 87           | 111            |
| ALICANTE                  | 21           | 16              | 58            | 77           | 101            |
| MURCIA                    | 16           | 8               | 34            | 53           | 77             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>441</b>   | <b>484</b>      | <b>734</b>    | <b>869</b>   | <b>1.032</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>3.560</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 20                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 69                | 49                | -               |
| MADRID                    | 128               | 116               | 128             |
| CUENCA                    | 187               | 160               | 173             |
| CASTELLÓN                 | 114               | 108               | 120             |
| VALENCIA                  | 100               | 94                | 107             |
| ALBACETE                  | 91                | 64                | 76              |
| ALICANTE                  | 33                | 53                | 60              |
| MURCIA                    | 38                | 24                | 36              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>690</b>        | <b>619</b>        | <b>700</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>2.009</b>      |                   |                 |



**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 0,9          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 2,9          | 2,0             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 3,5          | 2,6             | 0,6           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 4,6          | 3,7             | 1,7           | 1,1          | -              |
| MADRID                    | 15           | 14              | 14            | 15           | 16             |
| CUENCA                    | 18           | 17              | 17            | 18           | 19             |
| CASTELLÓN                 | 9            | 10              | 12            | 12           | 14             |
| VALENCIA                  | 7            | 8               | 10            | 11           | 12             |
| ALBACETE                  | 7            | 6               | 6             | 7            | 8              |
| ALICANTE                  | 0,6          | 1,5             | 3,5           | 4,0          | 5,2            |
| MURCIA                    | 1,7          | 0,8             | 1,2           | 1,8          | 2,9            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>58</b>    | <b>57</b>       | <b>65</b>     | <b>69</b>    | <b>77</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>324</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 10                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 33                | 22                | -               |
| MADRID                    | 15                | 27                | 16              |
| CUENCA                    | 18                | 30                | 19              |
| CASTELLÓN                 | 10                | 21                | 14              |
| VALENCIA                  | 8                 | 19                | 12              |
| ALBACETE                  | 7                 | 19                | 8               |
| ALICANTE                  | 1,8               | 12                | 5,1             |
| MURCIA                    | 1,9               | 14                | 2,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>62</b>         | <b>140</b>        | <b>76</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>279</b>        |                   |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | -89          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | -94          | -95             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | -95          | -96             | -97           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | -95          | -96             | -96           | -95          | -              |
| <b>MADRID</b>             | -85          | -86             | -89           | -90          | -90            |
| <b>CUENCA</b>             | -87          | -89             | -90           | -90          | -91            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -87          | -87             | -92           | -93          | -93            |
| <b>VALENCIA</b>           | -87          | -87             | -93           | -93          | -93            |
| <b>ALBACETE</b>           | -85          | -91             | -91           | -92          | -93            |
| <b>ALICANTE</b>           | -97          | -91             | -94           | -95          | -95            |
| <b>MURCIA</b>             | -90          | -90             | -96           | -97          | -96            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-87</b>   | <b>-88</b>      | <b>-91</b>    | <b>-92</b>   | <b>-93</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-91</b>   |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | -48               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | -53               | -55               | -               |
| <b>MADRID</b>             | -88               | -77               | -87             |
| <b>CUENCA</b>             | -90               | -81               | -89             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -91               | -81               | -89             |
| <b>VALENCIA</b>           | -92               | -80               | -89             |
| <b>ALBACETE</b>           | -92               | -71               | -89             |
| <b>ALICANTE</b>           | -94               | -77               | -91             |
| <b>MURCIA</b>             | -95               | -43               | -92             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-91</b>        | <b>-77</b>        | <b>-89</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-86</b>        |                   |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  |                 |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 28           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 167          | 127             |
| <b>CUENCA</b>             | 157          | 147             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 127          | 121             |
| <b>VALENCIA</b>           | 113          | 107             |
| <b>ALBACETE</b>           | 61           | 51              |
| <b>ALICANTE</b>           | 49           | 77              |
| <b>MURCIA</b>             | 25           | 53              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>700</b>   | <b>682</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>1.382</b> |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 1,3         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 14          | 15              |
| <b>CUENCA</b>             | 17          | 18              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 12          | 13              |
| <b>VALENCIA</b>           | 10          | 11              |
| <b>ALBACETE</b>           | 6           | 7               |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,8         | 4,1             |
| <b>MURCIA</b>             | 1,0         | 2,2             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>62</b>   | <b>71</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>134</b>  |                 |

**ANEXO 2.7: ACC. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                           | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           |                 |
| <b>CARAVACA</b>           | -96         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -92         | -88             |
| <b>CUENCA</b>             | -89         | -88             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -91         | -89             |
| <b>VALENCIA</b>           | -91         | -90             |
| <b>ALBACETE</b>           | -90         | -85             |
| <b>ALICANTE</b>           | -94         | -95             |
| <b>MURCIA</b>             | -96         | -96             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-91</b>  | <b>-90</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>-90</b>  |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCON</b> |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCON</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 35              | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 55              | 20            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 105             | 70            | 50                | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 127             | 92            | 72                | 22             | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 156             | 121           | 91                | 51             | 19            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 34              | 68            | 89                | 139            | 160           | 170             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 186             | 151           | 121               | 81             | 49            | 30              |
| <b>ALBACETE</b>          | 78              | 123           | 93                | 86             | 108           | 80              |
| <b>ALICANTE</b>          | 152             | 197           | 166               | 108            | 102           | 82              |
| <b>MURCIA</b>            | 148             | 193           | 163               | 157            | 148           | 129             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>789</b>      | <b>855</b>    | <b>743</b>        | <b>692</b>     | <b>679</b>    | <b>613</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>4.371</b>    |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 28                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 71                 | 43                | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 72                 | 81                | 124                 |
| <b>CUENCA</b>               | 69                 | 62                | 104                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 119                | 90                | 119                 |
| <b>VALENCIA</b>             | 86                 | 57                | 70                  |
| <b>ALBACETE</b>             | 78                 | 62                | 45                  |
| <b>ALICANTE</b>             | 151                | 135               | 101                 |
| <b>MURCIA</b>               | 145                | 129               | 117                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>719</b>         | <b>616</b>        | <b>680</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b>   | <b>2.014</b>       |                   |                     |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCON</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCON                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 5,5             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 39              | 14            | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 39              | 44            | 215               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 36              | 41            | 200               | 3,1            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 34              | 39            | 192               | 5,0            | 1,9           | -               |
| MADRID                   | 8               | 13            | 74                | 37             | 34            | 32              |
| CASTELLÓN                | 38              | 43            | 212               | 9              | 6             | 4               |
| ALBACETE                 | 20              | 25            | 128               | 19             | 16            | 14              |
| ALICANTE                 | 31              | 37            | 182               | 20             | 17            | 15              |
| MURCIA                   | 32              | 37            | 183               | 25             | 22            | 20              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>167</b>      | <b>195</b>    | <b>984</b>        | <b>160</b>     | <b>138</b>    | <b>125</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>1.770</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | 17                 | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | 55                 | 38                | -                   |
| MADRID                    | 40                 | 57                | 41                  |
| CUENCA                    | 27                 | 44                | 48                  |
| CASTELLÓN                 | 71                 | 87                | 41                  |
| VALENCIA                  | 66                 | 83                | 36                  |
| ALBACETE                  | 52                 | 69                | 22                  |
| ALICANTE                  | 64                 | 81                | 34                  |
| MURCIA                    | 64                 | 81                | 34                  |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>385</b>         | <b>501</b>        | <b>256</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>1.142</b>       |                   |                     |

**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | -84             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | -29             | -31           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | -63             | -37           | 329               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | -72             | -55           | 180               | -86            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | -78             | -68           | 111               | -90            | -90           | -               |
| MADRID                   | -77             | -81           | -17               | -73            | -79           | -81             |
| CASTELLÓN                | -80             | -71           | 75                | -88            | -87           | -85             |
| ALBACETE                 | -75             | -80           | 38                | -78            | -85           | -83             |
| ALICANTE                 | -79             | -81           | 9                 | -81            | -83           | -82             |
| MURCIA                   | -79             | -81           | 12                | -84            | -85           | -84             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-79</b>      | <b>-77</b>    | <b>32</b>         | <b>-77</b>     | <b>-80</b>    | <b>-80</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-60</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                           |                    |                   |                     |
|---------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>    | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA               | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR      | -42                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ              | -23                | -10               | -                   |
| MADRID                    | -44                | -30               | -67                 |
| CUENCA                    | -60                | -29               | -54                 |
| CASTELLÓN                 | -40                | -3                | -66                 |
| VALENCIA                  | -23                | 44                | -48                 |
| ALBACETE                  | -33                | 12                | -50                 |
| ALICANTE                  | -58                | -40               | -66                 |
| MURCIA                    | -56                | -37               | -71                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-46</b>         | <b>-19</b>        | <b>-62</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-1</b> | <b>-43</b>         |                   |                     |



**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 19             | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 43             | 24               | -                 | <b>VINAROZ</b> |
| <b>VINAROZ</b>            | 61             | 36               | 13                | -              |
| <b>MADRID</b>             | 173            | 192              | 215               | 228            |
| <b>CUENCA</b>             | 133            | 152              | 176               | 188            |
| <b>VALENCIA</b>           | 11             | 30               | 54                | 66             |
| <b>ALBACETE</b>           | 126            | 144              | 168               | 181            |
| <b>ALICANTE</b>           | 88             | 107              | 130               | 143            |
| <b>MURCIA</b>             | 120            | 139              | 162               | 175            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>669</b>     | <b>763</b>       | <b>929</b>        | <b>1.017</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>3.378</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 39             | -           |
| <b>MADRID</b>             | 203            | 207         |
| <b>CUENCA</b>             | 163            | 167         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 38             | 15          |
| <b>VALENCIA</b>           | 31             | 45          |
| <b>ALBACETE</b>           | 156            | 159         |
| <b>ALICANTE</b>           | 113            | 127         |
| <b>MURCIA</b>             | 157            | 174         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>861</b>     | <b>894</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>1.755</b>   |             |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,6            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 6              | 3,2              | -                 | <b>VINAROZ</b> |
| <b>VINAROZ</b>            | 8              | 5                | 2,1               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 34             | 37               | 40                | 42             |
| <b>CUENCA</b>             | 41             | 43               | 47                | 49             |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,8            | 4,4              | 8                 | 10             |
| <b>ALBACETE</b>           | 16             | 18               | 22                | 24             |
| <b>ALICANTE</b>           | 17             | 19               | 23                | 25             |
| <b>MURCIA</b>             | 22             | 25               | 28                | 30             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>140</b>     | <b>152</b>       | <b>168</b>        | <b>179</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>639</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 2,8            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 36             | 39          |
| <b>CUENCA</b>             | 43             | 45          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 5              | 1,8         |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,9            | 5,0         |
| <b>ALBACETE</b>           | 18             | 20          |
| <b>ALICANTE</b>           | 19             | 21          |
| <b>MURCIA</b>             | 24             | 26          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>149</b>     | <b>159</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>307</b>     |             |

**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -86            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -87            | -87              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | -87            | -85              | -83               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -80            | -81              | -81               | -82            |
| <b>CUENCA</b>             | -69            | -71              | -73               | -74            |
| <b>VALENCIA</b>           | -83            | -85              | -86               | -85            |
| <b>ALBACETE</b>           | -87            | -87              | -87               | -87            |
| <b>ALICANTE</b>           | -81            | -82              | -83               | -83            |
| <b>MURCIA</b>             | -82            | -82              | -83               | -83            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-80</b>     | <b>-81</b>       | <b>-82</b>        | <b>-82</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-81</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | -93            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -82            | -81         |
| <b>CUENCA</b>             | -74            | -73         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -88            | -88         |
| <b>VALENCIA</b>           | -87            | -89         |
| <b>ALBACETE</b>           | -89            | -87         |
| <b>ALICANTE</b>           | -83            | -83         |
| <b>MURCIA</b>             | -85            | -85         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-83</b>     | <b>-82</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-82</b>     |             |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 42              | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 75              | 52             | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 79              | 55             | 40                   | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 94              | 70             | 55                   | 15             | -               |
| MADRID                   | 21              | 64             | 97                   | 100            | 115             |
| CUENCA                   | 62              | 71             | 110                  | 120            | 123             |
| CASTELLÓN                | 185             | 166            | 138                  | 125            | 109             |
| VALENCIA                 | 155             | 136            | 108                  | 95             | 79              |
| ALICANTE                 | 167             | 143            | 113                  | 88             | 73              |
| MURCIA                   | 166             | 143            | 112                  | 87             | 72              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>849</b>      | <b>792</b>     | <b>733</b>           | <b>630</b>     | <b>572</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>3.576</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 11            | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 22            | 10           | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 28            | 16           | 6             | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 30            | 19           | 8             | 6                    | -                |
| MADRID                    | 144           | 246          | 187           | 206                  | 208              |
| CUENCA                    | 152           | 177          | 196           | 214                  | 216              |
| CASTELLÓN                 | 138           | 143          | 159           | 107                  | 109              |
| VALENCIA                  | 108           | 113          | 129           | 147                  | 149              |
| ALBACETE                  | 29            | 54           | 67            | 91                   | 93               |
| ALICANTE                  | 107           | 83           | 64            | 61                   | 63               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>702</b>    | <b>826</b>   | <b>802</b>    | <b>832</b>           | <b>846</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>4.007</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 7               | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 10              | 3,7            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 13              | 6              | 2,6                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 15              | 9              | 5                    | 2,4            | -               |
| MADRID                   | 3               | 10             | 20                   | 16             | 18              |
| CUENCA                   | 10              | 17             | 13                   | 23             | 25              |
| CASTELLÓN                | 34              | 27             | 23                   | 21             | 18              |
| VALENCIA                 | 29              | 23             | 19                   | 16             | 14              |
| ALICANTE                 | 27              | 20             | 17                   | 14             | 12              |
| MURCIA                   | 27              | 21             | 17                   | 14             | 12              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>145</b>      | <b>125</b>     | <b>114</b>           | <b>107</b>     | <b>99</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>591</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 4,2           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 7             | 3,2          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 10            | 6            | 2,4           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 12            | 8            | 4,3           | 1,8                  | -                |
| MADRID                    | 23            | 27           | 30            | 33                   | 35               |
| CUENCA                    | 17            | 34           | 37            | 40                   | 41               |
| CASTELLÓN                 | 23            | 27           | 25            | 27                   | 29               |
| VALENCIA                  | 18            | 23           | 20            | 23                   | 24               |
| ALBACETE                  | 5             | 9            | 12            | 14                   | 16               |
| ALICANTE                  | 16            | 8            | 5             | 8                    | 9                |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>109</b>    | <b>131</b>   | <b>129</b>    | <b>146</b>           | <b>159</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>675</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | -84             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | -86             | -93            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | -84             | -89            | -94                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | -84             | -88            | -91                  | -84            | -               |
| MADRID                   | -85             | -85            | -79                  | -84            | -84             |
| CUENCA                   | -84             | -77            | -88                  | -81            | -80             |
| CASTELLÓN                | -82             | -84            | -83                  | -83            | -83             |
| VALENCIA                 | -81             | -83            | -83                  | -83            | -82             |
| ALICANTE                 | -84             | -86            | -85                  | -84            | -84             |
| MURCIA                   | -84             | -86            | -85                  | -84            | -84             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-83</b>      | <b>-84</b>     | <b>-84</b>           | <b>-83</b>     | <b>-83</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-83</b>      |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | -64           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | -66           | -69          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | -64           | -65          | -57           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | -61           | -60          | -49           | -69                  | -                |
| MADRID                    | -84           | -89          | -84           | -84                  | -83              |
| CUENCA                    | -89           | -81          | -81           | -82                  | -81              |
| CASTELLÓN                 | -83           | -81          | -85           | -75                  | -73              |
| VALENCIA                  | -83           | -80          | -84           | -85                  | -84              |
| ALBACETE                  | -84           | -84          | -82           | -84                  | -82              |
| ALICANTE                  | -85           | -90          | -92           | -88                  | -85              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-84</b>    | <b>-84</b>   | <b>-84</b>    | <b>-82</b>           | <b>-81</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-83</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | -            |
| YECLA                     | 4              | -            |
| MADRID                    | 174            | 154          |
| CUENCA                    | 182            | 162          |
| CASTELLÓN                 | 122            | 100          |
| VALENCIA                  | 92             | 70           |
| ALBACETE                  | 58             | 39           |
| ALICANTE                  | 101            | 40           |
| MURCIA                    | 37             | 57           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>765</b>     | <b>623</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>1.388</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | -              | -           | -               |
| VILLENA                   | 17             | -              | -           | -               |
| ELDA                      | 28             | 11             | -           | -               |
| ALICANTE                  | 42             | 26             | 14          | -               |
| MADRID                    | 147            | 163            | 175         | 188             |
| CUENCA                    | 155            | 171            | 183         | 196             |
| CASTELLÓN                 | 78             | 83             | 95          | 108             |
| VALENCIA                  | 49             | 57             | 68          | 82              |
| ALBACETE                  | 31             | 48             | 60          | 73              |
| MURCIA                    | 89             | 72             | 61          | 64              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>590</b>     | <b>620</b>     | <b>654</b>  | <b>712</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>2.577</b>   |                |             |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 1,8            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 29             | 31           |
| <b>CUENCA</b>             | 36             | 38           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 19             | 17           |
| <b>VALENCIA</b>           | 14             | 13           |
| <b>ALBACETE</b>           | 11             | 9            |
| <b>ALICANTE</b>           | 7              | 5,1          |
| <b>MURCIA</b>             | 4,9            | 6            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>121</b>     | <b>119</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>239</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 2,6            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 3,8            | 1,2            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 6              | 3,8            | 2,6         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 24             | 26             | 27          | 30              |
| <b>CUENCA</b>             | 30             | 33             | 34          | 37              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 13             | 16             | 17          | 19              |
| <b>VALENCIA</b>           | 9              | 11             | 12          | 15              |
| <b>ALBACETE</b>           | 5,3            | 8              | 9           | 12              |
| <b>MURCIA</b>             | 12             | 9              | 8           | 5               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>99</b>      | <b>107</b>     | <b>110</b>  | <b>118</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>434</b>     |                |             |                 |



**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | <b>YECLA</b> |
| YECLA                     | -57            | -            |
| MADRID                    | -83            | -80          |
| CUENCA                    | -80            | -77          |
| CASTELLÓN                 | -85            | -83          |
| VALENCIA                  | -84            | -82          |
| ALBACETE                  | -82            | -77          |
| ALICANTE                  | -93            | -87          |
| MURCIA                    | -87            | -89          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-84</b>     | <b>-81</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-83</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| VILLENA                   | -85            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| ELDA                      | -87            | -90            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| ALICANTE                  | -85            | -85            | -81         | -               |
| MADRID                    | -84            | -84            | -84         | -84             |
| CUENCA                    | -80            | -81            | -81         | -81             |
| CASTELLÓN                 | -83            | -81            | -82         | -82             |
| VALENCIA                  | -82            | -80            | -82         | -82             |
| ALBACETE                  | -83            | -84            | -85         | -84             |
| MURCIA                    | -87            | -88            | -87         | -92             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-83</b>     | <b>-83</b>     | <b>-83</b>  | <b>-83</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-83</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 30           | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 30           | 22                | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 50           | 41                | 20            | -             |
| MADRID                    | 202          | 190               | 173           | 182           |
| CUENCA                    | 210          | 198               | 181           | 127           |
| CASTELLÓN                 | 90           | 76                | 60            | 51            |
| VALENCIA                  | 60           | 46                | 30            | 21            |
| ALBACETE                  | 87           | 75                | 57            | 69            |
| ALICANTE                  | 47           | 69                | 77            | 97            |
| MURCIA                    | 111          | 133               | 141           | 161           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>808</b>   | <b>787</b>        | <b>719</b>    | <b>707</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>3.020</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 26             | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 58             | 32            | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 106            | 81            | 49           | -               |
| MADRID                    | 198            | 202           | 234          | 228             |
| CUENCA                    | 158            | 162           | 141          | 236             |
| CASTELLÓN                 | 60             | 96            | 128          | 161             |
| VALENCIA                  | 40             | 66            | 98           | 131             |
| ALBACETE                  | 85             | 97            | 129          | 112             |
| ALICANTE                  | 146            | 120           | 66           | 39              |
| MURCIA                    | 210            | 184           | 152          | 103             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>896</b>     | <b>926</b>    | <b>948</b>   | <b>1.011</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>3.781</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
 Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                           |              |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 1,7          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 4,2          | 2,5               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 5,5          | 3,8               | 1,3           | -             |
| MADRID                    | 33           | 31                | 29            | 30            |
| CUENCA                    | 40           | 38                | 35            | 37            |
| CASTELLÓN                 | 12           | 11                | 8             | 7             |
| VALENCIA                  | 8            | 6                 | 3,7           | 2,4           |
| ALBACETE                  | 14           | 13                | 10            | 12            |
| ALICANTE                  | 16           | 14                | 11            | 13            |
| MURCIA                    | 21           | 19                | 17            | 18            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>143</b>   | <b>131</b>        | <b>114</b>    | <b>118</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>506</b>   |                   |               |               |

|                           |                |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 6              | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 8              | 1,8           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 11             | 5,2           | 3,4          | -               |
| MADRID                    | 33             | 32            | 34           | 33              |
| CUENCA                    | 40             | 39            | 41           | 40              |
| CASTELLÓN                 | 7              | 7             | 9            | 12              |
| VALENCIA                  | 2,4            | 2,7           | 5            | 8               |
| ALBACETE                  | 15             | 14            | 16           | 15              |
| ALICANTE                  | 16             | 8             | 6            | 2,8             |
| MURCIA                    | 21             | 13            | 11           | 8               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>134</b>     | <b>116</b>    | <b>121</b>   | <b>118</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>490</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -94          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -86          | -88               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -89          | -91               | -93           | -             |
| MADRID                    | -84          | -84               | -83           | -84           |
| CUENCA                    | -81          | -81               | -80           | -71           |
| CASTELLÓN                 | -86          | -86               | -86           | -87           |
| VALENCIA                  | -87          | -87               | -88           | -88           |
| ALBACETE                  | -83          | -83               | -82           | -83           |
| ALICANTE                  | -67          | -80               | -85           | -87           |
| MURCIA                    | -81          | -86               | -88           | -89           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-82</b>   | <b>-83</b>        | <b>-84</b>    | <b>-83</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-83</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -77            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | -86            | -94           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | -90            | -94           | -93          | -               |
| MADRID                    | -83            | -84           | -85          | -86             |
| CUENCA                    | -75            | -76           | -71          | -83             |
| CASTELLÓN                 | -89            | -93           | -93          | -92             |
| VALENCIA                  | -94            | -96           | -95          | -94             |
| ALBACETE                  | -83            | -86           | -88          | -87             |
| ALICANTE                  | -89            | -93           | -91          | -93             |
| MURCIA                    | -90            | -93           | -93          | -92             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-85</b>     | <b>-87</b>    | <b>-87</b>   | <b>-88</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-87</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 22           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 77           | 55              | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 95           | 73              | 18            | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 118          | 95              | 41            | 23           | -              |
| MADRID                    | 191          | 209             | 220           | 238          | 261            |
| CUENCA                    | 200          | 217             | 218           | 236          | 259            |
| CASTELLÓN                 | 115          | 137             | 192           | 210          | 233            |
| VALENCIA                  | 85           | 107             | 192           | 180          | 203            |
| ALBACETE                  | 76           | 94              | 95            | 113          | 135            |
| ALICANTE                  | 20           | 43              | 97            | 115          | 117            |
| MURCIA                    | 44           | 22              | 33            | 51           | 74             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>732</b>   | <b>829</b>      | <b>1.047</b>  | <b>1.143</b> | <b>1.281</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>5.031</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 26                | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 89                | 63                | -               |
| MADRID                    | 245               | 219               | 234             |
| CUENCA                    | 253               | 228               | 250             |
| CASTELLÓN                 | 173               | 191               | 214             |
| VALENCIA                  | 143               | 161               | 184             |
| ALBACETE                  | 130               | 104               | 127             |
| ALICANTE                  | 42                | 67                | 119             |
| MURCIA                    | 58                | 32                | 55              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>1.044</b>      | <b>1.002</b>      | <b>1.183</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>3.229</b>      |                   |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 2,0          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 7            | 4,6             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 8            | 6               | 1,3           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 11           | 9               | 4,0           | 2,6          | -              |
| MADRID                    | 31           | 32              | 33            | 35           | 37             |
| CUENCA                    | 38           | 39              | 40            | 41           | 44             |
| CASTELLÓN                 | 21           | 23              | 27            | 29           | 31             |
| VALENCIA                  | 16           | 18              | 23            | 24           | 27             |
| ALBACETE                  | 13           | 14              | 15            | 16           | 19             |
| ALICANTE                  | 1,3          | 3,4             | 8             | 9            | 12             |
| MURCIA                    | 3,8          | 1,8             | 2,8           | 4,2          | 7              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>125</b>   | <b>131</b>      | <b>149</b>    | <b>158</b>   | <b>177</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>741</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 1,9               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 7                 | 4,6               | -               |
| MADRID                    | 35                | 37                | 37              |
| CUENCA                    | 42                | 44                | 44              |
| CASTELLÓN                 | 24                | 26                | 31              |
| VALENCIA                  | 19                | 21                | 27              |
| ALBACETE                  | 16                | 18                | 19              |
| ALICANTE                  | 4,2               | 6                 | 12              |
| MURCIA                    | 4,4               | 6                 | 7               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>144</b>        | <b>158</b>        | <b>176</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>478</b>        |                   |                 |

**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | -91          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | -91          | -92             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | -92          | -92             | -93           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -91          | -91             | -90           | -88          | -              |
| MADRID                    | -84          | -85             | -85           | -86          | -86            |
| CUENCA                    | -81          | -82             | -82           | -83          | -83            |
| CASTELLÓN                 | -82          | -83             | -86           | -86          | -86            |
| VALENCIA                  | -81          | -83             | -88           | -86          | -87            |
| ALBACETE                  | -83          | -85             | -84           | -86          | -86            |
| ALICANTE                  | -94          | -92             | -92           | -92          | -90            |
| MURCIA                    | -91          | -92             | -91           | -92          | -91            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-83</b>   | <b>-84</b>      | <b>-86</b>    | <b>-86</b>   | <b>-86</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-85</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | -93               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -93               | -93               | -               |
| MADRID                    | -86               | -83               | -84             |
| CUENCA                    | -84               | -81               | -82             |
| CASTELLÓN                 | -86               | -87               | -85             |
| VALENCIA                  | -87               | -87               | -85             |
| ALBACETE                  | -87               | -82               | -85             |
| ALICANTE                  | -90               | -91               | -90             |
| MURCIA                    | -92               | -80               | -88             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-86</b>        | <b>-84</b>        | <b>-85</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-85</b>        |                   |                 |

**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  |                 |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 36           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 209          | 194             |
| <b>CUENCA</b>             | 217          | 202             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 175          | 173             |
| <b>VALENCIA</b>           | 145          | 143             |
| <b>ALBACETE</b>           | 94           | 79              |
| <b>ALICANTE</b>           | 96           | 132             |
| <b>MURCIA</b>             | 32           | 68              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>967</b>   | <b>990</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>1.958</b> |                 |



**ANEXO 2.8: ACC. SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX - PRIMER TERCIO DEL S. XX Y VARIAC. EN EL PERIODO**  
Ud. Pesetas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 2,9         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 33          | 36              |
| <b>CUENCA</b>             | 39          | 42              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 27          | 30              |
| <b>VALENCIA</b>           | 22          | 25              |
| <b>ALBACETE</b>           | 14          | 17              |
| <b>ALICANTE</b>           | 6           | 9               |
| <b>MURCIA</b>             | 2,2         | 5,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>144</b>  | <b>164</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>309</b>  |                 |

**ANEXO 2.8: ACCES. COSTE DE MERCANCIAS A INICIOS Y MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y SU VARIACIÓN EN ESTE PERIODO**

Ud. Pesetas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | -92         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -84         | -82             |
| <b>CUENCA</b>             | -82         | -79             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -85         | -83             |
| <b>VALENCIA</b>           | -85         | -82             |
| <b>ALBACETE</b>           | -85         | -78             |
| <b>ALICANTE</b>           | -93         | -93             |
| <b>MURCIA</b>             | -93         | -92             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-85</b>  | <b>-83</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>-84</b>  |                 |

**ANEXO 2.9: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:  
MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -54                               | 1                    | 3   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -37                               | 3                    | 5   |
| SUBCORREDOR 1     | -74                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -72                               | 0                    | 2   |
| CORREDOR 2        | -77                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 2     | -79                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -77                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 3     | -75                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 4     | -72                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | -75                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 6     | -77                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -74                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 7     | -72                               | 0                    | 2   |
| Media             | -71                               |                      |   |
| Desviación típica | 12                                |                      |   |

**ANEXO 2.10: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -74                               | 0                    | 2   |
| CUENCA                | -63                               | 0                    | 2   |
| CARBONERAS            | -11                               | 4                    | 6   |
| REQUENA               | -59                               | 1                    | 3   |
| CHESTE                | -65                               | 0                    | 2   |
| VALENCIA              | -68                               | 0                    | 2   |
| LA ALMARCHA           | -36                               | 2                    | 4   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -1                                | 5                    | 7   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -64                               | 0                    | 2   |
| SAGUNTO               | -73                               | 0                    | 2   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -74                               | 0                    | 2   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -75                               | 0                    | 2   |
| VINAROS               | -75                               | 0                    | 2   |
| SEGORBE               | -72                               | 0                    | 2   |
| ONDA                  | -71                               | 0                    | 2   |
| ARANJUEZ              | -78                               | -1                   | 1   |
| ALCÁZAR               | -78                               | 0                    | 2   |
| VILLARROBLEDO         | -77                               | 0                    | 2   |
| LA RODA               | -77                               | 0                    | 2   |
| ALBACETE              | -76                               | 0                    | 2   |
| HELLÍN                | -83                               | -1                   | 1   |
| CIEZA                 | -79                               | -1                   | 1   |
| MURCIA                | -76                               | 0                    | 2   |
| TORREPACHECO          | -78                               | -1                   | 1   |
| CARTAGENA             | -78                               | 0                    | 2   |
| JUMILLA               | -81                               | -1                   | 1   |
| YECLA                 | -70                               | 0                    | 2   |
| ALMANSA               | -75                               | 0                    | 2   |
| VILLENA               | -75                               | 0                    | 2   |
| ELDA                  | -75                               | 0                    | 2   |
| ALICANTE              | -76                               | 0                    | 2   |
| ALCOY                 | -70                               | 0                    | 2   |
| ONTENIENTE            | -72                               | 0                    | 2   |
| JÁTIVA                | -74                               | 0                    | 2   |
| ALCIRA                | -74                               | 0                    | 2   |
| CULLERA               | -72                               | 0                    | 2   |
| GANDÍA                | -76                               | 0                    | 2   |
| DENIA                 | -76                               | 0                    | 2   |
| BENIDORM              | -77                               | 0                    | 2   |
| ELCHE                 | -74                               | 0                    | 2   |
| ORIHUELA              | -79                               | -1                   | 1   |
| TOTANA                | -77                               | 0                    | 2   |
| LORCA                 | -78                               | 0                    | 2   |
| ÁGUILAS               | -77                               | 0                    | 2   |
| TORREVIEJA            | -78                               | -1                   | 1   |
| SAN JAVIER            | -71                               | 0                    | 2   |
| MAZARRÓN              | -73                               | 0                    | 2   |
| MULA                  | -74                               | 0                    | 2   |
| CARAVACA              | -70                               | 0                    | 2   |
| Media                 | -71                               |                      |   |
| Desviación típica     | 15                                |                      |   |

**ANEXO 2.11: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:  
MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -67                               | 1                    | 3   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -53                               | 3                    | 5   |
| SUBCORREDOR 1     | -85                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -80                               | 0                    | 2   |
| CORREDOR 2        | -87                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 2     | -88                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -89                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 3     | -86                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 4     | -89                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 5     | -91                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 6     | -91                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -86                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 7     | -90                               | -1                   | 1   |
| Media             | -83                               |                      |   |
| Desviación típica | 11                                |                      |   |

**ANEXO 2.12: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBIL. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -84                               | 0                    | 2   |
| CUENCA                | -85                               | 0                    | 2   |
| CARBONERAS            | 4                                 | 5                    | 7   |
| REQUENA               | -83                               | 0                    | 2   |
| CHESTE                | -86                               | 0                    | 2   |
| VALENCIA              | -84                               | 0                    | 2   |
| LA ALMARCHA           | -54                               | 2                    | 4   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -32                               | 3                    | 5   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -71                               | 1                    | 3   |
| SAGUNTO               | -84                               | 0                    | 2   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -84                               | 0                    | 2   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -88                               | 0                    | 2   |
| VINAROS               | -84                               | 0                    | 2   |
| SEGORBE               | -81                               | 0                    | 2   |
| ONDA                  | -79                               | 0                    | 2   |
| ARANJUEZ              | -85                               | 0                    | 2   |
| ALCÁZAR               | -88                               | 0                    | 2   |
| VILLARROBLEDO         | -89                               | 0                    | 2   |
| LA RODA               | -86                               | 0                    | 2   |
| ALBACETE              | -86                               | 0                    | 2   |
| HELLÍN                | -88                               | 0                    | 2   |
| CIEZA                 | -89                               | 0                    | 2   |
| MURCIA                | -87                               | 0                    | 2   |
| TORREPACHECO          | -88                               | 0                    | 2   |
| CARTAGENA             | -86                               | 0                    | 2   |
| JUMILLA               | -84                               | 0                    | 2   |
| YECLA                 | -81                               | 0                    | 2   |
| ALMANSA               | -86                               | 0                    | 2   |
| VILLENA               | -86                               | 0                    | 2   |
| ELDA                  | -87                               | 0                    | 2   |
| ALICANTE              | -86                               | 0                    | 2   |
| ALCOY                 | -89                               | 0                    | 2   |
| ONTENIENTE            | -90                               | 0                    | 2   |
| JÁTIVA                | -90                               | 0                    | 2   |
| ALCIRA                | -89                               | 0                    | 2   |
| CULLERA               | -90                               | 0                    | 2   |
| GANDÍA                | -91                               | 0                    | 2   |
| DENIA                 | -91                               | 0                    | 2   |
| BENIDORM              | -91                               | 0                    | 2   |
| ELCHE                 | -87                               | 0                    | 2   |
| ORIHUELA              | -88                               | 0                    | 2   |
| TOTANA                | -91                               | -1                   | 1   |
| LORCA                 | -92                               | -1                   | 1   |
| ÁGUILAS               | -93                               | -1                   | 1   |
| TORREVIEJA            | -91                               | 0                    | 2   |
| SAN JAVIER            | -77                               | 0                    | 2   |
| MAZARRÓN              | -89                               | 0                    | 2   |
| MULA                  | -91                               | -1                   | 1   |
| CARAVACA              | -90                               | 0                    | 2   |
| Media                 | -83                               |                      |   |
| Desviación típica     | 16                                |                      |   |

**ANEXO 2.13: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGUN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -60                               | 2                    | 4   |
| ÁREA INTERIOR 1   | -43                               | 3                    | 5   |
| SUBCORREDOR 1     | -81                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 2   | -82                               | 0                    | 2   |
| CORREDOR 2        | -83                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 2     | -83                               | 0                    | 2   |
| ÁREA INTERIOR 3   | -83                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 3     | -83                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 4     | -83                               | 0                    | 2   |
| SUBCORREDOR 5     | -87                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 6     | -85                               | -1                   | 1   |
| ÁREA INTERIOR 4   | -85                               | -1                   | 1   |
| SUBCORREDOR 7     | -84                               | 0                    | 2   |
| Media             | -79                               |                      |   |
| Desviación típica | 13                                |                      |   |

**ANEXO 2.14: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS:  
MEDIADOS DEL S. XIX-PRIMER TERCIO S. XX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -79                               | 0                    | 2   |
| CUENCA                | -77                               | 0                    | 2   |
| CARBONERAS            | 32                                | 6                    | 8   |
| REQUENA               | -77                               | 0                    | 2   |
| CHESTE                | -80                               | 0                    | 2   |
| VALENCIA              | -80                               | 0                    | 2   |
| LA ALMARCHA           | -46                               | 2                    | 4   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -19                               | 3                    | 5   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -62                               | 1                    | 3   |
| SAGUNTO               | -80                               | 0                    | 2   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -81                               | 0                    | 2   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -82                               | 0                    | 2   |
| VINAROS               | -82                               | 0                    | 2   |
| SEGORBE               | -83                               | 0                    | 2   |
| ONDA                  | -82                               | 0                    | 2   |
| ARANJUEZ              | -83                               | 0                    | 2   |
| ALCÁZAR               | -84                               | 0                    | 2   |
| VILLARROBLEDO         | -84                               | 0                    | 2   |
| LA RODA               | -83                               | 0                    | 2   |
| ALBACETE              | -83                               | 0                    | 2   |
| HELLÍN                | -84                               | 0                    | 2   |
| CIEZA                 | -84                               | 0                    | 2   |
| MURCIA                | -84                               | 0                    | 2   |
| TORREPACHECO          | -82                               | 0                    | 2   |
| CARTAGENA             | -81                               | 0                    | 2   |
| JUMILLA               | -84                               | 0                    | 2   |
| YECLA                 | -81                               | 0                    | 2   |
| ALMANSA               | -83                               | 0                    | 2   |
| VILLENA               | -83                               | 0                    | 2   |
| ELDA                  | -83                               | 0                    | 2   |
| ALICANTE              | -83                               | 0                    | 2   |
| ALCOY                 | -82                               | 0                    | 2   |
| ONTENIENTE            | -83                               | 0                    | 2   |
| JÁTIVA                | -84                               | 0                    | 2   |
| ALCIRA                | -83                               | 0                    | 2   |
| CULLERA               | -85                               | 0                    | 2   |
| GANDÍA                | -87                               | 0                    | 2   |
| DENIA                 | -87                               | 0                    | 2   |
| BENIDORM              | -88                               | -1                   | 1   |
| ELCHE                 | -83                               | 0                    | 2   |
| ORIHUELA              | -84                               | 0                    | 2   |
| TOTANA                | -86                               | 0                    | 2   |
| LORCA                 | -86                               | 0                    | 2   |
| ÁGUILAS               | -86                               | 0                    | 2   |
| TORREVIEJA            | -86                               | 0                    | 2   |
| SAN JAVIER            | -84                               | 0                    | 2   |
| MAZARRÓN              | -85                               | 0                    | 2   |
| MULA                  | -85                               | 0                    | 2   |
| CARAVACA              | -83                               | 0                    | 2   |
| Media                 | -78                               |                      |   |
| Desviación típica     | 20                                |                      |   |



**ANEXO 2.15: ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1931**

Ud. Toneladas

| PUERTOS    | CABOTAJE |        |         | EXTRANJERO |         |           | CABOTAJE + EXTRANJERO |
|------------|----------|--------|---------|------------|---------|-----------|-----------------------|
|            | ENTRADA  | SALIDA | TOTAL   | ENTRADA    | SALIDA  | TOTAL     | TOTAL                 |
| VALENCIA   | 442.132  | 76.948 | 519.080 | 491.315    | 565.772 | 1.057.087 | 1.576.167             |
| ALICANTE   | 158.264  | 24.042 | 182.306 | 239.300    | 123.435 | 362.735   | 545.041               |
| CARTAGENA  | 102.287  | 74.364 | 176.651 | 135.540    | 229.138 | 364.678   | 541.329               |
| SAGUNTO    | 84.973   | 66.505 | 151.478 | 84.973     | 131.690 | 216.663   | 368.141               |
| AGUILAS    | 37.140   | 20.594 | 57.734  | 10.253     | 198.801 | 209.054   | 266.788               |
| GANDÍA     | 26.571   | 5.965  | 32.536  | 49.974     | 122.384 | 172.358   | 204.894               |
| CASTELLÓN  | 25.837   | 10.877 | 36.714  | 29.462     | 97.375  | 126.837   | 163.551               |
| MAZARRÓN   | 2.751    | 10.888 | 13.639  | 3.085      | 45.825  | 48.910    | 62.549                |
| TORREVIEJA | 690      | 54.563 | 55.253  | 1.460      | 71      | 1.531     | 56.784                |
| VINAROS    | 9.063    | 14.510 | 23.573  | 5.065      | 294     | 5.359     | 28.932                |
| CULLERA    | 10.335   | 3.526  | 13.861  | 10.335     | 135     | 10.470    | 24.331                |
| DENIA      | 5.607    | 133    | 5.740   | 2.869      | 13.169  | 16.038    | 21.778                |

**ANEXO 2.16: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1931**

Ud. Toneladas

| MUNICIPIOS | INTERVALOS DE MOVIMIENTO MERCANCÍAS | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS | NIVEL ASIGNADO |
|------------|-------------------------------------|--|--|----------------|
| VALENCIA   | 0                                   | 0  |  | 1              |
| ALICANTE   | 15000                               | 0  |  | 2              |
| CARTAGENA  | 30000                               | 3  |  | 2              |
| SAGUNTO    | 45000                               | 0  | 3  | 3              |
| AGUILAS    | 60000                               | 1  |  | 4              |
| GANDÍA     | 75000                               | 1  |  | 5              |
| CASTELLÓN  | 90000                               | 0  |  | 6              |
| MAZARRÓN   | 105000                              | 0  |  | 7              |
| TORREVIEJA | 120000                              | 0  |  | 7              |
| VINAROS    | 135000                              | 0  | 2  | 8              |
| CULLERA    | 150000                              | 0  |  | 8              |
| DENIA      | 165000                              | 1  |  | 8              |
|            | 180000                              | 0  | 1  |                |
|            | 195000                              | 0  |  |                |
|            | 210000                              | 1  |  |                |
|            | 225000                              | 0  |  |                |
|            | 240000                              | 0  | 1  |                |
|            | 255000                              | 0  |  |                |
|            | 270000                              | 1  |  |                |
|            | 285000                              | 0  |  |                |
|            | 300000                              | 0  |  |                |
|            | 315000                              | 0  |  |                |
|            | 330000                              | 0  |  |                |
|            | 345000                              | 0  | 1  |                |
|            | 360000                              | 0  |  |                |
|            | 375000                              | 1  |  |                |
|            | 390000                              | 0  |  |                |
|            | 405000                              | 0  |  |                |
|            | 420000                              | 0  |  |                |
|            | 435000                              | 0  |  |                |
|            | 450000                              | 0  |  |                |
|            | 465000                              | 0  |  |                |
|            | 480000                              | 0  |  |                |
|            | 495000                              | 0  |  |                |
|            | 510000                              | 0  |  |                |
|            | 525000                              | 0  | 1  |                |
|            | 540000                              | 0  |  |                |
|            | 555000                              | 2  |  |                |
|            | 570000                              | 0  |  |                |
|            | 585000                              | 0  |  |                |
|            | 600000                              | 0  |  |                |
|            | 615000                              | 0  |  |                |
|            | 630000                              | 0  |  |                |
|            | 645000                              | 0  |  |                |
|            | 660000                              | 0  |  |                |
|            | 675000                              | 0  |  |                |
|            | 690000                              | 0  |  |                |
|            | 705000                              | 0  |  |                |

**ANEXO 2.16: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1931**

Ud. Toneladas

| MUNICIPIOS | INTERVALOS DE MOVIMIENTO MERCANCÍAS | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS | NIVEL ASIGNADO |
|------------|-------------------------------------|--|--|----------------|
|            | 720000                              | 0  |  |                |
|            | 735000                              | 0  |  |                |
|            | 750000                              | 0  |  |                |
|            | 765000                              | 0  |  |                |
|            | 780000                              | 0  |  |                |
|            | 795000                              | 0  |  |                |
|            | 810000                              | 0  |  |                |
|            | 825000                              | 0  |  |                |
|            | 840000                              | 0  |  |                |
|            | 855000                              | 0  |  |                |
|            | 870000                              | 0  |  |                |
|            | 885000                              | 0  |  |                |
|            | 900000                              | 0  |  |                |
|            | 915000                              | 0  |  |                |
|            | 930000                              | 0  |  |                |
|            | 945000                              | 0  |  |                |
|            | 960000                              | 0  |  |                |
|            | 975000                              | 0  |  |                |
|            | 990000                              | 0  |  |                |
|            | 1005000                             | 0  |  |                |
|            | 1020000                             | 0  |  |                |
|            | 1035000                             | 0  |  |                |
|            | 1050000                             | 0  |  |                |
|            | 1065000                             | 0  |  |                |
|            | 1080000                             | 0  |  |                |
|            | 1095000                             | 0  |  |                |
|            | 1110000                             | 0  |  |                |
|            | 1125000                             | 0  |  |                |
|            | 1140000                             | 0  |  |                |
|            | 1155000                             | 0  |  |                |
|            | 1170000                             | 0  |  |                |
|            | 1185000                             | 0  |  |                |
|            | 1200000                             | 0  |  |                |
|            | 1215000                             | 0  |  |                |
|            | 1230000                             | 0  |  |                |
|            | 1245000                             | 0  |  |                |
|            | 1260000                             | 0  |  |                |
|            | 1275000                             | 0  |  |                |
|            | 1290000                             | 0  |  |                |
|            | 1305000                             | 0  |  |                |
|            | 1320000                             | 0  |  |                |
|            | 1335000                             | 0  |  |                |
|            | 1350000                             | 0  |  |                |
|            | 1365000                             | 0  |  |                |
|            | 1380000                             | 0  |  |                |
|            | 1395000                             | 0  |  |                |
|            | 1410000                             | 0  |  |                |
|            | 1425000                             | 0  |  |                |

**ANEXO 2.16: JERARQUÍA MUNICIPAL SEGÚN ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS) EN 1931**

Ud. Toneladas

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>INTERVALOS DE MOVIMIENTO MERCANCÍAS</b> | <b>NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS</b> | <b>AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS</b> | <b>NIVEL ASIGNADO</b> |
|-------------------|--|---|---|-----------------------|
|                   | 1440000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1455000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1470000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1485000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1500000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1515000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1530000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1545000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1560000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1575000                                    | 0   |   |                       |
|                   | 1590000                                    | 1   | 2   |                       |
|                   |  |   | 1   |                       |

**ANEXO 2.17: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1930**

| ZONAS           | MUNICIPIO        | POB. HECHO |         | TASA DE CRECIMIENTO   | POB. HECHO |
|-----------------|------------------|------------|---------|-----------------------|------------|
|                 |                  | 1857       | 1877    | MEDIO ANUAL 1857-1877 | 1887       |
| CORREDOR-1      | Tarancón         | 4.397      | 4.567   | 0,19                  | 5.066      |
|                 | Cuenca           | 7.610      | 8.205   | 0,39                  | 9.745      |
|                 | Carboneras       | 794        | 840     | 0,29                  | 921        |
|                 | Requena          | 12.029     | 13.527  | 0,62                  | 14.457     |
|                 | Cheste           | 4.732      | 5.230   | 0,53                  | 5.548      |
|                 | Valencia         | 137.960    | 143.861 | 0,21                  | 170.763    |
| ÁREA INTERIOR-1 | La Almarcha      | 848        | 922     | 0,44                  | 948        |
|                 | Motilla del P.   | 2.556      | 2.730   | 0,34                  | 3.051      |
|                 | Casas Ibáñez     | 2.256      | 2.474   | 0,48                  | 2.710      |
| SUBCORREDOR-1   | Sagunto          | 6.915      | 6.287   | -0,45                 | 6.466      |
|                 | Castellón        | 19.945     | 23.393  | 0,86                  | 25.193     |
|                 | Alcalá de Ch.    | 5.684      | 6.129   | 0,39                  | 5.751      |
|                 | Vinaroz          | 9.795      | 9.528   | -0,14                 | 9.851      |
| ÁREA INTERIOR-2 | Segorbe          | 7.951      | 8.095   | 0,09                  | 7.440      |
|                 | Onda             | 5.325      | 5.465   | 0,13                  | 5.673      |
| CORREDOR-2      | Aranjuez         | 10.725     | 8.154   | -1,20                 | 9.609      |
|                 | Alcázar de S. J. | 7.942      | 8.728   | 0,49                  | 9.557      |
|                 | Villarrobledo    | 7.833      | 9.320   | 0,95                  | 9.283      |
|                 | La Roda          | 6.141      | 6.027   | -0,09                 | 6.573      |
|                 | Albacete         | 16.607     | 18.958  | 0,71                  | 20.886     |
| SUBCORREDOR-2   | Hellín           | 11.127     | 13.657  | 1,14                  | 13.679     |
|                 | Cieza            | 9.516      | 10.910  | 0,73                  | 10.905     |
|                 | Murcia           | 89.314     | 91.805  | 0,14                  | 98.538     |
|                 | Torre-Pacheco    | 7.181      | 7.006   | -0,12                 | 8.078      |
|                 | Cartagena        | 59.618     | 75.908  | 1,37                  | 84.171     |
|                 | ÁREA INTERIOR-3  | Jumilla    | 10.611  | 13.886                | 1,54       |
|                 | Yecla            | 11.669     | 15.276  | 1,55                  | 17.706     |
| SUBCORREDOR-3   | Almansa          | 9.357      | 7.964   | -0,74                 | 9.719      |
|                 | Villena          | 10.178     | 11.424  | 0,61                  | 14.450     |
|                 | Elda             | 4.504      | 4.337   | -0,19                 | 4.442      |
|                 | Alicante         | 28.847     | 34.926  | 1,05                  | 39.638     |
|                 | SUBCORREDOR-4    | Alcoy      | 25.315  | 32.497                | 1,42       |
|                 | Onteniente       | 10.489     | 11.727  | 0,59                  | 11.165     |
|                 | Játiva           | 15.919     | 14.534  | -0,44                 | 14.099     |
|                 | Alcira           | 14.022     | 16.146  | 0,76                  | 18.448     |
| SUBCORREDOR-5   | Cullera          | 9.814      | 11.049  | 0,63                  | 11.713     |
|                 | Gandía           | 8.881      | 7.604   | -0,72                 | 8.723      |
|                 | Denia            | 6.616      | 8.623   | 1,52                  | 11.574     |
|                 | Benidorm         | 3.720      | 2.905   | -1,10                 | 3.181      |
| SUBCORREDOR-6   | Elche            | 19.533     | 19.636  | 0,03                  | 23.847     |
|                 | Orihuela         | 26.147     | 24.300  | -0,35                 | 24.363     |
|                 | Totana           | 8.765      | 9.648   | 0,50                  | 11.017     |
|                 | Lorca            | 47.918     | 52.934  | 0,52                  | 58.327     |
|                 | Águilas          | 8.449      | 8.947   | 0,29                  | 10.042     |
| ÁREA INTERIOR-4 | Torrevieja       | 6.947      | 8.165   | 0,88                  | 7.708      |
|                 | San Javier       | 3.208      | 3.421   | 0,33                  | 4.209      |
|                 | Mazarrón         | 8.086      | 11.002  | 1,80                  | 16.454     |
| SUBCORREDOR-7   | Mula             | 9.634      | 10.597  | 0,50                  | 10.766     |
|                 | Caravaca         | 14.326     | 15.017  | 0,24                  | 15.052     |

**ANEXO 2.17: POBLACIÓN DE LAS ZO**

| ZONAS           | MUNICIPIO        | TASA DE<br>CRECIMIENTO<br>MEDIO ANUAL<br>1877-1887 | POB. HECHO<br>1900 | TASA DE<br>CRECIMIENTO<br>MEDIO ANUAL<br>1887-1900 |
|-----------------|------------------|--|--------------------|--|
| CORREDOR-1      | Tarancón         | 1,09   | 5.292              | 0,34   |
|                 | Cuenca           | 1,88   | 10.756             | 0,80   |
|                 | Carboneras       | 0,96   | 983                | 0,52   |
|                 | Requena          | 0,69   | 16.236             | 0,95   |
|                 | Cheste           | 0,61   | 6.039              | 0,68   |
|                 | Valencia         | 1,87   | 213.550            | 1,93   |
| ÁREA INTERIOR-1 | La Almarcha      | 0,28   | 1007               | 0,48   |
|                 | Motilla del P.   | 1,18   | 3.139              | 0,22   |
|                 | Casas Ibáñez     | 0,95   | 3.014              | 0,86   |
| SUBCORREDOR-1   | Sagunto          | 0,28   | 7.139              | 0,80   |
|                 | Castellón        | 0,77   | 29.904             | 1,44   |
|                 | Alcalá de Ch.    | -0,62  | 6.293              | 0,72   |
|                 | Vinaroz          | 0,34   | 8.625              | -0,96  |
| ÁREA INTERIOR-2 | Segorbe          | -0,81  | 7.045              | -0,41  |
|                 | Onda             | 0,38   | 6.595              | 1,25   |
| CORREDOR-2      | Aranjuez         | 1,78   | 12.670             | 2,45   |
|                 | Alcázar de S. J. | 0,95   | 11.499             | 1,56   |
|                 | Villarrobledo    | -0,04  | 10.133             | 0,70   |
|                 | La Roda          | 0,91   | 7.066              | 0,58   |
|                 | Albacete         | 1,02   | 21.512             | 0,23   |
| SUBCORREDOR-2   | Hellín           | 0,02   | 12.558             | -0,63  |
|                 | Cieza            | 0,00   | 13.626             | 1,92   |
|                 | Murcia           | 0,73   | 111.539            | 1,01   |
|                 | Torre-Pacheco    | 1,53   | 8.549              | 0,45   |
|                 | Cartagena        | 1,09   | 99.871             | 1,43   |
| ÁREA INTERIOR-3 | Jumilla          | 0,32   | 16.446             | 1,13   |
|                 | Yecla            | 1,59   | 18.743             | 0,45   |
| SUBCORREDOR-3   | Almansa          | 2,20   | 11.180             | 1,16   |
|                 | Villena          | 2,65   | 14.099             | -0,19  |
|                 | Elda             | 0,24   | 6.131              | 2,92   |
|                 | Alicante         | 1,35   | 50.142             | 2,04   |
| SUBCORREDOR-4   | Alcoy            | -0,73  | 32.053             | 0,49   |
|                 | Onteniente       | -0,48  | 11.430             | 0,18   |
|                 | Játiva           | -0,30  | 12.600             | -0,82  |
|                 | Alcira           | 1,43   | 20.572             | 0,89   |
| SUBCORREDOR-5   | Cullera          | 0,60   | 11.947             | 0,15   |
|                 | Gandía           | 1,47   | 10.026             | 1,15   |
|                 | Denia            | 3,42   | 12.431             | 0,57   |
|                 | Benidorm         | 0,95   | 3.417              | 0,57   |
| SUBCORREDOR-6   | Elche            | 2,14   | 27.308             | 1,12   |
|                 | Orihuela         | 0,03   | 28.530             | 1,32   |
|                 | Totana           | 1,42   | 13.703             | 1,88   |
|                 | Lorca            | 1,02   | 69.836             | 1,52   |
|                 | Aguilas          | 1,22   | 15.868             | 4,46   |
| ÁREA INTERIOR-4 | Torrevieja       | -0,56  | 7.706              | 0,00   |
|                 | San Javier       | 2,30   | 4.489              | 0,51   |
|                 | Mazarrón         | 4,96   | 23.284             | 3,19   |
| SUBCORREDOR-7   | Mula             | 0,16   | 12.731             | 1,40   |
|                 | Caravaca         | 0,02   | 15.846             | 0,41   |

**ANEXO 2.17: POBLACIÓN DE LAS ZO**

| <b>ZONAS</b>    | <b>MUNICIPIO</b> | <b>POB. HECHO<br/>1910</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1900-1910</b> | <b>POB. HECHO<br/>1920</b> |
|-----------------|------------------|----------------------------|--|----------------------------|
| CORREDOR-1      | Tarancón         | 5.602                      | 0,59   | 6.124                      |
|                 | Cuenca           | 11.721                     | 0,90   | 12.816                     |
|                 | Carboneras       | 1099                       | 1,18   | 1157                       |
|                 | Requena          | 17.600                     | 0,84   | 18.818                     |
|                 | Cheste           | 5.826                      | -0,35  | 6.110                      |
|                 | Valencia         | 233.348                    | 0,93   | 251.258                    |
| ÁREA INTERIOR-1 | La Almarcha      | 1023                       | 0,16   | 1123                       |
|                 | Motilla del P.   | 3.295                      | 0,50   | 3.384                      |
|                 | Casas Ibáñez     | 3.118                      | 0,35   | 3.584                      |
| SUBCORREDOR-1   | Sagunto          | 9.057                      | 2,69   | 10.417                     |
|                 | Castellón        | 32.309                     | 0,80   | 34.457                     |
|                 | Alcalá de Ch.    | 6.198                      | -0,15  | 5.855                      |
|                 | Vinaroz          | 7.520                      | -1,28  | 7.846                      |
| ÁREA INTERIOR-2 | Segorbe          | 7.190                      | 0,21   | 6.555                      |
|                 | Onda             | 7.197                      | 0,91   | 6.631                      |
| CORREDOR-2      | Aranjuez         | 12.675                     | 0,00   | 13.535                     |
|                 | Alcázar de S. J. | 13.647                     | 1,87   | 16.117                     |
|                 | Villarrobledo    | 12.702                     | 2,54   | 14.350                     |
|                 | La Roda          | 7.938                      | 1,23   | 9.185                      |
|                 | Albacete         | 24.805                     | 1,53   | 31.960                     |
| SUBCORREDOR-2   | Hellín           | 17.781                     | 4,16   | 18.799                     |
|                 | Cieza            | 14.337                     | 0,52   | 16.140                     |
|                 | Murcia           | 125.057                    | 1,21   | 141.175                    |
|                 | Torre-Pacheco    | 9.777                      | 1,44   | 9.247                      |
|                 | Cartagena        | 102.542                    | 0,27   | 96.891                     |
| ÁREA INTERIOR-3 | Jumilla          | 17.467                     | 0,62   | 20.303                     |
|                 | Yecla            | 22.883                     | 2,21   | 25.331                     |
| SUBCORREDOR-3   | Almansa          | 11.887                     | 0,63   | 12.589                     |
|                 | Villena          | 15.692                     | 1,13   | 16.544                     |
|                 | Elda             | 7.742                      | 2,63   | 8.078                      |
|                 | Alicante         | 55.300                     | 1,03   | 63.908                     |
| SUBCORREDOR-4   | Alcoy            | 33.896                     | 0,57   | 36.463                     |
|                 | Onteniente       | 12.390                     | 0,84   | 12.470                     |
|                 | Játiva           | 12.737                     | 0,11   | 14.148                     |
|                 | Alcira           | 22.657                     | 1,01   | 20.839                     |
| SUBCORREDOR-5   | Cullera          | 13.556                     | 1,35   | 13.075                     |
|                 | Gandía           | 11.635                     | 1,60   | 12.676                     |
|                 | Denia            | 12.161                     | -0,22  | 12.612                     |
|                 | Benidorm         | 3.498                      | 0,24   | 2.976                      |
| SUBCORREDOR-6   | Elche            | 30.511                     | 1,17   | 33.167                     |
|                 | Orihuela         | 35.072                     | 2,29   | 37.180                     |
|                 | Totana           | 13.591                     | -0,08  | 14.072                     |
|                 | Lorca            | 70.807                     | 0,14   | 74.696                     |
|                 | Águilas          | 15.967                     | 0,06   | 17.078                     |
| ÁREA INTERIOR-4 | Torrevieja       | 8.961                      | 1,63   | 8.885                      |
|                 | San Javier       | 4.941                      | 1,01   | 4.967                      |
|                 | Mazarrón         | 22.660                     | -0,27  | 17.630                     |
| SUBCORREDOR-7   | Mula             | 11.922                     | -0,64  | 12.319                     |
|                 | Caravaca         | 17.349                     | 0,95   | 18.753                     |

**ANEXO 2.17: POBLACIÓN DE LAS ZO**

| ZONAS           | MUNICIPIO        | TASA DE<br>CRECIMIENTO<br>MEDIO ANUAL<br>1910-1920 | POB. HECHO<br>1930 | TASA DE<br>CRECIMIENTO<br>MEDIO ANUAL<br>1920-1930 |
|-----------------|------------------|--|--------------------|--|
| CORREDOR-1      | Tarancón         | 0,93   | 6.919              | 1,30   |
|                 | Cuenca           | 0,93   | 15.599             | 2,17   |
|                 | Carboneras       | 0,53   | 1452               | 2,55   |
|                 | Requena          | 0,69   | 17.650             | -0,62  |
|                 | Cheste           | 0,49   | 5.101              | -1,65  |
|                 | Valencia         | 0,77   | 320.195            | 2,74   |
| ÁREA INTERIOR-1 | La Almarcha      | 0,98   | 1212               | 0,79   |
|                 | Motilla del P.   | 0,27   | 3.678              | 0,87   |
|                 | Casas Ibáñez     | 1,49   | 3.990              | 1,13   |
| SUBCORREDOR-1   | Sagunto          | 1,50   | 20.235             | 9,42   |
|                 | Castellón        | 0,66   | 36.781             | 0,67   |
|                 | Alcalá de Ch.    | -0,55  | 5.499              | -0,61  |
|                 | Vinaroz          | 0,43   | 8.281              | 0,55   |
| ÁREA INTERIOR-2 | Segorbe          | -0,88  | 6.603              | 0,07   |
|                 | Onda             | -0,79  | 7.472              | 1,27   |
| CORREDOR-2      | Aranjuez         | 0,68   | 15.245             | 1,26   |
|                 | Alcázar de S. J. | 1,81   | 24.205             | 5,02   |
|                 | Villarrobledo    | 1,30   | 17.461             | 2,17   |
|                 | La Roda          | 1,57   | 10.487             | 1,42   |
|                 | Albacete         | 2,88   | 41.885             | 3,11   |
| SUBCORREDOR-2   | Hellín           | 0,57   | 22.537             | 1,99   |
|                 | Cieza            | 1,26   | 17.889             | 1,08   |
|                 | Murcia           | 1,29   | 158.724            | 1,24   |
|                 | Torre-Pacheco    | -0,54  | 8.934              | -0,34  |
|                 | Cartagena        | -0,55  | 102.518            | 0,58   |
| ÁREA INTERIOR-3 | Jumilla          | 1,62   | 20.456             | 0,08   |
|                 | Yecla            | 1,07   | 26.410             | 0,43   |
| SUBCORREDOR-3   | Almansa          | 0,59   | 14.630             | 1,62   |
|                 | Villena          | 0,54   | 17.638             | 0,66   |
|                 | Elda             | 0,43   | 13.445             | 6,64   |
|                 | Alicante         | 1,56   | 73.071             | 1,43   |
| SUBCORREDOR-4   | Alcoy            | 0,76   | 38.739             | 0,62   |
|                 | Onteniente       | 0,06   | 12.342             | -0,10  |
|                 | Játiva           | 1,11   | 15.087             | 0,66   |
|                 | Alcira           | -0,80  | 21.232             | 0,19   |
| SUBCORREDOR-5   | Cullera          | -0,35  | 13.335             | 0,20   |
|                 | Gandía           | 0,89   | 14.009             | 1,05   |
|                 | Denia            | 0,37   | 13.063             | 0,36   |
|                 | Benidorm         | -1,49  | 3.113              | 0,46   |
| SUBCORREDOR-6   | Elche            | 0,87   | 38.013             | 1,46   |
|                 | Orihuela         | 0,60   | 38.570             | 0,37   |
|                 | Totana           | 0,35   | 13.608             | -0,33  |
|                 | Lorca            | 0,55   | 60.300             | -1,93  |
|                 | Aguilas          | 0,70   | 15.745             | -0,78  |
| ÁREA INTERIOR-4 | Torre Vieja      | -0,08  | 8.754              | -0,15  |
|                 | San Javier       | 0,05   | 5.641              | 1,36   |
|                 | Mazarrón         | -2,22  | 13.604             | -2,28  |
| SUBCORREDOR-7   | Mula             | 0,33   | 13.034             | 0,58   |
|                 | Caravaca         | 0,81   | 21.306             | 1,36   |



**ANEXO 2.18: ACTIVIDAD PORTUARIA (MOVIMIENTO DE CABOTAJE) 1860-1910**

Ud. Toneladas

| <b>PUERTOS</b> | <b>ENTRADAS 1860</b> | <b>SALIDAS 1860</b> | <b>TOTAL 1860</b> |
|----------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Alicante       | 33.662               | 44.697              | 78.359            |
| Torre Vieja    | 2.516                | 33.994              | 36.510            |
| Cartagena      | 18.890               | 4.341               | 23.231            |
| Aguilas        | 8.013                | 7.527               | 15.540            |
| Mazarrón       | 704                  | 2.581               | 3.285             |
| Valencia       | 27.047               | 37.725              | 64.772            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>90.833</b>        | <b>130.864</b>      | <b>221.697</b>    |

| <b>PUERTOS</b> | <b>ENTRADAS 1870</b> | <b>SALIDAS 1870</b> | <b>TOTAL 1870</b> |
|----------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Alicante       | 12.539               | 11.270              | 23.809            |
| Torre Vieja    | 1.852                | 12.949              | 14.801            |
| Cartagena      | 18.560               | 13.065              | 31.624            |
| Aguilas        | 4.638                | 10.130              | 14.767            |
| Mazarrón       | 1.614                | 3.416               | 5.030             |
| Valencia       | 25.785               | 21.315              | 47.101            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>64.988</b>        | <b>72.144</b>       | <b>137.133</b>    |

| <b>PUERTOS</b> | <b>ENTRADAS 1880</b> | <b>SALIDAS 1880</b> | <b>TOTAL 1880</b> |
|----------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Alicante       | 29.633               | 17.525              | 47.158            |
| Torre Vieja    | 1.830                | 40.285              | 42.115            |
| Cartagena      | 27.639               | 15.705              | 43.345            |
| Aguilas        | 4.638                | 10.130              | 14.767            |
| Mazarrón       | 3.303                | 8.437               | 11.740            |
| Valencia       | 23.597               | 32.799              | 56.396            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>90.640</b>        | <b>124.881</b>      | <b>215.521</b>    |

| <b>PUERTOS</b> | <b>ENTRADAS 1900</b> | <b>SALIDAS 1900</b> | <b>TOTAL 1900</b> |
|----------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Alicante       | 44.468               | 52.070              | 96.538            |
| Torre Vieja    | 4.254                | 39.266              | 43.520            |
| Cartagena      | 74.479               | 27.577              | 102.056           |
| Aguilas        | 9.064                | 10.687              | 19.752            |
| Mazarrón       | 19.166               | 7.086               | 26.251            |
| Valencia       | 104.894              | 92.686              | 197.581           |
| <b>TOTAL</b>   | <b>256.326</b>       | <b>229.372</b>      | <b>485.698</b>    |

| <b>PUERTOS</b> | <b>ENTRADAS 1910</b> | <b>SALIDAS 1910</b> | <b>TOTAL 1910</b> |
|----------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Alicante       | 69.610               | 98.934              | 168.544           |
| Torre Vieja    | 2.111                | 45.464              | 47.576            |
| Cartagena      | 41.719               | 30.717              | 72.436            |
| Aguilas        | 12.761               | 8.423               | 21.184            |
| Mazarrón       | 31.139               | 12.818              | 43.958            |
| Valencia       | 181.370              | 109.035             | 290.405           |
| <b>TOTAL</b>   | <b>338.710</b>       | <b>305.392</b>      | <b>644.102</b>    |

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA**

Departamento de Urbanismo



**INCIDENCIA DE LAS LÍNEAS DE ALTA  
VELOCIDAD EN EL DESARROLLO DEL  
CORREDOR MADRID-CASTILLA LA  
MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-  
MURCIA.**

**TESIS DOCTORAL**  
(anexos volumen III y IV)

Presentada por:  
Armando Ortuño Padilla.

Dirigida por:  
D. Antonio Serrano Rodríguez.

Valencia, 2009

**ANEXO 3.1: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1960**

| TIPOLOGÍA                 | ZONAS           | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |   |
|---------------------------|-----------------|-----------|-------------------------|---|---|---|
| GRANDES ÁREAS REGIONALES  | CORREDOR 1      | 565.689   | 0                       | 0   |   |   |
| MEDIANAS ÁREAS REGIONALES | SUBCORREDOR 2   | 434.232   | 10.000                  | 1   |   |   |
| ÁREAS MUY GRANDES         | SUBCORREDOR 6   | 206.322   | 20.000                  | 1   |   |   |
| GRANDES ÁREAS             | SUBCORREDOR 3   | 187.003   | 30.000                  | 1   |   |   |
| ÁREAS MEDIANAS            | CORREDOR 2      | 160.177   | 40.000                  | 1   |   |   |
| ÁREAS PEQUEÑAS            | SUBCORREDOR 1   | 118.148   | 50.000                  | 1   |   |   |
|                           | SUBCORREDOR 4   | 116.448   | 60.000                  | 1   |   |   |
| ÁREAS MUY PEQUEÑAS        | SUBCORREDOR 5   | 52.887    | 70.000                  | 0   | 6   |   |
|                           | ÁREA INTERIOR 3 | 42.589    | 80.000                  | 0   |   |   |
|                           | SUBCORREDOR 7   | 35.456    | 90.000                  | 0   |   |   |
|                           | ÁREA INTERIOR 4 | 29.383    | 100.000                 | 0   |   |   |
|                           | ÁREA INTERIOR 2 | 19.952    | 110.000                 | 0   |   |   |
|                           | ÁREA INTERIOR 1 | 9.671     | 120.000                 | 2   |   |   |
|                           |                 |           |                         | 130.000                                     | 0   | 2 |
|                           |                 |           |                         | 140.000                                     | 0   |   |
|                           |                 |           |                         | 150.000                                     | 0   |   |
|                           |                 |           |                         | 160.000                                     | 0   |   |
|                           |                 |           | 170.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           | 180.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 190.000                 | 1   | 1   |   |
|                           |                 |           | 200.000                 | 0   | 1   |   |
|                           |                 |           | 210.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           | 220.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 230.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 240.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 250.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 260.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 270.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 280.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 290.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 300.000                 | 0   |   |   |

**ANEXO 3.1: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 1960**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |       |           | 310.000                 | 0   | 1   |
|           |       |           | 320.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 330.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 340.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 350.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 360.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 370.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 380.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 390.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 400.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 410.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 420.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 430.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 440.000                 | 1   |   |
|           |       |           | 450.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 460.000                 | 0   | 1   |
|           |       |           | 470.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 480.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 490.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 500.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 510.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 520.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 530.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 540.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 550.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 560.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 570.000                 | 1   |   |
|           |       |           |                         | 0   |   |

**ANEXO 3.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1960**

| TIPOLOGÍA              | MUNICIPIOS          | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|------------------------|---------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| GRANDES CAPITALES      | MADRID              | -              | 2.606.254 |                         |   |   |
| CAPITALES MEDIANAS     | VALENCIA            | 1              | 505.066   | 0                       | 0   |   |
| CAPITALES PEQUEÑAS     | MURCIA              | 2              | 249.738   | 5.000                   | 5   |   |
| GRANDES CIUDADES       | CARTAGENA           | 3              | 123.630   | 10.000                  | 6   |   |
|                        | ALICANTE            | 3              | 121.527   | 15.000                  | 9   |   |
| CIUDADES MEDIANAS      | ALBACETE            | 4              | 74.417    | 20.000                  | 5   | 25  |
|                        | ELCHE               | 4              | 73.320    | 25.000                  | 8   |   |
| CIUDADES PEQUEÑAS      | CASTELLON           | 5              | 62.493    | 30.000                  | 5   |   |
|                        | LORCA               | 5              | 58.641    | 35.000                  | 0   | 13  |
|                        | ALCOY               | 5              | 51.096    | 40.000                  | 0   |   |
| MUNICIPIOS URBANOS     | ORIHUELA            | 6              | 44.830    | 45.000                  | 2   |   |
|                        | SAGUNTO             | 6              | 40.293    | 50.000                  | 0   | 2   |
| MUNICIPIOS INTERMEDIOS | ELDA                | 7              | 28.151    | 55.000                  | 1   |   |
|                        | ARANJUEZ            | 7              | 27.251    | 60.000                  | 1   |   |
|                        | HELLIN              | 7              | 27.242    | 65.000                  | 1   | 3   |
|                        | CUENCA              | 7              | 27.007    | 70.000                  | 0   |   |
|                        | ALCIRA              | 7              | 26.669    | 75.000                  | 2   |   |
|                        | ALCAZAR DE SAN JUAN | 7              | 24.963    | 80.000                  | 0   | 2   |
|                        | CIEZA               | 7              | 22.438    | 85.000                  | 0   |   |
|                        | VILLENA             | 7              | 21.934    | 90.000                  | 0   |   |
|                        | JUMILLA             | 7              | 21.590    | 95.000                  | 0   |   |
|                        | VILLARROBLEDO       | 7              | 21.356    | 100.000                 | 0   |   |
|                        | YECLA               | 7              | 20.999    | 105.000                 | 0   |   |
|                        | CARAVACA            | 7              | 20.735    | 110.000                 | 0   |   |
|                        | GANDIA              | 7              | 20.340    | 115.000                 | 0   |   |
|                        |                     | JATIVA         | 8         | 19.896                  | 120.000                                     | 0   |
| REQUENA                |                     | 8              | 18.933    | 125.000                 | 2   |   |
| ONTENIENTE             |                     | 8              | 18.787    | 130.000                 | 0   | 2   |
| ALMANSA                |                     | 8              | 15.391    | 135.000                 | 0   |   |

**ANEXO 3.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1960**

| TIPOLOGÍA          | MUNICIPIOS           | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|--------------------|----------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
| MUNICIPIOS RURALES | AGUILAS              | 8              | 15.250    | 140.000                 | 0   | 1   |
|                    | MULA                 | 8              | 14.721    | 145.000                 | 0   |   |
|                    | TOTANA               | 8              | 14.281    | 150.000                 | 0   |   |
|                    | CULLERA              | 8              | 14.103    | 155.000                 | 0   |   |
|                    | ONDA                 | 8              | 12.414    | 160.000                 | 0   |   |
|                    | LA RODA              | 8              | 12.190    | 165.000                 | 0   |   |
|                    | DENIA                | 8              | 12.185    | 170.000                 | 0   |   |
|                    | TORRE-PACHECO        | 8              | 11.184    | 175.000                 | 0   |   |
|                    | VINAROZ              | 8              | 10.968    | 180.000                 | 0   |   |
|                    | SAN JAVIER           | 8              | 10.284    | 185.000                 | 0   |   |
|                    | MAZARRON             | 8              | 9.865     | 190.000                 | 0   |   |
|                    | TORREVIEJA           | 8              | 9.234     | 195.000                 | 0   |   |
|                    | TARANCON             | 8              | 7.714     | 200.000                 | 0   |   |
|                    | SEGORBE              | 8              | 7.538     | 205.000                 | 0   |   |
|                    | BENIDORM             | 8              | 6.259     | 210.000                 | 0   |   |
|                    | CHESTE               | 8              | 5.221     | 215.000                 | 0   |   |
|                    | MOTILLA DEL PALANCAR | 8              | 4.398     | 220.000                 | 0   |   |
|                    | ALCALA DE CHISBERT   | 8              | 4.394     | 225.000                 | 0   |   |
|                    | CASAS IBÁÑEZ         | 8              | 3.963     | 230.000                 | 0   |   |
|                    | CARBONERAS           | 8              | 1.748     | 235.000                 | 0   |   |
| LA ALMARCHA        | 8                    | 1.310          | 240.000   | 0                       |   |   |
|                    |                      |                |           | 245.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 250.000                 | 1   |   |
|                    |                      |                |           | 255.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 260.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 265.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 270.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 275.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 280.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 285.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 290.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 295.000                 | 0   |   |
|                    |                      |                |           | 300.000                 | 0   |   |

**ANEXO 3.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1960**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 305.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 310.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 315.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 320.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 325.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 330.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 335.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 340.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 345.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 350.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 355.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 360.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 365.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 370.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 375.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 380.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 385.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 390.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 395.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 400.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 405.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 410.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 415.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 420.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 425.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 430.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 435.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 440.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 445.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 450.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 455.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 460.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 465.000                 | 0   |   |

**ANEXO 3.2: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 1960**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 470.000                 | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 475.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 480.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 485.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 490.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 495.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 500.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 505.000                 | 0   |   |
|           |            |                |           | 510.000                 | 1   |   |
|           |            |                |           |                         | 0   |   |



**ANEXO 3.3: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA                 | ZONAS           | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |   |
|---------------------------|-----------------|-----------|-------------------------|---|---|---|
| GRANDES ÁREAS REGIONALES  | CORREDOR 1      | 874.334   | 0                       | 0   |   |   |
| MEDIANAS ÁREAS REGIONALES | SUBCORREDOR 2   | 686.414   | 15.000                  | 1   |   |   |
| ÁREAS MUY GRANDES         | SUBCORREDOR 3   | 424.484   | 30.000                  | 1   |   |   |
|                           | SUBCORREDOR 6   | 419.160   | 45.000                  | 1   |   |   |
| GRANDES ÁREAS             | CORREDOR 2      | 266.069   | 60.000                  | 1   |   |   |
|                           | SUBCORREDOR 1   | 254.492   | 75.000                  | 0   |   | 4 |
| ÁREAS MEDIANAS            | SUBCORREDOR 5   | 188.428   | 90.000                  | 0   |   | 1 |
|                           | SUBCORREDOR 4   | 165.286   | 105.000                 | 0   |   |   |
| ÁREAS PEQUEÑAS            | ÁREA INTERIOR 4 | 126.338   | 120.000                 | 0   |   |   |
| ÁREAS MUY PEQUEÑAS        | ÁREA INTERIOR 3 | 56.946    | 135.000                 | 1   |   |   |
|                           | SUBCORREDOR 7   | 39.771    | 150.000                 | 0   |   |   |
|                           | ÁREA INTERIOR 2 | 29.865    | 165.000                 | 0   |   |   |
|                           | ÁREA INTERIOR 1 | 10.407    | 180.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           |                         | 195.000                                     | 1   |   |
|                           |                 |           |                         | 210.000                                     | 0   |   |
|                           |                 |           |                         | 225.000                                     | 0   |   |
|                           |                 |           | 240.000                 | 0   | 2   |   |
|                           |                 |           | 255.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           | 270.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           | 285.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 300.000                 | 0   | 2   |   |
|                           |                 |           | 315.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 330.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 345.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 360.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 375.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 390.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 405.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 420.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           | 435.000                 | 1   |   |   |
|                           |                 |           | 450.000                 | 0   | 2   |   |
|                           |                 |           | 465.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 480.000                 | 0   |   |   |
|                           |                 |           | 495.000                 | 0   |   |   |

**ANEXO 3.3: POBLACIÓN DE LAS ZONAS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |       |           | 510.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 525.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 540.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 555.000                 | 0   |   |
|           |       |           | 570000                  | 0   |   |
|           |       |           | 585000                  | 0   |   |
|           |       |           | 600000                  | 0   |   |
|           |       |           | 615000                  | 0   |   |
|           |       |           | 630000                  | 0   |   |
|           |       |           | 645000                  | 0   |   |
|           |       |           | 660000                  | 0   |   |
|           |       |           | 675000                  | 0   |   |
|           |       |           | 690000                  | 1   |   |
|           |       |           | 705000                  | 0   | 1   |
|           |       |           | 720000                  | 0   |   |
|           |       |           | 735000                  | 0   |   |
|           |       |           | 750000                  | 0   |   |
|           |       |           | 765000                  | 0   |   |
|           |       |           | 780000                  | 0   |   |
|           |       |           | 795000                  | 0   |   |
|           |       |           | 810000                  | 0   |   |
|           |       |           | 825000                  | 0   |   |
|           |       |           | 840000                  | 0   |   |
|           |       |           | 855000                  | 0   |   |
|           |       |           | 870000                  | 0   |   |
|           |       |           | 885000                  | 1   |   |
|           |       |           |                         | 0   | 1   |

**ANEXO 3.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           | MADRID     | -              | 3.099.834 |                         |   |   |
|           | VALENCIA   | 1              | 785.732   | 0                       | 0   |   |
|           | MURCIA     | 2              | 398.815   | 5000                    | 3   |   |
|           | ALICANTE   | 3              | 310.330   | 10000                   | 4   |   |
|           | ELCHE      | 4              | 209.439   | 15000                   | 2   |   |
|           | CARTAGENA  | 5              | 197.665   | 20000                   | 2   | 11  |
|           | CASTELLON  | 6              | 163.088   | 25000                   | 8   |   |
|           | ALBACETE   | 6              | 156.466   | 30000                   | 6   |   |
|           | LORCA      | 7              | 84.245    | 35000                   | 4   |   |
|           | TORREVIEJA | 7              | 75.530    | 40000                   | 2   |   |
|           | ORIHUELA   | 8              | 68.778    | 45000                   | 2   |   |
|           | BENIDORM   | 8              | 64.956    | 50000                   | 1   |   |
|           | GANDIA     | 8              | 62.344    | 55000                   | 0   | 23  |
|           | ALCOY      | 8              | 60.532    | 60000                   | 1   |   |
|           | SAGUNTO    | 8              | 60.488    | 65000                   | 4   |   |
|           | ELDA       | 8              | 55.576    | 70000                   | 1   |   |
|           | CUENCA     | 9              | 47.862    | 75000                   | 0   | 6   |
|           | ARANJUEZ   | 9              | 42.481    | 80000                   | 1   |   |
|           | ALCIRA     | 9              | 41.920    | 85000                   | 1   |   |
|           | DENIA      | 9              | 38.584    | 90000                   | 0   | 2   |
|           | ONTENIENTE | 9              | 35.155    | 95000                   | 0   |   |
|           | VILLENA    | 9              | 33.889    | 100000                  | 0   |   |
|           | CIEZA      | 9              | 33.825    | 105000                  | 0   |   |
|           | YECLA      | 9              | 32.988    | 110000                  | 0   |   |
|           | AGUILAS    | 9              | 30.263    | 115000                  | 0   |   |
|           | HELLIN     | 9              | 29.303    | 120000                  | 0   |   |

**ANEXO 3.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA            | MUNICIPIOS          | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|----------------------|---------------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|                      |                     |                |           |                         |   |   |
|                      | ALCAZAR DE SAN JUAN | 9              | 28.199    | 125000                  | 0   | 2   |
|                      | JATIVA              | 9              | 27.679    | 130000                  | 0   |   |
|                      | TORRE-PACHECO       | 9              | 26.806    | 135000                  | 0   |   |
|                      | TOTANA              | 9              | 26.435    | 140000                  | 0   |   |
|                      | MAZARRON            | 9              | 26.122    | 145000                  | 0   |   |
|                      | ALMANSA             | 9              | 24.689    | 150000                  | 0   |   |
|                      | SAN JAVIER          | 9              | 24.686    | 155000                  | 0   |   |
|                      | VINAROS             | 9              | 24.467    | 160000                  | 1   |   |
|                      | VILLARROBLEDO       | 9              | 24.373    | 165000                  | 1   |   |
|                      | CARAVACA            | 9              | 24.179    | 170000                  | 0   |   |
|                      | JUMILLA             | 9              | 23.958    | 175000                  | 0   |   |
|                      | CULLERA             | 9              | 22.544    | 180000                  | 0   |   |
|                      | ONDA                | 9              | 21.566    | 185000                  | 0   |   |
|                      | REQUENA             | 10             | 19.849    | 190000                  | 0   |   |
| MULA                 | 10                  | 15.592         | 195000    | 0                       |   |   |
| LA RODA              | 10                  | 14.550         | 200000    | 1                       |   |   |
| TARANCON             | 10                  | 12.696         | 205000    | 0                       |   |   |
| SEGORBE              | 10                  | 8.299          | 210000    | 1                       |   |   |
| CHESTE               | 10                  | 7.255          | 215000    | 0                       |   |   |
| ALCALA DE CHISBERT   | 10                  | 6.449          | 220000    | 0                       |   |   |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 10                  | 5.497          | 225000    | 0                       |   |   |
| CASA IBÁÑEZ          | 10                  | 4.331          | 230000    | 0                       |   |   |
| CARBONERAS           | 10                  | 940            | 235000    | 0                       |   |   |
| LA ALMARCHA          | 10                  | 579            | 240000    | 0                       |   |   |
|                      |                     |                | 245000    | 0                       |   |   |
|                      |                     |                | 250000    | 0                       |   |   |
|                      |                     |                | 255000    | 0                       |   |   |
|                      |                     |                | 260000    | 0                       |   |   |
|                      |                     |                | 265000    | 0                       |   |   |
|                      |                     |                | 270000    | 0                       |   |   |

**ANEXO 3.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 275000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 280000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 285000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 290000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 295000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 300000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 305000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 310000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 315000                  | 1   |   |
|           |            |                |           | 320000                  | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 325000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 330000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 335000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 340000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 345000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 350000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 355000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 360000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 365000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 370000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 375000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 380000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 385000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 390000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 395000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 400000                  | 1   |   |
|           |            |                |           | 405000                  | 0   | 1   |
|           |            |                |           | 410000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 415000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 420000                  | 0   |   |

**ANEXO 3.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 425000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 430000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 435000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 440000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 445000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 450000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 455000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 460000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 465000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 470000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 475000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 480000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 485000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 490000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 495000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 500000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 505000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 510000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 515000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 520000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 525000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 530000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 535000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 540000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 545000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 550000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 555000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 560000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 565000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 570000                  | 0   |   |

**ANEXO 3.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 575000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 580000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 585000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 590000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 595000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 600000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 605000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 610000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 615000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 620000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 625000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 630000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 635000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 640000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 645000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 650000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 655000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 660000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 665000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 670000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 675000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 680000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 685000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 690000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 695000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 700000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 705000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 710000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 715000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 720000                  | 0   |   |

**ANEXO 3.4: POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR EN 2004**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | NIVEL ASOCIADO | POBLACIÓN | INTERVALOS DE POBLACIÓN | NÚMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN | AGRUPACIÓN DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|----------------|-----------|-------------------------|---|---|
|           |            |                |           | 725000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 730000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 735000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 740000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 745000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 750000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 755000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 760000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 765000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 770000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 775000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 780000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 785000                  | 0   |   |
|           |            |                |           | 790000                  | 1   |   |
|           |            |                |           |                         | 0   | 1   |



**ANEXO 3.5: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1960-2004 Y 1991-1960**

| ZONAS             | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1991-2004 | NORMALIZ. | TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1960-2004 | NORMALIZ. | NORMALIZACIÓN PONDERADA (2*TASA 1960-2004 + TASA 1991-2004) | NORMALIZ. | NIVEL POR DINÁMICA |
|-------------------|---|-----------|---|-----------|---|-----------|--------------------|
| CORREDOR 1        | 0,14                                      | -1        | 1,24                                      | 0         | -2  | -1        | 5                  |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1,01                                      | 0         | 0,17                                      | -1        | -2  | -1        | 5                  |
| SUBCORREDOR 1     | 1,24                                      | 0         | 2,62                                      | 0         | 0   | 0         | 4                  |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1,39                                      | 0         | 1,13                                      | 0         | -1  | 0         | 4                  |
| CORREDOR 2        | 1,18                                      | 0         | 1,50                                      | 0         | -1  | 0         | 4                  |
| SUBCORREDOR 2     | 1,38                                      | 0         | 1,32                                      | 0         | -1  | 0         | 4                  |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1,57                                      | 0         | 0,77                                      | -1        | -1  | 0         | 4                  |
| SUBCORREDOR 3     | 0,84                                      | 0         | 2,89                                      | 0         | 0   | 0         | 4                  |
| SUBCORREDOR 4     | 0,32                                      | -1        | 0,95                                      | -1        | -2  | -1        | 5                  |
| SUBCORREDOR 5     | 2,69                                      | 0         | 5,82                                      | 2         | 4   | 1         | 3                  |
| SUBCORREDOR 6     | 1,54                                      | 0         | 2,34                                      | 0         | 0   | 0         | 4                  |
| ÁREA INTERIOR 4   | 9,53                                      | 3         | 7,50                                      | 2         | 8   | 3         | 1                  |
| SUBCORREDOR 7     | 1,26                                      | 0         | 0,28                                      | -1        | -2  | -1        | 5                  |
| Media             | 2   |           | 2   |           | 0   |           |                    |
| Desviación típica | 2   |           | 2   |           | 3   |           |                    |

**ANEXO 3.6: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1960-2004 Y 1991-2004**

| MUNICIPIOS           | TASA DE<br>CRECIMIENTO<br>MEDIO ANUAL<br>1991-2004 | NORMALIZ. | TASA DE<br>CRECIMIENTO<br>MEDIO ANUAL<br>1960-2001 | NORMALIZ. | NORMALIZACIÓN<br>PONDERADA (2*TASA<br>1960-2004+TASA 1991-<br>2004) | NORMALIZ. | NIVEL POR<br>DINÁMICA |
|----------------------|--|-----------|--|-----------|---|-----------|-----------------------|
| TARANCÓN             | 1,27   | 0         | 1,47   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| CUENCA               | 0,30   | -1        | 1,76   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| CARBONERAS           | -0,30  | -1        | -1,05  | -1        | -3  | -1        | 7                     |
| REQUENA              | 1,28   | 0         | 0,11   | -1        | -1  | 0         | 6                     |
| CHESTE               | 0,61   | -1        | 0,89   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| VALENCIA             | 0,08   | -1        | 1,26   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| LA ALMARCHA          | -0,60  | -1        | -1,27  | -1        | -3  | -1        | 7                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1,22   | 0         | 0,57   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| CASAS IBÁÑEZ         | 1,00   | 0         | 0,21   | -1        | -1  | 0         | 7                     |
| SAGUNTO              | 0,62   | 0         | 1,14   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| CASTELLÓN            | 1,37   | 0         | 3,66   | 0         | 1   | 0         | 6                     |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 2,69   | 0         | 1,06   | 0         | 0   | 0         | 6                     |
| VINAROS              | 1,76   | 0         | 2,80   | 0         | 0   | 0         | 6                     |
| SEGORBE              | 0,89   | 0         | 0,23   | -1        | -1  | -1        | 7                     |
| ONDA                 | 1,60   | 0         | 1,68   | 0         | 0   | 0         | 6                     |
| ARANJUEZ             | 1,42   | 0         | 1,27   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | 0,75   | 0         | 0,29   | -1        | -1  | -1        | 7                     |
| VILLARROBLEDO        | 1,50   | 0         | 0,32   | -1        | -1  | 0         | 6                     |
| LA RODA              | 0,96   | 0         | 0,44   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| ALBACETE             | 1,16   | 0         | 2,51   | 0         | 0   | 0         | 6                     |
| HELLÍN               | 1,88   | 0         | 0,17   | -1        | -1  | 0         | 6                     |
| CIEZA                | 0,89   | 0         | 1,15   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| MURCIA               | 1,38   | 0         | 1,36   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| TORRE-PACHECO        | 4,65   | 1         | 3,17   | 0         | 2   | 1         | 5                     |
| CARTAGENA            | 1,09   | 0         | 1,36   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| JUMILLA              | 1,60   | 0         | 0,25   | -1        | -1  | 0         | 6                     |
| YECLA                | 1,54   | 0         | 1,30   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| ALMANSA              | 0,75   | 0         | 1,37   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| VILLENA              | 0,68   | 0         | 1,24   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| ELDA                 | 0,22   | -1        | 2,21   | 0         | -1  | 0         | 6                     |
| ALICANTE             | 0,98   | 0         | 3,53   | 0         | 0   | 0         | 6                     |
| ALCOY                | -0,48  | -1        | 0,42   | 0         | -2  | -1        | 7                     |
| ONTENIENTE           | 1,47   | 0         | 1,98   | 0         | 0   | 0         | 6                     |

**ANEXO 3.6: JERARQUÍA DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1960-2004 Y 1991-2004**

| <b>MUNICIPIOS</b>   | <b>TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1991-2004</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1960-2001</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NORMALIZACIÓN PONDERADA (2*TASA 1960-2004+TASA 1991-2004)</b> | <b>NORMALIZ.</b> | <b>NIVEL POR DINÁMICA</b> |
|---------------------|--|------------------|--|------------------|--|------------------|---------------------------|
| JÁTIVA              | 0,97   | 0                | 0,89   | 0                | -1   | 0                | 6                         |
| ALCIRA              | 0,36   | -1               | 1,30   | 0                | -1   | 0                | 6                         |
| CULLERA             | 0,99   | 0                | 1,36   | 0                | -1   | 0                | 6                         |
| GANDÍA              | 1,53   | 0                | 4,69   | 1                | 1  | 0                | 6                         |
| DENIA               | 4,11   | 1                | 4,92   | 1                | 2  | 1                | 5                         |
| BENIDORM            | 4,08   | 1                | 21,31  | 5                | 11   | 4                | 3                         |
| ELCHE               | 0,90   | 0                | 4,22   | 1                | 1  | 0                | 6                         |
| ORIHUELA            | 2,97   | 1                | 1,21   | 0                | 0  | 0                | 6                         |
| TOTANA              | 2,33   | 0                | 1,93   | 0                | 0  | 0                | 6                         |
| LORCA               | 1,98   | 0                | 0,99   | 0                | -1   | 0                | 6                         |
| ÁGUILAS             | 1,77   | 0                | 2,24   | 0                | 0  | 0                | 6                         |
| TORREVIEJA          | 14,75  | 6                | 16,32  | 4                | 13   | 5                | 1                         |
| SAN JAVIER          | 4,74   | 1                | 3,18   | 0                | 2  | 1                | 5                         |
| MAZARRÓN            | 5,48   | 2                | 3,75   | 0                | 2  | 1                | 5                         |
| MULA                | 1,58   | 0                | 0,13   | -1               | -1   | 0                | 6                         |
| CARAVACA            | 1,07   | 0                | 0,38   | 0                | -1   | 0                | 6                         |
| <b>Media</b>        | 2  |                  | 2  |                  | 0  |                  |                           |
| <b>Desv. típica</b> | 2  |                  | 4  |                  | 3  |                  |                           |

**ANEXO 3.7:TASA ANUAL DE SALDO MIGRATORIO 1991-2003 POR ZONAS**

| ZONAS             | Crecimiento vegetativo 91-03 | Poblacion 1991 | Poblacion 2004 | Migraciones 1991-2003 | T.A.SM 91-03 | NORMALIZACION | NIVELES  |
|-------------------|------------------------------|----------------|----------------|-----------------------|--------------|---------------|----------|
| MADRID            | 13.274                       | 3.084.673      | 3.099.834      | 1.887                 | 0,005        |               |          |
| CORREDOR 1        | -1.047                       | 859.083        | 874.334        | 16.298                | 0,14         | -1            | BAJO     |
| ÁREA INTERIOR 1   | 29                           | 9.204          | 10.407         | 1.174                 | 0,92         | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 1     | 2.761                        | 219.127        | 254.492        | 32.604                | 1,06         | 0             | MEDIO    |
| ÁREA INTERIOR 2   | 185                          | 25.287         | 29.865         | 4.393                 | 1,23         | 0             | MEDIO    |
| CORREDOR 2        | 12.036                       | 230.801        | 266.069        | 23.232                | 0,72         | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 2     | 34.899                       | 581.867        | 686.414        | 69.648                | 0,84         | 0             | MEDIO    |
| ÁREA INTERIOR 3   | 755                          | 47.312         | 56.946         | 8.879                 | 1,31         | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 3     | 8.981                        | 382.750        | 424.484        | 32.753                | 0,62         | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 4     | 1.331                        | 158.731        | 165.286        | 5.224                 | 0,25         | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 5     | 3.325                        | 139.583        | 188.428        | 45.520                | 2,14         | 1             | ALTO     |
| SUBCORREDOR 6     | 16.051                       | 349.160        | 419.160        | 53.949                | 1,08         | 0             | MEDIO    |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2.667                        | 56.418         | 126.338        | 67.253                | 5,66         | 3             | MUY ALTO |
| SUBCORREDOR 7     | 1.265                        | 34.168         | 39.771         | 4.338                 | 0,90         | 0             | MEDIO    |
| Media             |                              |                |                |                       | 1,30         |               |          |
| Desviación típica |                              |                |                |                       | 1,40         |               |          |

**ANEXO 3.8:TASA ANUAL DE SALDO MIGRATORIO 1991-2003 MUNICIPAL**

| MUNICIPIOS            | Crecimiento vegetativo 91-03 | Poblacion 1991 | Poblacion 2004 | Migraciones 1991-2003 | T.A.SM 91-03 | NORMALIZACION | NIVELES |
|-----------------------|------------------------------|----------------|----------------|-----------------------|--------------|---------------|---------|
| MADRID                | 13.274                       | 3.084.673      | 3.099.834      | 1.887                 | 0,005        |               |         |
| TARANCÓN              | 456                          | 10.891         | 12.696         | 1.349                 | 0,88         | 0             | MEDIO   |
| CUENCA                | 597                          | 46.047         | 47.862         | 1.218                 | 0,20         | -1            | BAJO    |
| CARBONERAS            | -64                          | 978            | 940            | 26                    | 0,21         | -1            | BAJO    |
| REQUENA               | -328                         | 17.014         | 19.849         | 3.163                 | 1,32         | 0             | MEDIO   |
| CHESTE                | -145                         | 6.726          | 7.255          | 674                   | 0,74         | 0             | MEDIO   |
| VALENCIA              | -1.563                       | 777.427        | 785.732        | 9.868                 | 0,10         | -1            | BAJO    |
| LA ALMARCHA           | -47                          | 628            | 579            | -2                    | -0,03        | -1            | BAJO    |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 85                           | 4.744          | 5.497          | 668                   | 1,00         | 0             | MEDIO   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -9                           | 3.832          | 4.331          | 508                   | 0,96         | 0             | MEDIO   |
| SAGUNTO               | -907                         | 55.957         | 60.488         | 5.438                 | 0,72         | 0             | MEDIO   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 3.772                        | 138.489        | 163.088        | 20.827                | 1,06         | 0             | MEDIO   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -227                         | 4.779          | 6.449          | 1.897                 | 2,60         | 1             | ALTO    |
| VINAROS               | 123                          | 19.902         | 24.467         | 4.442                 | 1,54         | 0             | MEDIO   |
| SEGORBE               | -208                         | 7.435          | 8.299          | 1.072                 | 1,05         | 0             | MEDIO   |
| ONDA                  | 393                          | 17.852         | 21.566         | 3.321                 | 1,30         | 0             | MEDIO   |
| ARANJUEZ              | 905                          | 35.872         | 42.481         | 5.704                 | 1,12         | 0             | MEDIO   |
| ALCÁZAR               | 192                          | 25.706         | 28.199         | 2.301                 | 0,66         | 0             | MEDIO   |
| VILLARROBLEDO         | 1.018                        | 20.396         | 24.373         | 2.959                 | 1,02         | 0             | MEDIO   |
| LA RODA               | 459                          | 12.938         | 14.550         | 1.153                 | 0,65         | 0             | MEDIO   |
| ALBACETE              | 9.462                        | 135.889        | 156.466        | 11.115                | 0,58         | 0             | MEDIO   |
| HELLÍN                | 1.165                        | 23.540         | 29.303         | 4.598                 | 1,34         | 0             | MEDIO   |
| CIEZA                 | 1.692                        | 30.306         | 33.825         | 1.827                 | 0,44         | 0             | MEDIO   |
| MURCIA                | 22.559                       | 338.250        | 398.815        | 38.006                | 0,79         | 0             | MEDIO   |
| TORREPACHECO          | 2.266                        | 16.710         | 26.806         | 7.830                 | 2,77         | 1             | ALTO    |
| CARTAGENA             | 7.217                        | 173.061        | 197.665        | 17.387                | 0,72         | 0             | MEDIO   |
| JUMILLA               | 755                          | 19.825         | 23.958         | 3.378                 | 1,19         | 0             | MEDIO   |
| YECLA                 | 1.860                        | 27.487         | 32.988         | 3.641                 | 0,93         | 0             | MEDIO   |
| ALMANSA               | 571                          | 22.488         | 24.689         | 1.630                 | 0,53         | 0             | MEDIO   |
| VILLENA               | 760                          | 31.141         | 33.889         | 1.988                 | 0,47         | 0             | MEDIO   |
| ELDA                  | 1.322                        | 54.010         | 55.576         | 244                   | 0,03         | -1            | BAJO    |
| ALICANTE              | 6.328                        | 275.111        | 310.330        | 28.891                | 0,76         | 0             | MEDIO   |
| ALCOY                 | -461                         | 64.579         | 60.532         | -3.586                | -0,44        | -1            | BAJO    |
| ONTENIENTE            | 1.155                        | 29.511         | 35.155         | 4.489                 | 1,07         | 0             | MEDIO   |

**ANEXO 3.8:TASA ANUAL DE SALDO MIGRATORIO 1991-2003 MUNICIPAL**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>Crecimiento vegetativo 91-03</b> | <b>Poblacion 1991</b> | <b>Poblacion 2004</b> | <b>Migraciones 1991-2003</b> | <b>T.A.SM 91-03</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| JÁTIVA            | 248                                 | 24.586                | 27.679                | 2.845                        | 0,84                | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA            | 389                                 | 40.055                | 41.920                | 1.476                        | 0,28                | -1                   | BAJO           |
| CULLERA           | -438                                | 19.984                | 22.544                | 2.998                        | 1,08                | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA            | 2.078                               | 52.000                | 62.344                | 8.266                        | 1,11                | 0                    | MEDIO          |
| DENIA             | 797                                 | 25.157                | 38.584                | 12.630                       | 3,05                | 2                    | MUY ALTO       |
| BENIDORM          | 888                                 | 42.442                | 64.956                | 21.626                       | 3,10                | 2                    | MUY ALTO       |
| ELCHE             | 9.572                               | 187.596               | 209.439               | 12.271                       | 0,48                | 0                    | MEDIO          |
| ORIHUELA          | 1.427                               | 49.642                | 68.778                | 17.709                       | 2,30                | 1                    | ALTO           |
| TOTANA            | 866                                 | 20.288                | 26.435                | 5.281                        | 1,74                | 1                    | ALTO           |
| LORCA             | 3.081                               | 67.024                | 84.245                | 14.140                       | 1,44                | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS           | 1.105                               | 24.610                | 30.263                | 4.548                        | 1,28                | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA        | -123                                | 25.891                | 75.530                | 49.762                       | 7,55                | 5                    | EXTRAORD. ALTO |
| SAN JAVIER        | 1.506                               | 15.277                | 24.686                | 7.903                        | 3,04                | 2                    | MUY ALTO       |
| MAZARRÓN          | 1.284                               | 15.250                | 26.122                | 9.588                        | 3,57                | 2                    | MUY ALTO       |
| MULA              | 537                                 | 12.930                | 15.592                | 2.125                        | 1,15                | 0                    | MEDIO          |
| CARAVACA          | 728                                 | 21.238                | 24.179                | 2.213                        | 0,75                | 0                    | MEDIO          |
| Media             |                                     |                       |                       |                              | 1,24                |                      |                |
| Desviación típica |                                     |                       |                       |                              | 1,26                |                      |                |

**ANEXO 3.9: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | ZONAS           | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NUMERO DE ZONAS POR INTERVALOS DE DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|-----------------|-----------------------|------------------------|--|---|
|           | MADRID          | 5.117                 | 0                      | 0  |   |
|           | SUBCORREDOR 5   | 859                   | 40                     | 2  |   |
|           | SUBCORREDOR 1   | 505                   | 80                     | 1  |   |
|           | CORREDOR 1      | 409                   | 120                    | 1  |   |
|           | SUBCORREDOR 3   | 378                   | 160                    | 2  | 4   |
|           | SUBCORREDOR 4   | 374                   | 200                    | 0  | 2   |
|           | ÁREA INTERIOR 4 | 271                   | 240                    | 0  |   |
|           | SUBCORREDOR 2   | 247                   | 280                    | 2  |   |
|           | SUBCORREDOR 6   | 144                   | 320                    | 0  | 2   |
|           | ÁREA INTERIOR 2 | 139                   | 360                    | 0  |   |
|           | CORREDOR 2      | 82                    | 400                    | 2  |   |
|           | ÁREA INTERIOR 1 | 43                    | 440                    | 1  |   |
|           | ÁREA INTERIOR 3 | 36                    | 480                    | 0  |   |
|           | SUBCORREDOR 7   | 27                    | 520                    | 1  |   |
|           |                 |                       | 560                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 600                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 640                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 680                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 720                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 760                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 800                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 840                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 880                    | 1  |   |
|           |                 |                       | 920                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 960                    | 0  |   |
|           |                 |                       | 1000                   | 0  |   |
|           |                 |                       | 1040                   | 0  |   |
|           |                 |                       | 1080                   | 0  |   |
|           |                 |                       | 1120                   | 0  |   |
|           |                 |                       | 1160                   | 0  |   |
|           |                 |                       | 1200                   | 0  |   |
|           |                 |                       | 1240                   | 0  |   |

**ANEXO 3.9: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NUMERO DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------------------|------------------------|--|---|
|           |       |                       | 1280                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1320                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1360                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1400                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1440                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1480                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1520                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1560                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1600                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1640                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1680                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1720                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1760                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1800                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1840                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1880                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1920                   | 0  |   |
|           |       |                       | 1960                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2000                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2040                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2080                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2120                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2160                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2200                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2240                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2280                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2320                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2360                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2400                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2440                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2480                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2520                   | 0  |   |



**ANEXO 3.9: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NUMERO DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------------------|------------------------|--|---|
|           |       |                       | 2560                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2600                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2640                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2680                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2720                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2760                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2800                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2840                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2880                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2920                   | 0  |   |
|           |       |                       | 2960                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3000                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3040                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3080                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3120                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3160                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3200                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3240                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3280                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3320                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3360                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3400                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3440                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3480                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3520                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3560                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3600                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3640                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3680                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3720                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3760                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3800                   | 0  |   |

**ANEXO 3.9: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NUMERO DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------------------|------------------------|--|---|
|           |       |                       | 3840                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3880                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3920                   | 0  |   |
|           |       |                       | 3960                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4000                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4040                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4080                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4120                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4160                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4200                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4240                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4280                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4320                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4360                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4400                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4440                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4480                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4520                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4560                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4600                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4640                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4680                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4720                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4760                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4800                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4840                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4880                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4920                   | 0  |   |
|           |       |                       | 4960                   | 0  |   |
|           |       |                       | 5000                   | 0  |   |
|           |       |                       | 5040                   | 0  |   |
|           |       |                       | 5080                   | 0  |   |

**ANEXO 3.9: DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR ZONAS EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | ZONAS | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NUMERO DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS<br>POR INTERVALOS DE<br>POBLACIÓN |
|-----------|-------|-----------------------|------------------------|--|---|
|           |       |                       | 5120                   | 1  |   |
|           |       |                       |                        | 0  |   |
|           |       |                       |                        |  | 1   |

**ANEXO 3.10: DENSIDAD DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS          | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NÚMERO DE MUNICIPIOS POR INTERVALOS DE DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|---------------------|-----------------------|------------------------|---|---|
|           | VALENCIA            | 5.836                 | 0                      | 0   |   |
|           | MADRID              | 5.117                 | 48                     | 13  |   |
|           | BENIDORM            | 1.687                 | 96                     | 8   |   |
|           | ALICANTE            | 1.542                 | 144                    | 6   |   |
|           | CASTELLÓN           | 1.499                 | 192                    | 1   |   |
|           | ELDA                | 1.214                 | 240                    | 2   | 28  |
|           | TORREVIEJA          | 1.057                 | 288                    | 2   |   |
|           | GANDÍA              | 1.025                 | 336                    | 1   | 5   |
|           | ELCHE               | 642                   | 384                    | 3   |   |
|           | DENIA               | 583                   | 432                    | 1   | 4   |
|           | ALCOY               | 466                   | 480                    | 3   |   |
|           | SAGUNTO             | 457                   | 528                    | 0   | 3   |
|           | MURCIA              | 450                   | 576                    | 0   |   |
|           | CULLERA             | 419                   | 624                    | 1   | 2   |
|           | ALCIRA              | 380                   | 672                    | 1   |   |
|           | JÁTIVA              | 362                   | 720                    | 0   |   |
|           | CARTAGENA           | 354                   | 768                    | 0   |   |
|           | SAN JAVIER          | 329                   | 816                    | 0   |   |
|           | ONTENIENTE          | 280                   | 864                    | 0   |   |
|           | VINAROS             | 256                   | 912                    | 0   |   |
|           | ARANJUEZ            | 211                   | 960                    | 0   |   |
|           | ONDA                | 199                   | 1.008                  | 0   |   |
|           | ORIHUELA            | 188                   | 1.056                  | 1   | 2   |
|           | TORRE-PACHECO       | 142                   | 1.104                  | 1   |   |
|           | ALBACETE            | 139                   | 1.152                  | 0   | 1   |
|           | ÁGUILAS             | 120                   | 1.200                  | 0   |   |
|           | TARANCON            | 119                   | 1.248                  | 1   | 1   |
|           | CHESTE              | 102                   | 1.296                  | 0   |   |
|           | VILLENA             | 98                    | 1.344                  | 0   | 2   |
|           | CIEZA               | 92                    | 1.392                  | 0   |   |
|           | TOTANA              | 91                    | 1.440                  | 0   |   |
|           | MAZARRÓN            | 82                    | 1.488                  | 0   |   |
|           | SEGORBE             | 78                    | 1.536                  | 1   |   |
|           | MOTILLA DEL PALANCA | 74                    | 1.584                  | 1   |   |
|           | YECLA               | 54                    | 1.632                  | 0   |   |
|           | CUENCA              | 53                    | 1.680                  | 0   |   |

**ANEXO 3.10: DENSIDAD DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS          | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NÚMERO DE MUNICIPIOS POR INTERVALOS DE DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|---------------------|-----------------------|------------------------|---|---|
|           | LORCA               | 50                    | 1.728                  | 1   | 1   |
|           | ALMANSA             | 46                    | 1.776                  | 0   |   |
|           | ALCÁZAR DE SAN JUAN | 42                    | 1.824                  | 0   |   |
|           | CASAS IBÁÑEZ        | 42                    | 1.872                  | 0   |   |
|           | ALCALÁ DE CHIVERT   | 38                    | 1.920                  | 0   |   |
|           | HELLÍN              | 38                    | 1.968                  | 0   |   |
|           | LA RODA             | 36                    | 2.016                  | 0   |   |
|           | VILLARROBLEDO       | 28                    | 2.064                  | 0   |   |
|           | CARAVACA            | 28                    | 2.112                  | 0   |   |
|           | JUMILLA             | 25                    | 2.160                  | 0   |   |
|           | MULA                | 25                    | 2.208                  | 0   |   |
|           | REQUENA             | 24                    | 2.256                  | 0   |   |
|           | CARBONERAS          | 9                     | 2.304                  | 0   |   |
|           | LA ALMARCHA         | 9                     | 2.352                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.400                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.448                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.496                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.544                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.592                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.640                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.688                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.736                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.784                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.832                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.880                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.928                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 2.976                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.024                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.072                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.120                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.168                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.216                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.264                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.312                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.360                  | 0   |   |
|           |                     |                       | 3.408                  | 0   |   |

**ANEXO 3.10: DENSIDAD DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NÚMERO DE MUNICIPIOS POR INTERVALOS DE DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|-----------------------|------------------------|---|---|
|           |            |                       | 3.456                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.504                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.552                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.600                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.648                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.696                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.744                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.792                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.840                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.888                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.936                  | 0   |   |
|           |            |                       | 3.984                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.032                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.080                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.128                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.176                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.224                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.272                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.320                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.368                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.416                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.464                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.512                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.560                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.608                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.656                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.704                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.752                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.800                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.848                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.896                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.944                  | 0   |   |
|           |            |                       | 4.992                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.040                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.088                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.136                  | 1   |   |

**ANEXO 3.10: DENSIDAD DEMOGRÁFICA MUNICIPAL EN 2004.**

| TIPOLOGÍA | MUNICIPIOS | DENSIDAD DE POBLACION | INTERVALOS DE DENSIDAD | NÚMERO DE MUNICIPIOS POR INTERVALOS DE DENSIDAD | AGRUPACION DE ZONAS POR INTERVALOS DE POBLACIÓN |
|-----------|------------|-----------------------|------------------------|---|---|
|           |            |                       | 5.184                  | 0   | 1   |
|           |            |                       | 5.232                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.280                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.328                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.376                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.424                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.472                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.520                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.568                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.616                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.664                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.712                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.760                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.808                  | 0   |   |
|           |            |                       | 5.856                  | 1   |   |
|           |            |                       |                        | 0   | 1   |

**ANEXO 3.11: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | Poblacion | Nivel por población | tasa media anual crecimiento | nivel por dinámica medio-largo | tasa media anual crecimiento |
|-------------------|-----------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| ZONAS             | 2.004     | 2004                | 1960/2004                    |                                | 1991/2004                    |
| MADRID            | 3.099.834 | 11                  | 0,84                         | -1                             | 0,04                         |
| CORREDOR 1        | 874.334   | 2                   | 1,24                         | 0                              | 0,14                         |
| ÁREA INTERIOR 1   | 10.407    | -1                  | 0,17                         | -1                             | 1,01                         |
| SUBCORREDOR 1     | 254.492   | 0                   | 2,62                         | 0                              | 1,24                         |
| ÁREA INTERIOR 2   | 29.865    | -1                  | 1,13                         | 0                              | 1,39                         |
| CORREDOR 2        | 266.069   | 0                   | 1,50                         | 0                              | 1,18                         |
| SUBCORREDOR 2     | 686.414   | 2                   | 1,32                         | 0                              | 1,38                         |
| ÁREA INTERIOR 3   | 56.946    | -1                  | 0,77                         | -1                             | 1,57                         |
| SUBCORREDOR 3     | 424.484   | 1                   | 2,89                         | 0                              | 0,84                         |
| SUBCORREDOR 4     | 165.286   | 0                   | 0,95                         | -1                             | 0,32                         |
| SUBCORREDOR 5     | 188.428   | 0                   | 5,82                         | 2                              | 2,69                         |
| SUBCORREDOR 6     | 419.160   | 1                   | 2,34                         | 0                              | 1,54                         |
| ÁREA INTERIOR 4   | 126.338   | -1                  | 7,50                         | 2                              | 9,53                         |
| SUBCORREDOR 7     | 39.771    | -1                  | 0,28                         | -1                             | 1,26                         |
| Media             | 272.461   |                     | 2,20                         |                                | 1,85                         |
| Desviación típica | 265.616   |                     | 2,17                         |                                | 2,39                         |



**ANEXO 3.11: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | nivel por dinámica corto | tasa migratoria | nivel por migraciones | DENSIDAD 2004 |
|-------------------|--------------------------|-----------------|-----------------------|---------------|
| ZONAS             |                          | 1991/2004       | 1991/2004             |               |
| MADRID            | -1                       | 0,005           | -1                    | 5.117         |
| CORREDOR 1        | -1                       | 0,14            | -1                    | 409           |
| ÁREA INTERIOR 1   | 0                        | 0,92            | 0                     | 43            |
| SUBCORREDOR 1     | 0                        | 1,06            | 0                     | 505           |
| ÁREA INTERIOR 2   | 0                        | 1,23            | 0                     | 139           |
| CORREDOR 2        | 0                        | 0,72            | 0                     | 82            |
| SUBCORREDOR 2     | 0                        | 0,84            | 0                     | 247           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 0                        | 1,04            | 0                     | 36            |
| SUBCORREDOR 3     | 0                        | 0,62            | 0                     | 378           |
| SUBCORREDOR 4     | -1                       | 0,25            | -1                    | 374           |
| SUBCORREDOR 5     | 0                        | 2,14            | 1                     | 859           |
| SUBCORREDOR 6     | 0                        | 1,08            | 0                     | 144           |
| ÁREA INTERIOR 4   | 3                        | 5,66            | 3                     | 271           |
| SUBCORREDOR 7     | 0                        | 0,90            | 0                     | 27            |
| Media             |                          | 1,28            |                       | 270           |
| Desviación típica |                          | 1,40            |                       | 238           |

**ANEXO 3.11: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR ZONAS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | nivel por densidad | indice   | NORMALIZ | NIVELES |
|-------------------|--------------------|--|----------|---------|
| ZONAS             |                    | $3*POB1998+2*TASA9198+TASA9698+TASAMIGRAC9197+2*DEN1998$ | INDICE   |         |
| MADRID            | 20                 | 69   |          | 1       |
| CORREDOR 1        | 1                  | 6  | 1        | 2       |
| ÁREA INTERIOR 1   | -1                 | -7   | -1       | 4       |
| SUBCORREDOR 1     | 1                  | 2  | 0        | 3       |
| ÁREA INTERIOR 2   | -1                 | -5   | -1       | 4       |
| CORREDOR 2        | -1                 | -3   | -1       | 4       |
| SUBCORREDOR 2     | 0                  | 3  | 1        | 2       |
| ÁREA INTERIOR 3   | -1                 | -6   | -1       | 4       |
| SUBCORREDOR 3     | 0                  | 2  | 0        | 3       |
| SUBCORREDOR 4     | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| SUBCORREDOR 5     | 2                  | 8  | 1        | 2       |
| SUBCORREDOR 6     | -1                 | 0  | 0        | 3       |
| ÁREA INTERIOR 4   | 0                  | 10   | 2        | 1       |
| SUBCORREDOR 7     | -1                 | -7   | -1       | 4       |
| Media             |                    | 0  |          |         |
| Desviación típica |                    | 6  |          |         |

**ANEXO 3.12: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | <b>Poblacion</b> | <b>Nivel por población</b> | <b>tasa media anual crecimiento</b> | <b>nivel por dinámica medio-largo</b> |
|-------------------|------------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>2004</b>      | <b>2004</b>                | <b>1960/2004</b>                    |                                       |
| MADRID            | 3.099.834        | 23                         | 0,84                                | 0                                     |
| TARANCÓN          | 12.696           | 0                          | 1,47                                | 0                                     |
| CUENCA            | 47.862           | 0                          | 1,76                                | 0                                     |
| CARBONERAS        | 940              | -1                         | -1,05                               | -1                                    |
| REQUENA           | 19.849           | 0                          | 0,11                                | -1                                    |
| CHESTE            | 7.255            | -1                         | 0,89                                | 0                                     |
| VALENCIA          | 785.732          | 5                          | 1,26                                | 0                                     |
| LA ALMARCHA       | 579              | -1                         | -1,27                               | -1                                    |
| MOTILLA DEL PALA  | 5.497            | -1                         | 0,57                                | 0                                     |
| CASAS IBÁÑEZ      | 4.331            | -1                         | 0,21                                | -1                                    |
| SAGUNTO           | 60.488           | 0                          | 1,14                                | 0                                     |
| CASTELLÓN         | 163.088          | 1                          | 3,66                                | 0                                     |
| ALCALÁ DE CHIVE   | 6.449            | -1                         | 1,06                                | 0                                     |
| VINAROZ           | 24.467           | 0                          | 2,80                                | 0                                     |
| SEGORBE           | 8.299            | 0                          | 0,23                                | -1                                    |
| ONDA              | 21.566           | 0                          | 1,68                                | 0                                     |
| ARANJUEZ          | 42.481           | 0                          | 1,27                                | 0                                     |
| ALCÁZAR           | 28.199           | 0                          | 0,29                                | -1                                    |
| VILLARROBLEDO     | 24.373           | 0                          | 0,32                                | -1                                    |
| LA RODA           | 14.550           | 0                          | 0,44                                | 0                                     |
| ALBACETE          | 156.466          | 1                          | 2,51                                | 0                                     |
| HELLÍN            | 29.303           | 0                          | 0,17                                | -1                                    |
| CIEZA             | 33.825           | 0                          | 1,15                                | 0                                     |
| MURCIA            | 398.815          | 3                          | 1,36                                | 0                                     |
| TORRE-PACHECO     | 26.806           | 0                          | 3,17                                | 0                                     |
| CARTAGENA         | 197.665          | 1                          | 1,36                                | 0                                     |
| YECLA             | 32.988           | 0                          | 1,30                                | 0                                     |
| JUMILLA           | 23.958           | 0                          | 0,25                                | -1                                    |
| ALMANSA           | 24.689           | 0                          | 1,37                                | 0                                     |
| VILLENA           | 33.889           | 0                          | 1,24                                | 0                                     |
| ELDA              | 55.576           | 0                          | 2,21                                | 0                                     |

**ANEXO 3.12: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | <b>Poblacion</b> | <b>Nivel por población</b> | <b>tasa media anual crecimiento</b> | <b>nivel por dinámica medio-largo</b> |
|-------------------|------------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>2004</b>      | <b>2004</b>                | <b>1960/2004</b>                    |                                       |
| ALICANTE          | 310.330          | 2                          | 3,53                                | 0                                     |
| ALCOY             | 60.532           | 0                          | 0,42                                | 0                                     |
| ONTENIENTE        | 35.155           | 0                          | 1,98                                | 0                                     |
| JÁTIVA            | 27.679           | 0                          | 0,89                                | 0                                     |
| ALCIRA            | 41.920           | 0                          | 1,30                                | 0                                     |
| CULLERA           | 22.544           | 0                          | 1,36                                | 0                                     |
| GANDÍA            | 62.344           | 0                          | 4,69                                | 1                                     |
| DENIA             | 38.584           | 0                          | 4,92                                | 1                                     |
| BENIDORM          | 64.956           | 0                          | 21,31                               | 5                                     |
| ELCHE             | 209.439          | 1                          | 4,22                                | 1                                     |
| ORIHUELA          | 68.778           | 0                          | 1,21                                | 0                                     |
| TOTANA            | 26.435           | 0                          | 1,93                                | 0                                     |
| LORCA             | 84.245           | 0                          | 0,99                                | 0                                     |
| AGUILAS           | 30.263           | 0                          | 2,24                                | 0                                     |
| TORREVIEJA        | 75.530           | 0                          | 16,32                               | 4                                     |
| SAN JAVIER        | 24.686           | 0                          | 3,18                                | 0                                     |
| MAZARRÓN          | 26.122           | 0                          | 3,75                                | 0                                     |
| MULA              | 15.592           | 0                          | 0,13                                | -1                                    |
| CARAVACA          | 24.179           | 0                          | 0,38                                | 0                                     |
| Media             | 72.286           |                            | 2,20                                |                                       |
| Desviación típica | 129897,70        |                            | 3,75                                |                                       |

**ANEXO 3.12: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS S. XXI**

|                      | tasa media anual<br>crecimiento | nivel por dinámica<br>corto | tasa migratoria  | nivel por<br>migraciones | DENSIDAD 2004 |
|----------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|---------------|
| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>1991/2004</b>                |                             | <b>1991/2004</b> | <b>1991/2004</b>         |               |
| MADRID               | 0,04                            | -1                          | 0,005            | -1                       | 5.117         |
| TARANCÓN             | 1,27                            | 0                           | 0,880            | 0                        | 119           |
| CUENCA               | 0,30                            | -1                          | 0,200            | -1                       | 53            |
| CARBONERAS           | -0,30                           | -1                          | 0,209            | -1                       | 9             |
| REQUENA              | 1,28                            | 0                           | 1,320            | 0                        | 24            |
| CHESTE               | 0,61                            | -1                          | 0,742            | 0                        | 102           |
| VALENCIA             | 0,08                            | -1                          | 0,097            | -1                       | 5.836         |
| LA ALMARCHA          | -0,60                           | -1                          | -0,025           | -1                       | 9             |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1,22                            | 0                           | 1,004            | 0                        | 74            |
| CASAS IBÁÑEZ         | 1,00                            | 0                           | 0,957            | 0                        | 42            |
| SAGUNTO              | 0,62                            | 0                           | 0,718            | 0                        | 457           |
| CASTELLÓN            | 1,37                            | 0                           | 1,062            | 0                        | 1.499         |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 2,69                            | 0                           | 2,599            | 1                        | 38            |
| VINAROZ              | 1,76                            | 0                           | 1,540            | 0                        | 256           |
| SEGORBE              | 0,89                            | 0                           | 1,048            | 0                        | 78            |
| ONDA                 | 1,60                            | 0                           | 1,296            | 0                        | 199           |
| ARANJUEZ             | 1,42                            | 0                           | 1,120            | 0                        | 211           |
| ALCÁZAR              | 0,75                            | 0                           | 0,657            | 0                        | 42            |
| VILLARROBLEDO        | 1,50                            | 0                           | 1,017            | 0                        | 28            |
| LA RODA              | 0,96                            | 0                           | 0,645            | 0                        | 36            |
| ALBACETE             | 1,16                            | 0                           | 0,585            | -1                       | 139           |
| HELLÍN               | 1,88                            | 0                           | 1,339            | 0                        | 38            |
| CIEZA                | 0,89                            | 0                           | 0,438            | -1                       | 92            |
| MURCIA               | 1,38                            | 0                           | 0,793            | 0                        | 450           |
| TORRE-PACHECO        | 4,65                            | 1                           | 2,768            | 1                        | 142           |
| CARTAGENA            | 1,09                            | 0                           | 0,722            | 0                        | 354           |
| YECLA                | 1,54                            | 0                           | 0,926            | 0                        | 54            |
| JUMILLA              | 1,60                            | 0                           | 1,187            | 0                        | 25            |
| ALMANSA              | 0,75                            | 0                           | 0,532            | -1                       | 46            |
| VILLENA              | 0,68                            | 0                           | 0,470            | -1                       | 98            |
| ELDA                 | 0,22                            | -1                          | 0,034            | -1                       | 1.214         |

**ANEXO 3.12: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | tasa media anual<br>crecimiento | nivel por dinámica<br>corto | tasa migratoria  | nivel por<br>migraciones | DENSIDAD 2004 |
|-------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|---------------|
| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>1991/2004</b>                |                             | <b>1991/2004</b> | <b>1991/2004</b>         |               |
| ALICANTE          | 0,98                            | 0                           | 0,759            | 0                        | 1.542         |
| ALCOY             | -0,48                           | -1                          | -0,441           | -1                       | 466           |
| ONTENIENTE        | 1,47                            | 0                           | 1,068            | 0                        | 280           |
| JÁTIVA            | 0,97                            | 0                           | 0,837            | 0                        | 362           |
| ALCIRA            | 0,36                            | -1                          | 0,277            | -1                       | 380           |
| CULLERA           | 0,99                            | 0                           | 1,085            | 0                        | 419           |
| GANDÍA            | 1,53                            | 0                           | 1,112            | 0                        | 1.025         |
| DENIA             | 4,11                            | 1                           | 3,048            | 1                        | 583           |
| BENIDORM          | 4,08                            | 1                           | 3,100            | 1                        | 1.687         |
| ELCHE             | 0,90                            | 0                           | 0,475            | -1                       | 642           |
| ORIHUELA          | 2,97                            | 1                           | 2,301            | 1                        | 188           |
| TOTANA            | 2,33                            | 0                           | 1,739            | 0                        | 91            |
| LORCA             | 1,98                            | 0                           | 1,438            | 0                        | 50            |
| AGUILAS           | 1,77                            | 0                           | 1,275            | 0                        | 120           |
| TORREVIEJA        | 14,75                           | 6                           | 7,548            | 5                        | 1.057         |
| SAN JAVIER        | 4,74                            | 1                           | 3,042            | 1                        | 329           |
| MAZARRÓN          | 5,48                            | 2                           | 3,565            | 2                        | 82            |
| MULA              | 1,58                            | 0                           | 1,146            | 0                        | 25            |
| CARAVACA          | 1,07                            | 0                           | 0,750            | 0                        | 28            |
| Media             | 1,75                            |                             | 1,245            |                          | 431           |
| Desviación típica | 2,29                            |                             | 1,26             |                          | 896           |

**ANEXO 3.12: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS S. XXI**

|                      | nivel por densidad | índice   | NORMALIZ | NIVELES |
|----------------------|--------------------|--|----------|---------|
| MUNICIPIOS           |                    | $3*POB1998+2*TASA9198+TASA9698+TASAMIGRAC9197+2*DEN1998$ | INDICE   |         |
| MADRID               | 5                  | 77   | 13       | 1       |
| TARANCÓN             | 0                  | -3   | 0        | 3       |
| CUENCA               | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| CARBONERAS           | 0                  | -6   | -1       | 4       |
| REQUENA              | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| CHESTE               | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| VALENCIA             | 6                  | 26   | 4        | 1       |
| LA ALMARCHA          | 0                  | -6   | -1       | 4       |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| CASAS IBÁÑEZ         | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| SAGUNTO              | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| CASTELLÓN            | 1                  | 5  | 1        | 2       |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| VINAROS              | 0                  | -1   | 0        | 3       |
| SEGORBE              | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| ONDA                 | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| ARANJUEZ             | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| ALCÁZAR              | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| VILLARROBLEDO        | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| LA RODA              | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| ALBACETE             | 0                  | 1  | 0        | 3       |
| HELLÍN               | 0                  | -3   | 0        | 3       |
| CIEZA                | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| MURCIA               | 0                  | 7  | 1        | 2       |
| TORRE-PACHECO        | 0                  | 1  | 0        | 3       |
| CARTAGENA            | 0                  | 2  | 0        | 3       |
| YECLA                | 0                  | -3   | 0        | 3       |
| JUMILLA              | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| ALMANSA              | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| VILLENA              | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| ELDA                 | 1                  | 0  | 0        | 3       |

**ANEXO 3.12: ÍNDICE SINTÉTICO JERARQUÍA DEMOGRÁFICA POR MUNICIPIOS A COMIENZOS S. XXI**

|                   | nivel por densidad | índice   | NORMALIZ | NIVELES |
|-------------------|--------------------|--|----------|---------|
| MUNICIPIOS        |                    | $3*POB1998+2*TASA9198+TASA9698+TASAMIGRAC9197+2*DEN1998$ | INDICE   |         |
| ALICANTE          | 1                  | 8  | 1        | 2       |
| ALCOY             | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| ONTENIENTE        | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| JÁTIVA            | 0                  | -3   | 0        | 3       |
| ALCIRA            | 0                  | -3   | 0        | 3       |
| CULLERA           | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| GANDÍA            | 1                  | 2  | 0        | 3       |
| DENIA             | 0                  | 3  | 1        | 2       |
| BENIDORM          | 1                  | 15   | 2        | 2       |
| ELCHE             | 0                  | 4  | 1        | 2       |
| ORIHUELA          | 0                  | 0  | 0        | 3       |
| TOTANA            | 0                  | -1   | 0        | 3       |
| LORCA             | 0                  | -1   | 0        | 3       |
| AGUILAS           | 0                  | -2   | 0        | 3       |
| TORREVIEJA        | 1                  | 20   | 3        | 1       |
| SAN JAVIER        | 0                  | 2  | 0        | 3       |
| MAZARRÓN          | 0                  | 2  | 0        | 3       |
| MULA              | 0                  | -3   | -1       | 4       |
| CARAVACA          | 0                  | -4   | -1       | 4       |
| Media             |                    | 0  |          |         |
| Desviación típica |                    | 6  |          |         |



**ANEXO 3.13: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS A COMIENZOS DE LOS AÑOS 60**

| <b>ZONAS</b>                  | <b>CUOTA DE MERCADO</b> | <b>POBLACIÓN 1960</b> | <b>RELATIVIZADA X 1000 HABIT</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|----------------|
| <b>MADRID</b>                 | 12510                   | 2.606.254             | 4,8                              |                      | 2              |
| <b>CORREDOR-1 (C-1)</b>       | 2991                    | 563.941               | 5,3                              | 1                    | 2              |
| <b>ÁREA INTERIOR-1 (Ai-1)</b> | 42                      | 8.361                 | 5,0                              | 1                    | 2              |
| <b>SUBCORREDOR-1 (SC-1)</b>   | 464                     | 118.148               | 3,9                              | 0                    | 3              |
| <b>ÁREA INTERIOR-2 (Ai-2)</b> | 72                      | 19.952                | 3,6                              | 0                    | 3              |
| <b>CORREDOR-2 (C-2)</b>       | 619                     | 160.177               | 3,9                              | 0                    | 3              |
| <b>SUBCORREDOR-2 (SC-2)</b>   | 1339                    | 434.232               | 3,1                              | -1                   | 4              |
| <b>ÁREA INTERIOR-3 (Ai-3)</b> | 99                      | 42.589                | 2,3                              | -1                   | 4              |
| <b>SUBCORREDOR-3 (SC-3)</b>   | 851                     | 187.003               | 4,6                              | 1                    | 2              |
| <b>SUBCORREDOR-4 (SC-4)</b>   | 541                     | 116.448               | 4,6                              | 1                    | 2              |
| <b>SUBCORREDOR-5 (SC-5)</b>   | 295                     | 52.887                | 5,6                              | 2                    | 1              |
| <b>SUBCORREDOR-6 (SC-6)</b>   | 571                     | 206.322               | 2,8                              | -1                   | 4              |
| <b>ÁREA INTERIOR-4 (Ai-4)</b> | 70                      | 29.383                | 2,4                              | -1                   | 4              |
| <b>SUBCORREDOR-7 (SC-7)</b>   | 95                      | 35.456                | 2,7                              | -1                   | 4              |
| <b>MEDIA</b>                  |                         |                       | 3,8261                           |                      |                |
| <b>DESV. TÍPICA</b>           |                         |                       | 1,1280                           |                      |                |

**ANEXO 3.14: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS 60**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>CUOTA DE MERCADO</b> | <b>POBLACIÓN 1960</b> | <b>RELATIVIZADA X 1000 HABIT</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Madrid               | 12510                   | 2.606.254             | 4,8                              |                      | 3                     |
| Tarancón             | 47                      | 7.714                 | 6,1                              | 2                    | 2                     |
| Cuenca               | 119                     | 27.007                | 4,4                              | 1                    | 3                     |
| Requena              | 64                      | 18.933                | 3,4                              | 0                    | 4                     |
| Cheste               | 14                      | 5.221                 | 2,7                              | -1                   | 5                     |
| Valencia             | 2747                    | 505.066               | 5,4                              | 1                    | 3                     |
| Motilla del Palancar | 29                      | 4.398                 | 6,6                              | 2                    | 2                     |
| Casas Ibáñez         | 13                      | 3.963                 | 3,3                              | 0                    | 4                     |
| Sagunto              | 134                     | 40.293                | 3,3                              | 0                    | 4                     |
| Castellón            | 268                     | 62.493                | 4,3                              | 0                    | 4                     |
| Alcalá de Chivert    | 17                      | 4.394                 | 3,9                              | 0                    | 4                     |
| Vinaroz              | 45                      | 10.968                | 4,1                              | 0                    | 4                     |
| Segorbe              | 42                      | 7.538                 | 5,6                              | 1                    | 3                     |
| Onda                 | 30                      | 12.414                | 2,4                              | -1                   | 5                     |
| Aranjuez             | 64                      | 27.251                | 2,3                              | -1                   | 5                     |
| Alcázar de San Juan  | 107                     | 24.963                | 4,3                              | 0                    | 4                     |
| Villarrobledo        | 112                     | 21.356                | 5,2                              | 1                    | 3                     |
| La Roda              | 43                      | 12.190                | 3,5                              | 0                    | 4                     |
| Albacete             | 293                     | 74.417                | 3,9                              | 0                    | 4                     |
| Hellín               | 83                      | 27.242                | 3,0                              | -1                   | 5                     |
| Cieza                | 75                      | 22.438                | 3,3                              | 0                    | 4                     |
| Murcia               | 814                     | 249.738               | 3,3                              | 0                    | 4                     |
| Torre-Pacheco        | 26                      | 11.184                | 2,3                              | -1                   | 5                     |
| Cartagena            | 341                     | 123.630               | 2,8                              | -1                   | 5                     |
| Yecla                | 56                      | 20.999                | 2,7                              | -1                   | 5                     |
| Jumilla              | 43                      | 21.590                | 2,0                              | -1                   | 5                     |
| Almansa              | 61                      | 15.391                | 4,0                              | 0                    | 4                     |
| Villena              | 79                      | 21.934                | 3,6                              | 0                    | 4                     |
| Elda                 | 83                      | 28.151                | 2,9                              | -1                   | 5                     |
| Alicante             | 628                     | 121.527               | 5,2                              | 1                    | 3                     |
| Alcoy                | 231                     | 51.096                | 4,5                              | 1                    | 3                     |
| Onteniente           | 81                      | 18.787                | 4,3                              | 0                    | 4                     |
| Játiva               | 100                     | 19.896                | 5,0                              | 1                    | 3                     |
| Alcira               | 129                     | 26.669                | 4,8                              | 1                    | 3                     |

**ANEXO 3.14: APROXIMACIÓN AL ÍNDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR MUNICIPIOS A COMIENZOS DE LOS AÑOS 60**

| <b>MUNICIPIOS</b>   | <b>CUOTA DE MERCADO</b> | <b>POBLACIÓN 1960</b> | <b>RELATIVIZADA X 1000 HABIT</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL ASOCIADO</b> |
|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Cullera             | 53                      | 14.103                | 3,8                              | 0                    | 4                     |
| Gandía              | 151                     | 20.340                | 7,4                              | 3                    | 1                     |
| Denia               | 60                      | 12.185                | 4,9                              | 1                    | 3                     |
| Benidorm            | 31                      | 6.259                 | 5,0                              | 1                    | 3                     |
| Elche               | 261                     | 73.320                | 3,6                              | 0                    | 4                     |
| Orihuela            | 119                     | 44.830                | 2,7                              | -1                   | 5                     |
| Totana              | 38                      | 14.281                | 2,7                              | -1                   | 5                     |
| Lorca               | 114                     | 58.641                | 1,9                              | -1                   | 5                     |
| Águilas             | 39                      | 15.250                | 2,6                              | -1                   | 5                     |
| Torre Vieja         | 28                      | 9.234                 | 3,0                              | -1                   | 5                     |
| San Javier          | 22                      | 10.284                | 2,1                              | -1                   | 5                     |
| Mazarrón            | 20                      | 9.865                 | 2,0                              | -1                   | 5                     |
| Mula                | 42                      | 14.721                | 2,9                              | -1                   | 5                     |
| Caravaca            | 53                      | 20.735                | 2,6                              | -1                   | 5                     |
| <b>MEDIA</b>        |                         |                       | 3,7                              |                      |                       |
| <b>DESV. TÍPICA</b> |                         |                       | 1,3                              |                      |                       |

**ANEXO 3.15: SECTOR PRIMARIO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | SECTOR PRIMARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR PRIMARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 5.645           | 1.287.388        | 0,44              | -1,3          | -               |
| CORREDOR 1        | 6.010           | 332.682          | 1,81              | -1,1          | -               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 366             | 3.863            | 9,47              | 0,5           | 0               |
| SUBCORREDOR 1     | 3.554           | 100.149          | 3,55              | -0,7          | -               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 559             | 12.372           | 4,52              | -0,5          | -               |
| CORREDOR 2        | 3.424           | 98.406           | 3,48              | -0,7          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 17.649          | 251.303          | 7,02              | 0,04          | 0               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1.959           | 22.154           | 8,84              | 0,4           | 0               |
| SUBCORREDOR 3     | 2.172           | 157.495          | 1,38              | -1,1          | -               |
| SUBCORREDOR 4     | 2.057           | 63.682           | 3,23              | -0,8          | -               |
| SUBCORREDOR 5     | 2.523           | 69.829           | 3,61              | -0,7          | -               |
| SUBCORREDOR 6     | 22.297          | 159.297          | 14,00             | 1,5           | 1               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 5.234           | 35.360           | 14,80             | 1,7           | 1               |
| SUBCORREDOR 7     | 1.878           | 14.057           | 13,36             | 1,4           | 1               |
| Media             |                 |                  | 7                 |               |                 |
| Desviación típica |                 |                  | 5                 |               |                 |

**ANEXO 3.16: SECTOR SECUNDARIO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | SECTOR SECUNDARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR SECUNDARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-------------------|------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 135.633           | 1.287.388        | 10,54               | -1,9          | -               |
| CORREDOR 1        | 57.442            | 332.682          | 17,27               | -1,0          | -               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1.071             | 3.863            | 27,72               | 0,3           | 0               |
| SUBCORREDOR 1     | 26.161            | 100.149          | 26,12               | 0,1           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 4.697             | 12.372           | 37,96               | 1,7           | 1               |
| CORREDOR 2        | 20.496            | 98.406           | 20,83               | -0,6          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 47.922            | 251.303          | 19,07               | -0,8          | -               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 8.219             | 22.154           | 37,10               | 1,5           | 1               |
| SUBCORREDOR 3     | 35.047            | 157.495          | 22,25               | -0,4          | -               |
| SUBCORREDOR 4     | 19.698            | 63.682           | 30,93               | 0,7           | 0               |
| SUBCORREDOR 5     | 10.311            | 69.829           | 14,77               | -1,4          | -               |
| SUBCORREDOR 6     | 48.550            | 159.297          | 30,48               | 0,7           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 5.591             | 35.360           | 15,81               | -1,2          | -               |
| SUBCORREDOR 7     | 3.970             | 14.057           | 28,24               | 0,4           | 0               |
| Media             |                   |                  | 25                  |               |                 |
| Desviación típica |                   |                  | 8                   |               |                 |

**ANEXO 3.17: SECTOR CONSTRUCCIÓN: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 2001.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>CONSTRUCCION</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% CONSTRUCCION</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|
| MADRID            | 80.362              | 1.287.388               | 6,24                  | -2,5                 | -                      |
| CORREDOR 1        | 24.865              | 332.682                 | 7,47                  | -1,9                 | -                      |
| ÁREA INTERIOR 1   | 529                 | 3.863                   | 13,69                 | 0,9                  | 0                      |
| SUBCORREDOR 1     | 10.243              | 100.149                 | 10,23                 | -0,6                 | -                      |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1.394               | 12.372                  | 11,27                 | -0,2                 | -                      |
| CORREDOR 2        | 10.727              | 98.406                  | 10,90                 | -0,3                 | -                      |
| SUBCORREDOR 2     | 29.994              | 251.303                 | 11,94                 | 0,1                  | 0                      |
| ÁREA INTERIOR 3   | 3.094               | 22.154                  | 13,97                 | 1,1                  | 1                      |
| SUBCORREDOR 3     | 14.095              | 157.495                 | 8,95                  | -1,2                 | -                      |
| SUBCORREDOR 4     | 6.448               | 63.682                  | 10,13                 | -0,7                 | -                      |
| SUBCORREDOR 5     | 9.278               | 69.829                  | 13,29                 | 0,7                  | 0                      |
| SUBCORREDOR 6     | 17.234              | 159.297                 | 10,82                 | -0,4                 | -                      |
| ÁREA INTERIOR 4   | 5.185               | 35.360                  | 14,66                 | 1,4                  | 1                      |
| SUBCORREDOR 7     | 1.981               | 14.057                  | 14,09                 | 1,1                  | 1                      |
| Media             |                     |                         | 12                    |                      |                        |
| Desviación típica |                     |                         | 2                     |                      |                        |

**ANEXO 3.18: SECTOR TERCIARIO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | SECTOR TERCIARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR TERCIARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|------------------|------------------|--------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 1.065.748        | 1.287.388        | 82,78              | 2,5           | 2               |
| CORREDOR 1        | 244365           | 332.682          | 73,45              | 1,6           | 1               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1897             | 3.863            | 49,11              | -0,7          | -               |
| SUBCORREDOR 1     | 60191            | 100.149          | 60,10              | 0,4           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 5722             | 12.372           | 46,25              | -0,9          | -               |
| CORREDOR 2        | 63759            | 98.406           | 64,79              | 0,8           | 0               |
| SUBCORREDOR 2     | 155738           | 251.303          | 61,97              | 0,5           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 8882             | 22.154           | 40,09              | -1,5          | -               |
| SUBCORREDOR 3     | 106181           | 157.495          | 67,42              | 1,04          | 1               |
| SUBCORREDOR 4     | 35479            | 63.682           | 55,71              | -0,05         | -               |
| SUBCORREDOR 5     | 47717            | 69.829           | 68,33              | 1,1           | 1               |
| SUBCORREDOR 6     | 71216            | 159.297          | 44,71              | -1,1          | -               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 19350            | 35.360           | 54,72              | -0,1          | -               |
| SUBCORREDOR 7     | 6228             | 14.057           | 44,31              | -1,1          | -               |
| Media             |                  |                  | 56                 |               |                 |
| Desviación típica |                  |                  | 11                 |               |                 |

**ANEXO 3.19: INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO POR ZONAS 2001.**

| ZONAS           | PESOS                       |                          |                               |                          | INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO | NORMALIZACION | NIVELES  |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------|----------|
|                 | -1<br>ESPEC.<br>AGRICULTURA | 1<br>ESPEC.<br>INDUSTRIA | 0,5<br>ESPEC.<br>CONSTRUCCIÓN | 2<br>ESPEC.<br>SERVICIOS |                             |               |          |
| MADRID          | 0                           | 0                        | 0                             | 3                        | 6                           | 2             | MUY ALTO |
| CORREDOR 1      | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| ÁREA INTERIOR 1 | 1                           | 1                        | 1                             | 0                        | 0,5                         | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 1   | 0                           | 1                        | 0                             | 1                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| ÁREA INTERIOR 2 | 0                           | 2                        | 0                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| CORREDOR 2      | 0                           | 0                        | 0                             | 1                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 2   | 1                           | 0                        | 1                             | 1                        | 1,5                         | 0             | MEDIO    |
| ÁREA INTERIOR 3 | 1                           | 2                        | 2                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 3   | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| SUBCORREDOR 4   | 0                           | 1                        | 0                             | 0                        | 1                           | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 5   | 0                           | 0                        | 1                             | 2                        | 4,5                         | 2             | MUY ALTO |
| SUBCORREDOR 6   | 2                           | 1                        | 0                             | 0                        | -1                          | -2            | MUY BAJO |
| ÁREA INTERIOR 4 | 2                           | 0                        | 2                             | 1                        | 1                           | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 7   | 2                           | 1                        | 2                             | 0                        | 0                           | -1            | BAJO     |
|                 |                             |                          |                               | media                    | 1,9                         |               |          |
|                 |                             |                          |                               | desviacion               | 1,6                         |               |          |



**ANEXO 3.20: SECTOR PRIMARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO             | SECTOR PRIMARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR PRIMARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 5.645           | 1.287.388        | 0,44              | -1,0          | -               |
| TARANCÓN              | 120             | 4.595            | 2,61              | -0,7          | -               |
| CUENCA                | 365             | 18.353           | 1,99              | -0,8          | -               |
| CARBONERAS            | 44              | 288              | 15,28             | 0,6           | 0               |
| REQUENA               | 685             | 7.051            | 9,71              | 0,02          | 0               |
| CHESTE                | 352             | 3.046            | 11,56             | 0,2           | 0               |
| VALENCIA              | 4.444           | 299.349          | 1,48              | -0,9          | -               |
| LA ALMARCHA           | 36              | 193              | 18,65             | 0,98          | 0               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 134             | 2.057            | 6,51              | -0,3          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 196             | 1.613            | 12,15             | 0,3           | 0               |
| SAGUNTO               | 791             | 22.755           | 3,48              | -0,6          | -               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 1.801           | 65.344           | 2,76              | -0,7          | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 333             | 2.548            | 13,07             | 0,4           | 0               |
| VINAROZ               | 629             | 9.502            | 6,62              | -0,3          | -               |
| SEGORBE               | 142             | 3.201            | 4,44              | -0,5          | -               |
| ONDA                  | 417             | 9.171            | 4,55              | -0,5          | -               |
| ARANJUEZ              | 319             | 16.502           | 1,93              | -0,8          | -               |
| ALCÁZAR               | 343             | 9.819            | 3,49              | -0,6          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 755             | 8.557            | 8,82              | -0,1          | -               |
| LA RODA               | 444             | 5.065            | 8,77              | -0,1          | -               |
| ALBACETE              | 1.563           | 58.463           | 2,67              | -0,7          | -               |
| HELLÍN                | 981             | 9.660            | 10,16             | 0,1           | 0               |
| CIEZA                 | 2.382           | 12.072           | 19,73             | 1,1           | 1               |
| MURCIA                | 5.988           | 150.912          | 3,97              | -0,6          | -               |
| TORREPACHECO          | 3.673           | 11.383           | 32,27             | 2,4           | 2               |
| CARTAGENA             | 4.625           | 67.276           | 6,87              | -0,3          | -               |
| JUMILLA               | 1.477           | 8.709            | 16,96             | 0,8           | 0               |
| YECLA                 | 482             | 13.445           | 3,58              | -0,6          | -               |
| ALMANSA               | 219             | 9.476            | 2,31              | -0,8          | -               |
| VILLENA               | 464             | 13.514           | 3,43              | -0,6          | -               |
| ELDA                  | 180             | 19.249           | 0,94              | -0,9          | -               |
| ALICANTE              | 1.309           | 115.256          | 1,14              | -0,9          | -               |
| ALCOY                 | 212             | 23.464           | 0,90              | -0,9          | -               |
| ONTENIENTE            | 220             | 13.478           | 1,63              | -0,8          | -               |

**ANEXO 3.20: SECTOR PRIMARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO         | SECTOR PRIMARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR PRIMARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|-----------------|
| JÁTIVA            | 487             | 10.498           | 4,64              | -0,5          | -               |
| ALCIRA            | 1.138           | 16.242           | 7,01              | -0,3          | -               |
| CULLERA           | 815             | 7.860            | 10,37             | 0,1           | 0               |
| GANDÍA            | 1.044           | 25.089           | 4,16              | -0,6          | -               |
| DENIA             | 404             | 13.830           | 2,92              | -0,7          | -               |
| BENIDORM          | 260             | 23.050           | 1,13              | -0,9          | -               |
| ELCHE             | 2.312           | 80.334           | 2,88              | -0,7          | -               |
| ORIHUELA          | 2.215           | 21.113           | 10,49             | 0,1           | 0               |
| TOTANA            | 3.949           | 11.616           | 34,00             | 2,6           | 2               |
| LORCA             | 9.801           | 33.980           | 28,84             | 2,1           | 2               |
| ÁGUILAS           | 4.020           | 12.254           | 32,81             | 2,5           | 2               |
| TORREVIEJA        | 480             | 17.214           | 2,79              | -0,7          | -               |
| SAN JAVIER        | 1.605           | 8.564            | 18,74             | 0,98          | 0               |
| MAZARRÓN          | 3.149           | 9.582            | 32,86             | 2,5           | 2               |
| MULA              | 1.044           | 5.652            | 18,47             | 0,96          | 0               |
| CARAVACA          | 834             | 8.405            | 9,92              | 0,04          | 0               |
| Media             |                 |                  | 10                |               |                 |
| Desviación típica |                 |                  | 9                 |               |                 |

**ANEXO 3.21: SECTOR SECUNDARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO             | SECTOR SECUNDARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR SECUNDARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|-------------------|------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 135.633           | 1.287.388        | 10,54               | -1,5          | -               |
| TARANCÓN              | 1.454             | 4.595            | 31,64               | 0,7           | 0               |
| CUENCA                | 2.276             | 18.353           | 12,40               | -1,3          | -               |
| CARBONERAS            | 73                | 288              | 25,35               | 0,1           | 0               |
| REQUENA               | 1.641             | 7.051            | 23,27               | -0,2          | -               |
| CHESTE                | 797               | 3.046            | 26,17               | 0,1           | 0               |
| VALENCIA              | 51.201            | 299.349          | 17,10               | -0,8          | -               |
| LA ALMARCHA           | 40                | 193              | 20,73               | -0,4          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 631               | 2.057            | 30,68               | 0,6           | 0               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 400               | 1.613            | 24,80               | -0,01         | -               |
| SAGUNTO               | 6.576             | 22.755           | 28,90               | 0,4           | 0               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 16.823            | 65.344           | 25,75               | 0,1           | 0               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 393               | 2.548            | 15,42               | -1,0          | -               |
| VINAROS               | 2.369             | 9.502            | 24,93               | 0,01          | 0               |
| SEGORBE               | 810               | 3.201            | 25,30               | 0,05          | 0               |
| ONDA                  | 3.887             | 9.171            | 42,38               | 1,9           | 1               |
| ARANJUEZ              | 3.792             | 16.502           | 22,98               | -0,2          | -               |
| ALCÁZAR               | 2.240             | 9.819            | 22,81               | -0,2          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 2.308             | 8.557            | 26,97               | 0,2           | 0               |
| LA RODA               | 1.500             | 5.065            | 29,62               | 0,5           | 0               |
| ALBACETE              | 10.656            | 58.463           | 18,23               | -0,7          | -               |
| HELLÍN                | 2.563             | 9.660            | 26,53               | 0,2           | 0               |
| CIEZA                 | 2.192             | 12.072           | 18,16               | -0,7          | -               |
| MURCIA                | 28.387            | 150.912          | 18,81               | -0,7          | -               |
| TORREPACHECO          | 2.384             | 11.383           | 20,94               | -0,4          | -               |
| CARTAGENA             | 12.396            | 67.276           | 18,43               | -0,7          | -               |
| JUMILLA               | 1.941             | 8.709            | 22,29               | -0,3          | -               |
| YECLA                 | 6.278             | 13.445           | 46,69               | 2,4           | 2               |
| ALMANSA               | 4.270             | 9.476            | 45,06               | 2,2           | 2               |
| VILLENA               | 5.429             | 13.514           | 40,17               | 1,7           | 1               |
| ELDA                  | 8.797             | 19.249           | 45,70               | 2,3           | 2               |
| ALICANTE              | 16.551            | 115.256          | 14,36               | -1,1          | -               |
| ALCOY                 | 7.229             | 23.464           | 30,81               | 0,6           | 0               |
| ONTENIENTE            | 5.518             | 13.478           | 40,94               | 1,7           | 1               |
| JÁTIVA                | 2.232             | 10.498           | 21,26               | -0,4          | -               |
| ALCIRA                | 4.719             | 16.242           | 29,05               | 0,5           | 0               |
| CULLERA               | 1.196             | 7.860            | 15,22               | -1,0          | -               |

**ANEXO 3.21: SECTOR SECUNDARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO         | SECTOR SECUNDARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR SECUNDARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-------------------|------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| GANDÍA            | 5.094             | 25.089           | 20,30               | -0,5          | -               |
| DENIA             | 1.677             | 13.830           | 12,13               | -1,4          | -               |
| BENIDORM          | 2.344             | 23.050           | 10,17               | -1,6          | -               |
| ELCHE             | 32.704            | 80.334           | 40,71               | 1,7           | 1               |
| ORIHUELA          | 3.991             | 21.113           | 18,90               | -0,6          | -               |
| TOTANA            | 2.504             | 11.616           | 21,56               | -0,4          | -               |
| LORCA             | 7.048             | 33.980           | 20,74               | -0,4          | -               |
| ÁGUILAS           | 2.303             | 12.254           | 18,79               | -0,7          | -               |
| TORREVIEJA        | 2.161             | 17.214           | 12,55               | -1,3          | -               |
| SAN JAVIER        | 1.179             | 8.564            | 13,77               | -1,2          | -               |
| MAZARRÓN          | 2.251             | 9.582            | 23,49               | -0,1          | -               |
| MULA              | 1.314             | 5.652            | 23,25               | -0,2          | -               |
| CARAVACA          | 2.656             | 8.405            | 31,60               | 0,7           | 0               |
| Media             |                   |                  | 25                  |               |                 |
| Desviación típica |                   |                  | 9                   |               |                 |

**ANEXO 3.22: SECTOR CONSTRUCCIÓN: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO             | CONSTRUCCION | POBLACION ACTIVA | % CONSTRUCCION | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|--------------|------------------|----------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 80.362       | 1.287.388        | 6,24           | -1,65         | -               |
| TARANCÓN              | 572          | 4.595            | 12,45          | -0,03         | -               |
| CUENCA                | 1.840        | 18.353           | 10,03          | -0,7          | -               |
| CARBONERAS            | 38           | 288              | 13,19          | 0,2           | 0               |
| REQUENA               | 952          | 7.051            | 13,50          | 0,2           | 0               |
| CHESTE                | 402          | 3.046            | 13,20          | 0,2           | 0               |
| VALENCIA              | 21.061       | 299.349          | 7,04           | -1,4          | -               |
| LA ALMARCHA           | 19           | 193              | 9,84           | -0,7          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 240          | 2.057            | 11,67          | -0,2          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 270          | 1.613            | 16,74          | 1,1           | 1               |
| SAGUNTO               | 2.588        | 22.755           | 11,37          | -0,3          | -               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 5.939        | 65.344           | 9,09           | -0,9          | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 459          | 2.548            | 18,01          | 1,4           | 1               |
| VINAROZ               | 1.257        | 9.502            | 13,23          | 0,2           | 0               |
| SEGORBE               | 348          | 3.201            | 10,87          | -0,4          | -               |
| ONDA                  | 1.046        | 9.171            | 11,41          | -0,3          | -               |
| ARANJUEZ              | 1.521        | 16.502           | 9,22           | -0,9          | -               |
| ALCÁZAR               | 1.326        | 9.819            | 13,50          | 0,2           | 0               |
| VILLARROBLEDO         | 1.643        | 8.557            | 19,20          | 1,7           | 1               |
| LA RODA               | 649          | 5.065            | 12,81          | 0,1           | 0               |
| ALBACETE              | 5.588        | 58.463           | 9,56           | -0,8          | -               |
| HELLÍN                | 1.545        | 9.660            | 15,99          | 0,9           | 0               |
| CIEZA                 | 2.233        | 12.072           | 18,50          | 1,5           | 1               |
| MURCIA                | 16.034       | 150.912          | 10,62          | -0,5          | -               |
| TORREPACHECO          | 1.721        | 11.383           | 15,12          | 0,7           | 0               |
| CARTAGENA             | 8.461        | 67.276           | 12,58          | 0,003         | 0               |
| JUMILLA               | 1.987        | 8.709            | 22,82          | 2,7           | 2               |
| YECLA                 | 1.107        | 13.445           | 8,23           | -1,1          | -               |
| ALMANSA               | 850          | 9.476            | 8,97           | -0,9          | -               |
| VILLENA               | 1.367        | 13.514           | 10,12          | -0,6          | -               |
| ELDA                  | 1.329        | 19.249           | 6,90           | -1,5          | -               |
| ALICANTE              | 10.549       | 115.256          | 9,15           | -0,9          | -               |

**ANEXO 3.22: SECTOR CONSTRUCCIÓN: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>CONSTRUCCION</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% CONSTRUCCION</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|
| ALCOY             | 1.958               | 23.464                  | 8,34                  | -1,1                 | -                      |
| ONTENIENTE        | 1.103               | 13.478                  | 8,18                  | -1,1                 | -                      |
| JÁTIVA            | 1.378               | 10.498                  | 13,13                 | 0,1                  | 0                      |
| ALCIRA            | 2.009               | 16.242                  | 12,37                 | -0,1                 | -                      |
| CULLERA           | 1.316               | 7.860                   | 16,74                 | 1,1                  | 1                      |
| GANDÍA            | 3.245               | 25.089                  | 12,93                 | 0,1                  | 0                      |
| DENIA             | 2.413               | 13.830                  | 17,45                 | 1,3                  | 1                      |
| BENIDORM          | 2.304               | 23.050                  | 10,00                 | -0,7                 | -                      |
| ELCHE             | 6.870               | 80.334                  | 8,55                  | -1,0                 | -                      |
| ORIHUELA          | 4.397               | 21.113                  | 20,83                 | 2,1                  | 2                      |
| TOTANA            | 1.412               | 11.616                  | 12,16                 | -0,1                 | -                      |
| LORCA             | 3.316               | 33.980                  | 9,76                  | -0,7                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 1.239               | 12.254                  | 10,11                 | -0,6                 | -                      |
| TORREVIEJA        | 3.244               | 17.214                  | 18,85                 | 1,6                  | 1                      |
| SAN JAVIER        | 899                 | 8.564                   | 10,50                 | -0,5                 | -                      |
| MAZARRÓN          | 1.042               | 9.582                   | 10,87                 | -0,4                 | -                      |
| MULA              | 1.118               | 5.652                   | 19,78                 | 1,9                  | 1                      |
| CARAVACA          | 863                 | 8.405                   | 10,27                 | -0,6                 | -                      |
| Media             |                     |                         | 13                    |                      |                        |
| Desviación típica |                     |                         | 4                     |                      |                        |

**ANEXO 3.23: SECTOR TERCIARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO           | SECTOR TERCIARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR TERCIARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|---------------------|------------------|------------------|--------------------|---------------|-----------------|
| MADRID              | 1.065.748        | 1.287.388        | 82,78              | 2,54          | 2               |
| TARANCÓN            | 2.449            | 4.595            | 53,30              | 0,02          | 0               |
| CUENCA              | 13.872           | 18.353           | 75,58              | 1,9           | 1               |
| CARBONERAS          | 133              | 288              | 46,18              | -0,6          | -               |
| REQUENA             | 3.773            | 7.051            | 53,51              | 0,04          | 0               |
| CHESTE              | 1.495            | 3.046            | 49,08              | -0,3          | -               |
| VALENCIA            | 222.643          | 299.349          | 74,38              | 1,8           | 1               |
| LA ALMARCHA         | 98               | 193              | 50,78              | -0,2          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCA | 1.052            | 2.057            | 51,14              | -0,2          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ        | 747              | 1.613            | 46,31              | -0,6          | -               |
| SAGUNTO             | 12.800           | 22.755           | 56,25              | 0,3           | 0               |
| CASTELLÓN DE LA PLA | 40.781           | 65.344           | 62,41              | 0,8           | 0               |
| ALCALÁ DE CHIVERT   | 1.363            | 2.548            | 53,49              | 0,04          | 0               |
| VINAROZ             | 5.247            | 9.502            | 55,22              | 0,2           | 0               |
| SEGORBE             | 1.901            | 3.201            | 59,39              | 0,5           | 0               |
| ONDA                | 3.821            | 9.171            | 41,66              | -1,0          | -               |
| ARANJUEZ            | 10.870           | 16.502           | 65,87              | 1,1           | 1               |
| ALCÁZAR             | 5.910            | 9.819            | 60,19              | 0,6           | 0               |
| VILLARROBLEDO       | 3.851            | 8.557            | 45,00              | -0,7          | -               |
| LA RODA             | 2.472            | 5.065            | 48,81              | -0,4          | -               |
| ALBACETE            | 40.656           | 58.463           | 69,54              | 1,4           | 1               |
| HELLÍN              | 4.571            | 9.660            | 47,32              | -0,5          | -               |
| CIEZA               | 5.265            | 12.072           | 43,61              | -0,8          | -               |
| MURCIA              | 100.503          | 150.912          | 66,60              | 1,2           | 1               |
| TORREPACHECO        | 3.605            | 11.383           | 31,67              | -1,8          | -               |
| CARTAGENA           | 41.794           | 67.276           | 62,12              | 0,8           | 0               |
| JUMILLA             | 3.304            | 8.709            | 37,94              | -1,3          | -               |
| YECLA               | 5.578            | 13.445           | 41,49              | -1,0          | -               |
| ALMANSA             | 4.137            | 9.476            | 43,66              | -0,8          | -               |
| VILLENA             | 6.254            | 13.514           | 46,28              | -0,6          | -               |
| ELDA                | 8.943            | 19.249           | 46,46              | -0,6          | -               |
| ALICANTE            | 86.847           | 115.256          | 75,35              | 1,9           | 1               |
| ALCOY               | 14.065           | 23.464           | 59,94              | 0,6           | 0               |
| ONTENIENTE          | 6.637            | 13.478           | 49,24              | -0,3          | -               |

**ANEXO 3.23: SECTOR TERCIARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% SECTOR TERCIARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------|
| JÁTIVA            | 6.401                   | 10.498                  | 60,97                     | 0,7                  | 0                      |
| ALCIRA            | 8.376                   | 16.242                  | 51,57                     | -0,1                 | -                      |
| CULLERA           | 4.533                   | 7.860                   | 57,67                     | 0,4                  | 0                      |
| GANDÍA            | 15.706                  | 25.089                  | 62,60                     | 0,8                  | 0                      |
| DENIA             | 9.336                   | 13.830                  | 67,51                     | 1,2                  | 1                      |
| BENIDORM          | 18.142                  | 23.050                  | 78,71                     | 2,2                  | 2                      |
| ELCHE             | 38.448                  | 80.334                  | 47,86                     | -0,4                 | -                      |
| ORIHUELA          | 10.510                  | 21.113                  | 49,78                     | -0,3                 | -                      |
| TOTANA            | 3.751                   | 11.616                  | 32,29                     | -1,8                 | -                      |
| LORCA             | 13.815                  | 33.980                  | 40,66                     | -1,1                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 4.692                   | 12.254                  | 38,29                     | -1,3                 | -                      |
| TORREVIEJA        | 11.329                  | 17.214                  | 65,81                     | 1,1                  | 1                      |
| SAN JAVIER        | 4.881                   | 8.564                   | 56,99                     | 0,3                  | 0                      |
| MAZARRÓN          | 3.140                   | 9.582                   | 32,77                     | -1,7                 | -                      |
| MULA              | 2.176                   | 5.652                   | 38,50                     | -1,2                 | -                      |
| CARAVACA          | 4.052                   | 8.405                   | 48,21                     | -0,4                 | -                      |
| Media             |                         |                         | 53                        |                      |                        |
| Desviación típica |                         |                         | 12                        |                      |                        |



**ANEXO 3.24: INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL 2001.**

|                       | PESOS                       |                          |                               |                          | INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO | NORMALIZACION | NIVELES  |
|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------|----------|
|                       | -1<br>ESPEC.<br>AGRICULTURA | 1<br>ESPEC.<br>INDUSTRIA | 0,5<br>ESPEC.<br>CONSTRUCCIÓN | 2<br>ESPEC.<br>SERVICIOS |                             |               |          |
| MADRID                | 0                           | 0                        | 0                             | 3                        | 6                           | 2             | MUY ALTO |
| TARANCÓN              | 0                           | 1                        | 0                             | 1                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| CUENCA                | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| CARBONERAS            | 1                           | 1                        | 1                             | 0                        | 0,5                         | -1            | BAJO     |
| REQUENA               | 1                           | 0                        | 1                             | 1                        | 1,5                         | 0             | MEDIO    |
| CHESTE                | 1                           | 1                        | 1                             | 0                        | 0,5                         | -1            | BAJO     |
| VALENCIA              | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| LA ALMARCHA           | 1                           | 0                        | 0                             | 0                        | -1                          | -1            | BAJO     |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 0                           | 1                        | 0                             | 0                        | 1                           | 0             | MEDIO    |
| CASAS IBÁÑEZ          | 1                           | 0                        | 2                             | 0                        | 0                           | -1            | BAJO     |
| SAGUNTO               | 0                           | 1                        | 0                             | 1                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 0                           | 1                        | 0                             | 1                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 1                           | 0                        | 2                             | 1                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| VINAROZ               | 0                           | 1                        | 1                             | 1                        | 3,5                         | 1             | ALTO     |
| SEGORBE               | 0                           | 1                        | 0                             | 1                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| ONDA                  | 0                           | 2                        | 0                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| ARANJUEZ              | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| ALCÁZAR               | 0                           | 0                        | 1                             | 1                        | 2,5                         | 0             | MEDIO    |
| VILLARROBLEDO         | 0                           | 1                        | 2                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| LA RODA               | 0                           | 1                        | 1                             | 0                        | 1,5                         | 0             | MEDIO    |
| ALBACETE              | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| HELLÍN                | 1                           | 1                        | 1                             | 0                        | 0,5                         | -1            | BAJO     |
| CIEZA                 | 2                           | 0                        | 2                             | 0                        | -1                          | -1            | BAJO     |
| MURCIA                | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| TORREPACHECO          | 3                           | 0                        | 1                             | 0                        | -2,5                        | -2            | MUY BAJO |
| CARTAGENA             | 0                           | 0                        | 1                             | 1                        | 2,5                         | 0             | MEDIO    |
| JUMILLA               | 1                           | 0                        | 3                             | 0                        | 0,5                         | -1            | BAJO     |
| YECLA                 | 0                           | 3                        | 0                             | 0                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| ALMANSA               | 0                           | 3                        | 0                             | 0                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| VILLENA               | 0                           | 2                        | 0                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| ELDA                  | 0                           | 3                        | 0                             | 0                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| ALICANTE              | 0                           | 0                        | 0                             | 2                        | 4                           | 1             | ALTO     |
| ALCOY                 | 0                           | 1                        | 0                             | 1                        | 3                           | 1             | ALTO     |
| ONTENIENTE            | 0                           | 2                        | 0                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |

**ANEXO 3.24: INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO MUNICIPAL 2001.**

|            | PESOS                       |                          |                               |                          | INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO | NORMALIZACION | NIVELES  |
|------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------|----------|
|            | -1<br>ESPEC.<br>AGRICULTURA | 1<br>ESPEC.<br>INDUSTRIA | 0,5<br>ESPEC.<br>CONSTRUCCIÓN | 2<br>ESPEC.<br>SERVICIOS |                             |               |          |
| JÁTIVA     | 0                           | 0                        | 1                             | 1                        | 2,5                         | 0             | MEDIO    |
| ALCIRA     | 0                           | 1                        | 0                             | 0                        | 1                           | 0             | MEDIO    |
| CULLERA    | 1                           | 0                        | 2                             | 1                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| GANDÍA     | 0                           | 0                        | 1                             | 1                        | 2,5                         | 0             | MEDIO    |
| DENIA      | 0                           | 0                        | 2                             | 2                        | 5                           | 2             | MUY ALTO |
| BENIDORM   | 0                           | 0                        | 0                             | 3                        | 6                           | 2             | MUY ALTO |
| ELCHE      | 0                           | 2                        | 0                             | 0                        | 2                           | 0             | MEDIO    |
| ORIHUELA   | 1                           | 0                        | 3                             | 0                        | 0,5                         | -1            | BAJO     |
| TOTANA     | 3                           | 0                        | 0                             | 0                        | -3                          | -2            | MUY BAJO |
| LORCA      | 3                           | 0                        | 0                             | 0                        | -3                          | -2            | MUY BAJO |
| ÁGUILAS    | 3                           | 0                        | 0                             | 0                        | -3                          | -2            | MUY BAJO |
| TORREVIEJA | 0                           | 0                        | 2                             | 2                        | 5                           | 2             | MUY ALTO |
| SAN JAVIER | 1                           | 0                        | 0                             | 1                        | 1                           | 0             | MEDIO    |
| MAZARRÓN   | 3                           | 0                        | 0                             | 0                        | -3                          | -2            | MUY BAJO |
| MULA       | 1                           | 0                        | 2                             | 0                        | 0                           | -1            | BAJO     |
| CARAVACA   | 1                           | 1                        | 0                             | 0                        | 0                           | -1            | BAJO     |
|            |                             |                          |                               | media                    | 1,7                         |               |          |
|            |                             |                          |                               | desviacion               | 2,2                         |               |          |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 1,4             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 2,1             | 0,8           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 2,7             | 4,2           | 3,4               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 3,2             | 5,1           | 4,4               | 0,9            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 3,5             | 5,1           | 4,3               | 0,9            | 1,0           | -               |
| <b>MADRID</b>            | 1,0             | 2,4           | 3,2               | 3,8            | 4,7           | 4,5             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 4,4             | 6,1           | 5,4               | 1,9            | 2,1           | 1,1             |
| <b>ALBACETE</b>          | 3,8             | 4,3           | 5,9               | 1,7            | 2,6           | 2,6             |
| <b>ALICANTE</b>          | 6,6             | 7,2           | 6,6               | 3,2            | 3,8           | 2,8             |
| <b>MURCIA</b>            | 6,3             | 6,8           | 8,4               | 3,9            | 5,1           | 4,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>27</b>       | <b>32</b>     | <b>34</b>         | <b>20</b>      | <b>24</b>     | <b>20</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>158</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                             |                    |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 0,7                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 2,9                | 2,2               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 2,0                | 2,7               | 4,6                 |
| <b>CUENCA</b>               | 1,1                | 1,1               | 5,1                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 3,6                | 3,0               | 2,8                 |
| <b>VALENCIA</b>             | 2,5                | 1,9               | 1,7                 |
| <b>ALBACETE</b>             | 2,8                | 3,2               | 0,9                 |
| <b>ALICANTE</b>             | 5,6                | 4,2               | 4,3                 |
| <b>MURCIA</b>               | 5,3                | 5,0               | 3,4                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>23</b>          | <b>21</b>         | <b>23</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>67</b>          |                   |                     |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,8            | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 1,6            | 0,9              | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 2,1            | 1,4              | 0,5               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 5,0            | 5,6              | 6,6               | 7,0            |
| <b>CUENCA</b>             | 5,5            | 6,1              | 7,1               | 7,6            |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,5            | 1,1              | 2,1               | 2,5            |
| <b>ALBACETE</b>           | 3,1            | 3,7              | 4,7               | 5,1            |
| <b>ALICANTE</b>           | 3,3            | 3,9              | 4,9               | 5,3            |
| <b>MURCIA</b>             | 4,5            | 5,1              | 6,1               | 6,6            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>23</b>      | <b>25</b>        | <b>32</b>         | <b>36</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>116</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 1,9            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 9,1            | 6,1         |
| <b>CUENCA</b>             | 9,5            | 6,7         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,9            | 0,5         |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,9            | 1,7         |
| <b>ALBACETE</b>           | 7,0            | 4,2         |
| <b>ALICANTE</b>           | 3,7            | 4,4         |
| <b>MURCIA</b>             | 5,0            | 5,6         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>36</b>      | <b>29</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>65</b>      |             |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | 1,5             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 2,5             | 1,9            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 2,8             | 1,9            | 1,1                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | 3,5             | 2,6            | 1,8                  | 0,7            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 0,8             | 2,2            | 3,2                  | 3,6            | 4,3             |
| <b>CUENCA</b>            | 2,5             | 2,5            | 3,1                  | 3,2            | 4,3             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 5,5             | 5,1            | 5,4                  | 4,4            | 3,7             |
| <b>VALENCIA</b>          | 4,6             | 4,0            | 4,4                  | 3,3            | 2,6             |
| <b>ALICANTE</b>          | 6,4             | 5,4            | 4,6                  | 3,5            | 2,8             |
| <b>MURCIA</b>            | 6,0             | 5,1            | 4,3                  | 3,2            | 2,5             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>29</b>       | <b>27</b>      | <b>27</b>            | <b>22</b>      | <b>20</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>125</b>      |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 0,8           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 1,5           | 0,7          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 2,7           | 1,8          | 1,1           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 2,4           | 1,6          | 0,9           | 1,1                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | 5,4           | 6,1          | 6,8           | 7,9                  | 7,7              |
| <b>CUENCA</b>             | 5,0           | 6,1          | 6,8           | 8,0                  | 7,7              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4,8           | 5,6          | 5,1           | 6,3                  | 5,6              |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,7           | 4,5          | 4,1           | 5,2                  | 4,5              |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,1           | 1,8          | 2,5           | 3,6                  | 3,3              |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,9           | 1,9          | 1,3           | 2,8                  | 2,1              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>24</b>     | <b>27</b>    | <b>27</b>     | <b>35</b>            | <b>32</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>144</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | <b>YECLA</b> |
| YECLA                     | 0,6            | -            |
| MADRID                    | 6,2            | 6,8          |
| CUENCA                    | 6,3            | 6,8          |
| CASTELLÓN                 | 4,9            | 4,2          |
| VALENCIA                  | 3,8            | 3,1          |
| ALBACETE                  | 1,9            | 2,5          |
| ALICANTE                  | 2,0            | 1,6          |
| MURCIA                    | 1,5            | 2,1          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>27</b>      | <b>27</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>54</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| VILLENA                   | 0,6            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| ELDA                      | 1,0            | 0,4            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| ALICANTE                  | 1,6            | 1,0            | 0,6         | -               |
| MADRID                    | 5,6            | 6,2            | 6,6         | 7,1             |
| CUENCA                    | 5,6            | 4,8            | 5,2         | 5,9             |
| CASTELLÓN                 | 3,3            | 3,4            | 3,8         | 3,9             |
| VALENCIA                  | 1,9            | 2,1            | 2,4         | 2,8             |
| ALBACETE                  | 1,3            | 1,9            | 2,3         | 2,8             |
| MURCIA                    | 2,4            | 1,8            | 1,4         | 1,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>22</b>      | <b>21</b>      | <b>22</b>   | <b>24</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>89</b>      |                |             |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 0,6          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 0,8          | 0,7               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 1,3          | 1,2               | 0,5           | -             |
| MADRID                    | 7,4          | 5,7               | 7,5           | 5,3           |
| CUENCA                    | 7,2          | 7,2               | 6,4           | 5,9           |
| CASTELLÓN                 | 3,2          | 3,2               | 2,5           | 1,9           |
| VALENCIA                  | 2,2          | 2,1               | 1,4           | 0,9           |
| ALBACETE                  | 3,1          | 1,4               | 3,2           | 3,8           |
| ALICANTE                  | 1,0          | 1,6               | 1,8           | 2,3           |
| MURCIA                    | 2,4          | 3,0               | 3,0           | 3,5           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>27</b>    | <b>24</b>         | <b>26</b>     | <b>24</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>100</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0,5            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 1,1            | 0,6           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 1,7            | 1,2           | 0,9          | -               |
| MADRID                    | 5,2            | 5,7           | 6,3          | 7,9             |
| CUENCA                    | 5,8            | 6,3           | 6,8          | 7,4             |
| CASTELLÓN                 | 2,1            | 2,6           | 3,1          | 3,7             |
| VALENCIA                  | 0,7            | 1,2           | 1,8          | 2,4             |
| ALBACETE                  | 4,2            | 2,5           | 3,1          | 3,6             |
| ALICANTE                  | 2,4            | 1,9           | 1,6          | 0,8             |
| MURCIA                    | 3,8            | 3,3           | 2,9          | 2,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>24</b>      | <b>23</b>     | <b>26</b>    | <b>28</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>101</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 0,6          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 1,7          | 1,3             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 2,1          | 1,7             | 0,4           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 2,9          | 2,5             | 1,3           | 0,8          | -              |
| <b>MADRID</b>             | 7,0          | 7,4             | 7,6           | 8,3          | 9,2            |
| <b>CUENCA</b>             | 5,7          | 6,3             | 7,7           | 8,4          | 9,2            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4,2          | 4,7             | 5,8           | 6,2          | 6,8            |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,9          | 3,4             | 4,5           | 4,9          | 5,5            |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,7          | 3,1             | 3,1           | 4,0          | 4,9            |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,5          | 1,0             | 2,1           | 2,5          | 3,1            |
| <b>MURCIA</b>             | 1,0          | 0,6             | 0,8           | 1,2          | 2,0            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>24</b>    | <b>26</b>       | <b>32</b>     | <b>36</b>    | <b>41</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>159</b>   |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 0,5               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 1,5               | 1,1               | -               |
| <b>MADRID</b>             | 7,8               | 7,8               | 8,1             |
| <b>CUENCA</b>             | 7,8               | 7,8               | 8,2             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 5,0               | 5,5               | 6,2             |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,7               | 4,1               | 4,8             |
| <b>ALBACETE</b>           | 3,5               | 3,5               | 3,8             |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,9               | 1,5               | 2,4             |
| <b>MURCIA</b>             | 1,1               | 1,0               | 1,2             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>30</b>         | <b>31</b>         | <b>35</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>96</b>         |                   |                 |



**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 1,1         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 6,9         | 7,0             |
| <b>CUENCA</b>             | 7,0         | 7,0             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6,0         | 6,4             |
| <b>VALENCIA</b>           | 4,9         | 5,3             |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,6         | 2,7             |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,1         | 3,1             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,9         | 1,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>30</b>   | <b>33</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>64</b>   |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 1,0             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 1,4             | 0,5           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 1,8             | 1,4           | 1,2               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 2,1             | 1,8           | 1,6               | 0,4            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 2,4             | 2,1           | 1,9               | 0,7            | 0,4           | -               |
| MADRID                   | 0,8             | 1,8           | 2,2               | 2,5            | 2,8           | 3,1             |
| CASTELLÓN                | 2,9             | 2,6           | 2,3               | 1,1            | 0,9           | 0,7             |
| ALBACETE                 | 1,6             | 1,7           | 1,6               | 1,2            | 1,6           | 1,8             |
| ALICANTE                 | 2,9             | 3,0           | 2,9               | 1,7            | 1,7           | 1,6             |
| MURCIA                   | 2,7             | 2,8           | 2,7               | 2,1            | 2,1           | 2,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>14</b>       | <b>14</b>     | <b>14</b>         | <b>11</b>      | <b>11</b>     | <b>11</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>75</b>       |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 0,5                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 1,1                | 0,7               | -                   |
| MADRID                   | 1,4                | 1,9               | 2,5                 |
| CUENCA                   | 0,7                | 0,8               | 1,5                 |
| CASTELLÓN                | 2,2                | 1,8               | 1,7                 |
| VALENCIA                 | 1,8                | 1,3               | 1,2                 |
| ALBACETE                 | 1,0                | 0,9               | 0,7                 |
| ALICANTE                 | 2,3                | 2,2               | 1,7                 |
| MURCIA                   | 2,1                | 2,1               | 1,8                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>11</b>          | <b>11</b>         | <b>11</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>33</b>          |                   |                     |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,5            | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 0,9            | 0,5              | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | 1,1            | 0,8              | 0,3               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 3,2            | 3,6              | 4,0               | 4,2            |
| <b>CUENCA</b>             | 2,2            | 2,6              | 3,0               | 3,2            |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,3            | 0,7              | 1,1               | 1,4            |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,0            | 2,4              | 2,8               | 3,0            |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,8            | 2,2              | 2,6               | 2,9            |
| <b>MURCIA</b>             | 2,3            | 2,7              | 3,1               | 3,3            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12</b>      | <b>14</b>        | <b>17</b>         | <b>19</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>62</b>      |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | 0,5            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 3,4            | 3,6         |
| <b>CUENCA</b>             | 2,4            | 2,5         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,6            | 0,2         |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,6            | 0,7         |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,2            | 2,3         |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,0            | 2,2         |
| <b>MURCIA</b>             | 2,5            | 2,6         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>14</b>      | <b>14</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>28</b>      |             |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 1,0             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 1,6             | 0,8            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 1,8             | 1,2            | 0,5                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 2,2             | 1,7            | 1,0                  | 0,5            | -               |
| MADRID                   | 0,6             | 1,5            | 2,0                  | 1,9            | 2,3             |
| CUENCA                   | 1,7             | 1,7            | 1,5                  | 1,3            | 1,7             |
| CASTELLÓN                | 3,5             | 3,2            | 2,6                  | 2,3            | 2,4             |
| VALENCIA                 | 3,5             | 2,7            | 2,1                  | 1,8            | 1,8             |
| ALICANTE                 | 3,5             | 3,0            | 2,3                  | 1,8            | 1,6             |
| MURCIA                   | 3,4             | 2,8            | 2,1                  | 1,6            | 1,4             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>18</b>       | <b>16</b>      | <b>14</b>            | <b>11</b>      | <b>11</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>70</b>       |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 0,5           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 0,8           | 0,4          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 1,2           | 0,7          | 0,4           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 1,2           | 0,8          | 0,5           | 0,2                  | -                |
| MADRID                    | 2,7           | 3,1          | 3,5           | 3,8                  | 3,8              |
| CUENCA                    | 2,1           | 2,4          | 2,8           | 3,1                  | 3,2              |
| CASTELLÓN                 | 2,5           | 2,6          | 2,7           | 2,9                  | 3,0              |
| VALENCIA                  | 1,9           | 2,0          | 2,1           | 2,3                  | 2,4              |
| ALBACETE                  | 0,7           | 1,0          | 1,4           | 1,7                  | 1,8              |
| ALICANTE                  | 1,4           | 1,0          | 0,8           | 1,0                  | 1,1              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12</b>     | <b>12</b>    | <b>13</b>     | <b>15</b>            | <b>16</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>69</b>     |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              |              |
| YECLA                     | 0,3            | -            |
| MADRID                    | 3,1            | 3,1          |
| CUENCA                    | 2,5            | 2,5          |
| CASTELLÓN                 | 2,2            | 1,9          |
| VALENCIA                  | 1,6            | 1,3          |
| ALBACETE                  | 1,0            | 1,1          |
| ALICANTE                  | 1,0            | 0,9          |
| MURCIA                    | 0,8            | 1,0          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12</b>      | <b>12</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>24</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              |                |             |                 |
| VILLENA                   | 0,4            | -              |             |                 |
| ELDA                      | 0,6            | 0,3            | -           |                 |
| ALICANTE                  | 0,9            | 0,6            | 0,5         | -               |
| MADRID                    | 2,8            | 3,1            | 3,4         | 3,6             |
| CUENCA                    | 2,2            | 2,5            | 2,7         | 3,0             |
| CASTELLÓN                 | 1,7            | 1,8            | 2,0         | 2,2             |
| VALENCIA                  | 1,1            | 1,2            | 1,4         | 1,6             |
| ALBACETE                  | 0,8            | 1,1            | 1,3         | 1,6             |
| MURCIA                    | 1,2            | 1,0            | 0,8         | 0,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>11</b>      | <b>11</b>      | <b>12</b>   | <b>13</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>47</b>      |                |             |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 0,4          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 0,5          | 0,3               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 0,7          | 0,6               | 0,3           | -             |
| MADRID                    | 3,6          | 3,4               | 3,3           | 3,3           |
| CUENCA                    | 2,8          | 2,6               | 2,4           | 2,3           |
| CASTELLÓN                 | 1,6          | 1,5               | 1,2           | 1,1           |
| VALENCIA                  | 1,1          | 0,9               | 0,6           | 0,5           |
| ALBACETE                  | 1,5          | 1,4               | 1,3           | 1,5           |
| ALICANTE                  | 0,6          | 0,9               | 1,1           | 1,3           |
| MURCIA                    | 1,2          | 1,4               | 1,6           | 1,8           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12</b>    | <b>12</b>         | <b>11</b>     | <b>12</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>48</b>    |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0,3            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 0,6            | 0,4           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 0,9            | 0,6           | 0,5          | -               |
| MADRID                    | 3,3            | 3,6           | 3,8          | 4,0             |
| CUENCA                    | 2,3            | 2,5           | 2,8          | 3,0             |
| CASTELLÓN                 | 1,1            | 1,4           | 1,6          | 1,9             |
| VALENCIA                  | 0,5            | 0,8           | 1,1          | 1,3             |
| ALBACETE                  | 1,8            | 1,7           | 2,1          | 1,9             |
| ALICANTE                  | 1,2            | 1,0           | 0,9          | 0,4             |
| MURCIA                    | 1,9            | 1,6           | 1,5          | 1,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12</b>      | <b>13</b>     | <b>14</b>    | <b>14</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>52</b>      |               |              |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> | <b>ORIHUELA</b> | <b>TOTANA</b> | <b>LORCA</b> | <b>ÁGUILAS</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| ELCHE                     | -            |                 |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 0,6          | -               |               |              |                |
| TOTANA                    | 0,9          | 0,7             | -             |              |                |
| LORCA                     | 1,1          | 0,9             | 0,3           | -            |                |
| ÁGUILAS                   | 1,4          | 1,2             | 0,6           | 0,4          | -              |
| MADRID                    | 3,6          | 3,6             | 3,7           | 4,0          | 4,2            |
| CUENCA                    | 2,9          | 3,0             | 1,7           | 3,3          | 3,6            |
| CASTELLÓN                 | 2,2          | 2,4             | 2,9           | 3,2          | 3,4            |
| VALENCIA                  | 1,6          | 1,9             | 2,4           | 2,6          | 2,8            |
| ALBACETE                  | 1,5          | 1,5             | 1,7           | 1,9          | 2,1            |
| ALICANTE                  | 0,3          | 0,6             | 1,1           | 1,3          | 1,6            |
| MURCIA                    | 0,6          | 0,4             | 0,5           | 0,7          | 1,0            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>13</b>    | <b>13</b>       | <b>14</b>     | <b>17</b>    | <b>19</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>76</b>    |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> | <b>SAN JAVIER</b> | <b>MAZARRÓN</b> |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| TORREVIEJA                | -                 |                   |                 |
| SAN JAVIER                | 0,3               | -                 |                 |
| MAZARRÓN                  | 1,0               | 0,7               | -               |
| MADRID                    | 3,9               | 3,7               | 3,8             |
| CUENCA                    | 2,7               | 2,4               | 2,0             |
| CASTELLÓN                 | 2,5               | 2,7               | 3,2             |
| VALENCIA                  | 1,9               | 2,1               | 2,6             |
| ALBACETE                  | 1,8               | 1,7               | 1,9             |
| ALICANTE                  | 0,6               | 0,8               | 1,3             |
| MURCIA                    | 0,7               | 0,4               | 0,7             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>14</b>         | <b>14</b>         | <b>15</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>43</b>         |                   |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 0,5         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 3,5         | 3,5             |
| <b>CUENCA</b>             | 2,9         | 2,8             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,8         | 3,0             |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,3         | 2,4             |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,5         | 1,4             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,0         | 1,4             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,4         | 0,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>14</b>   | <b>15</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>29</b>   |                 |



**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | -29             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | -34             | -30           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | -35             | -66           | -65               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | -35             | -65           | -64               | -59            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | -33             | -59           | -57               | -22            | -64           | -               |
| MADRID                   | -28             | -29           | -33               | -34            | -40           | -30             |
| CASTELLÓN                | -35             | -58           | -57               | -42            | -60           | -34             |
| ALBACETE                 | -58             | -61           | -73               | -29            | -39           | -31             |
| ALICANTE                 | -56             | -58           | -56               | -46            | -56           | -42             |
| MURCIA                   | -57             | -59           | -67               | -47            | -59           | -49             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>-48</b>      | <b>-57</b>    | <b>-59</b>        | <b>-45</b>     | <b>-54</b>    | <b>-43</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-52</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | -31                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | -62                | -69               | -                   |
| MADRID                   | -32                | -31               | -47                 |
| CUENCA                   | -33                | -32               | -71                 |
| CASTELLÓN                | -38                | -38               | -40                 |
| VALENCIA                 | -31                | -29               | -31                 |
| ALBACETE                 | -66                | -71               | -25                 |
| ALICANTE                 | -60                | -47               | -60                 |
| MURCIA                   | -60                | -59               | -46                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-50</b>         | <b>-48</b>        | <b>-52</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>-50</b>         |                   |                     |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> | <b>CASTELLÓN</b> | <b>ALCALÁ CH.</b> | <b>VINAROS</b> |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              |                  |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -43            | -                |                   |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -47            | -40              | -                 |                |
| <b>VINAROS</b>            | -49            | -43              | -33               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -35            | -36              | -39               | -40            |
| <b>CUENCA</b>             | -61            | -58              | -59               | -58            |
| <b>VALENCIA</b>           | -31            | -34              | -46               | -47            |
| <b>ALBACETE</b>           | -35            | -35              | -41               | -41            |
| <b>ALICANTE</b>           | -44            | -43              | -46               | -47            |
| <b>MURCIA</b>             | -50            | -48              | -50               | -50            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-46</b>     | <b>-45</b>       | <b>-47</b>        | <b>-48</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-47</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> | <b>ONDA</b> |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              |             |
| <b>ONDA</b>               | -74            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -62            | -42         |
| <b>CUENCA</b>             | -75            | -62         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -37            | -55         |
| <b>VALENCIA</b>           | -41            | -60         |
| <b>ALBACETE</b>           | -69            | -44         |
| <b>ALICANTE</b>           | -46            | -51         |
| <b>MURCIA</b>             | -50            | -54         |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-62</b>     | <b>-52</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-58</b>     |             |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | -34             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | -36             | -57            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | -37             | -35            | -51                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | -38             | -36            | -45                  | -35            | -               |
| <b>MADRID</b>            | -24             | -35            | -37                  | -47            | -46             |
| <b>CUENCA</b>            | -32             | -33            | -54                  | -61            | -61             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -36             | -38            | -53                  | -47            | -35             |
| <b>VALENCIA</b>          | -24             | -33            | -52                  | -44            | -31             |
| <b>ALICANTE</b>          | -45             | -45            | -50                  | -50            | -44             |
| <b>MURCIA</b>            | -44             | -45            | -51                  | -50            | -45             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-37</b>      | <b>-39</b>     | <b>-50</b>           | <b>-49</b>     | <b>-45</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-44</b>      |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | -42           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | -46           | -41          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | -56           | -61          | -62           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | -48           | -49          | -44           | -80                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | -49           | -49          | -49           | -52                  | -50              |
| <b>CUENCA</b>             | -58           | -60          | -59           | -61                  | -59              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -48           | -54          | -48           | -54                  | -47              |
| <b>VALENCIA</b>           | -48           | -56          | -49           | -56                  | -48              |
| <b>ALBACETE</b>           | -39           | -44          | -45           | -54                  | -47              |
| <b>ALICANTE</b>           | -52           | -49          | -38           | -65                  | -49              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-50</b>    | <b>-53</b>   | <b>-51</b>    | <b>-57</b>           | <b>-51</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-53</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | -            |
| YECLA                     | -47            | -            |
| MADRID                    | -50            | -54          |
| CUENCA                    | -61            | -63          |
| CASTELLÓN                 | -55            | -55          |
| VALENCIA                  | -57            | -58          |
| ALBACETE                  | -48            | -57          |
| ALICANTE                  | -50            | -46          |
| MURCIA                    | -50            | -52          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-54</b>     | <b>-57</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-55</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | -              | -           | -               |
| VILLENA                   | -42            | -              | -           | -               |
| ELDA                      | -42            | -26            | -           | -               |
| ALICANTE                  | -47            | -43            | -30         | -               |
| MADRID                    | -50            | -49            | -49         | -49             |
| CUENCA                    | -61            | -49            | -48         | -49             |
| CASTELLÓN                 | -49            | -48            | -47         | -43             |
| VALENCIA                  | -44            | -43            | -42         | -42             |
| ALBACETE                  | -40            | -44            | -43         | -44             |
| MURCIA                    | -48            | -46            | -41         | -38             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-51</b>     | <b>-47</b>     | <b>-46</b>  | <b>-46</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-48</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -42          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -36          | -58               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -44          | -56               | -48           | -             |
| MADRID                    | -52          | -39               | -56           | -38           |
| CUENCA                    | -61          | -64               | -63           | -62           |
| CASTELLÓN                 | -50          | -54               | -50           | -43           |
| VALENCIA                  | -51          | -59               | -54           | -39           |
| ALBACETE                  | -51          | 2                 | -61           | -61           |
| ALICANTE                  | -44          | -44               | -41           | -43           |
| MURCIA                    | -49          | -55               | -48           | -50           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-54</b>   | <b>-50</b>        | <b>-56</b>    | <b>-50</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-53</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -33            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | -42            | -33           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | -48            | -47           | -39          | -               |
| MADRID                    | -36            | -38           | -39          | -50             |
| CUENCA                    | -61            | -60           | -59          | -59             |
| CASTELLÓN                 | -46            | -47           | -48          | -50             |
| VALENCIA                  | -28            | -36           | -41          | -46             |
| ALBACETE                  | -59            | -30           | -33          | -48             |
| ALICANTE                  | -49            | -48           | -44          | -42             |
| MURCIA                    | -50            | -50           | -48          | -49             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>-50</b>     | <b>-47</b>    | <b>-46</b>   | <b>-51</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-49</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> | <b>ORIHUELA</b> | <b>TOTANA</b> | <b>LORCA</b> | <b>ÁGUILAS</b> |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| ELCHE                     | -            |                 |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 3            | -               |               |              |                |
| TOTANA                    | -49          | -47             | -             |              |                |
| LORCA                     | -48          | -46             | -37           | -            |                |
| ÁGUILAS                   | -53          | -53             | -56           | -54          | -              |
| MADRID                    | -49          | -51             | -51           | -53          | -54            |
| CUENCA                    | -49          | -53             | -77           | -60          | -61            |
| CASTELLÓN                 | -48          | -49             | -50           | -49          | -50            |
| VALENCIA                  | -44          | -45             | -48           | -47          | -48            |
| ALBACETE                  | -45          | -51             | -47           | -54          | -56            |
| ALICANTE                  | -34          | -43             | -49           | -49          | -50            |
| MURCIA                    | -42          | -33             | -44           | -45          | -52            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-47</b>   | <b>-49</b>      | <b>-56</b>    | <b>-53</b>   | <b>-54</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-52</b>   |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> | <b>SAN JAVIER</b> | <b>MAZARRÓN</b> |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| TORREVIEJA                | -                 |                   |                 |
| SAN JAVIER                | -42               | -                 |                 |
| MAZARRÓN                  | -37               | -35               | -               |
| MADRID                    | -50               | -52               | -53             |
| CUENCA                    | -66               | -70               | -75             |
| CASTELLÓN                 | -50               | -51               | -49             |
| VALENCIA                  | -47               | -49               | -47             |
| ALBACETE                  | -48               | -53               | -51             |
| ALICANTE                  | -29               | -46               | -47             |
| MURCIA                    | -36               | -57               | -43             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-52</b>        | <b>-56</b>        | <b>-56</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-55</b>        |                   |                 |

**ANEXO 3.25: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | -52         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -49         | -51             |
| <b>CUENCA</b>             | -58         | -60             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -53         | -54             |
| <b>VALENCIA</b>           | -54         | -56             |
| <b>ALBACETE</b>           | -45         | -49             |
| <b>ALICANTE</b>           | -54         | -54             |
| <b>MURCIA</b>             | -57         | -55             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-53</b>  | <b>-54</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>-54</b>  |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 1,9             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 2,8             | 1,0           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 3,6             | 6,2           | 5,2               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 4,3             | 7,5           | 6,5               | 1,3            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 4,7             | 7,5           | 6,3               | 1,1            | 1,5           | -               |
| MADRID                   | 1,4             | 3,3           | 4,3               | 5,0            | 6,3           | 6,0             |
| CASTELLÓN                | 5,8             | 8,9           | 7,8               | 2,6            | 2,9           | 1,4             |
| ALBACETE                 | 4,2             | 6,2           | 8,6               | 2,3            | 3,6           | 3,5             |
| ALICANTE                 | 8,0             | 10,0          | 9,4               | 4,2            | 5,2           | 3,7             |
| MURCIA                   | 7,5             | 9,5           | 11,9              | 5,2            | 6,9           | 5,4             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>34</b>       | <b>45</b>     | <b>49</b>         | <b>27</b>      | <b>34</b>     | <b>27</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>216</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 1,0                | -                 | <b>CASAS IBÁNEZ</b> |
| CASAS IBÁNEZ             | 4,2                | 3,2               | -                   |
| MADRID                   | 2,7                | 3,6               | 6,2                 |
| CUENCA                   | 1,4                | 1,5               | 7,3                 |
| CASTELLÓN                | 4,8                | 3,9               | 3,8                 |
| VALENCIA                 | 3,4                | 2,5               | 2,3                 |
| ALBACETE                 | 2,9                | 4,7               | 1,2                 |
| ALICANTE                 | 6,7                | 5,6               | 6,2                 |
| MURCIA                   | 6,2                | 6,7               | 4,5                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>28</b>          | <b>29</b>         | <b>31</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>88</b>          |                   |                     |



**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1,0            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 2,2            | 1,2              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 2,8            | 1,8              | 0,7               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 6,6            | 7,4              | 8,8               | 9,4            |
| <b>CUENCA</b>             | 8,1            | 8,9              | 10,2              | 10,9           |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,6            | 1,4              | 2,8               | 3,4            |
| <b>ALBACETE</b>           | 4,1            | 4,9              | 6,2               | 6,8            |
| <b>ALICANTE</b>           | 4,4            | 5,2              | 6,5               | 7,1            |
| <b>MURCIA</b>             | 6,0            | 6,8              | 8,2               | 8,8            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>31</b>      | <b>35</b>        | <b>44</b>         | <b>48</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>158</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 2,6            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 10,3           | 8,2         |
| <b>CUENCA</b>             | 11,5           | 9,7         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1,3            | 0,8         |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,2            | 2,5         |
| <b>ALBACETE</b>           | 7,6            | 5,7         |
| <b>ALICANTE</b>           | 5,0            | 6,0         |
| <b>MURCIA</b>             | 6,6            | 7,6         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>44</b>      | <b>40</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>84</b>      |             |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | 2,0             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 3,3             | 2,6            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 3,8             | 2,5            | 1,5                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | 4,7             | 3,4            | 2,4                  | 0,9            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 1,0             | 3,0            | 4,4                  | 4,8            | 5,7             |
| <b>CUENCA</b>            | 3,3             | 3,4            | 4,5                  | 4,6            | 6,2             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 7,3             | 6,8            | 7,3                  | 5,8            | 4,9             |
| <b>VALENCIA</b>          | 6,1             | 5,4            | 5,9                  | 4,4            | 3,5             |
| <b>ALICANTE</b>          | 8,5             | 7,2            | 6,2                  | 4,7            | 3,8             |
| <b>MURCIA</b>            | 8,0             | 6,7            | 5,7                  | 4,2            | 3,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>39</b>       | <b>36</b>      | <b>36</b>            | <b>29</b>      | <b>27</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>168</b>      |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 1,1           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 2,1           | 1,0          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 3,6           | 2,6          | 1,6           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 3,2           | 2,1          | 1,2           | 1,6                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | 7,2           | 8,1          | 9,1           | 10,7                 | 10,3             |
| <b>CUENCA</b>             | 6,9           | 8,6          | 9,5           | 11,1                 | 10,7             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6,7           | 7,8          | 6,8           | 8,4                  | 7,5              |
| <b>VALENCIA</b>           | 5,3           | 6,4          | 5,4           | 7,0                  | 6,0              |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,4           | 2,4          | 3,3           | 4,9                  | 4,4              |
| <b>ALICANTE</b>           | 4,2           | 2,6          | 1,7           | 3,8                  | 2,8              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>34</b>     | <b>37</b>    | <b>36</b>     | <b>48</b>            | <b>43</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>197</b>    |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 0,9            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 8,4            | 9,3          |
| <b>CUENCA</b>             | 8,9            | 10,8         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6,7            | 5,8          |
| <b>VALENCIA</b>           | 5,3            | 4,4          |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,7            | 3,5          |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,9            | 2,2          |
| <b>MURCIA</b>             | 2,1            | 3,0          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>37</b>      | <b>39</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>76</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 0,8            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 1,3            | 0,5            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,2            | 1,3            | 0,9         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 7,4            | 8,3            | 8,7         | 9,5             |
| <b>CUENCA</b>             | 8,9            | 7,0            | 7,5         | 8,4             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4,3            | 4,5            | 5,0         | 5,2             |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,6            | 2,8            | 3,2         | 3,7             |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,7            | 2,5            | 3,0         | 3,8             |
| <b>MURCIA</b>             | 3,2            | 2,4            | 1,9         | 1,7             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>30</b>      | <b>29</b>      | <b>30</b>   | <b>32</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>122</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 0,8          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 1,0          | 1,0               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 1,8          | 1,8               | 0,8           | -             |
| MADRID                    | 10,1         | 7,7               | 10,3          | 7,2           |
| CUENCA                    | 10,5         | 10,4              | 9,4           | 8,6           |
| CASTELLÓN                 | 4,4          | 4,4               | 3,4           | 2,6           |
| VALENCIA                  | 3,0          | 3,0               | 2,0           | 1,2           |
| ALBACETE                  | 4,4          | 2,0               | 4,6           | 5,4           |
| ALICANTE                  | 1,4          | 2,2               | 2,4           | 3,2           |
| MURCIA                    | 3,2          | 4,0               | 4,0           | 4,8           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>37</b>    | <b>34</b>         | <b>36</b>     | <b>33</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>140</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0,7            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 1,4            | 0,8           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 2,2            | 1,6           | 1,1          | -               |
| MADRID                    | 7,0            | 7,6           | 8,4          | 10,5            |
| CUENCA                    | 8,5            | 9,1           | 9,8          | 10,6            |
| CASTELLÓN                 | 2,8            | 3,4           | 4,2          | 5,0             |
| VALENCIA                  | 1,0            | 1,6           | 2,4          | 3,2             |
| ALBACETE                  | 6,1            | 3,7           | 4,5          | 4,8             |
| ALICANTE                  | 3,2            | 2,5           | 2,1          | 1,0             |
| MURCIA                    | 5,0            | 4,4           | 3,9          | 2,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>33</b>      | <b>32</b>     | <b>35</b>    | <b>38</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>139</b>     |               |              |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 0,7          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 2,2          | 1,7             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 2,8          | 2,2             | 0,6           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 4,0          | 3,4             | 1,8           | 1,2          | -              |
| <b>MADRID</b>             | 9,3          | 9,9             | 10,2          | 11,5         | 12,7           |
| <b>CUENCA</b>             | 8,2          | 8,9             | 10,7          | 12,0         | 13,2           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 5,6          | 6,3             | 7,8           | 8,3          | 9,1            |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,8          | 4,5             | 6,0           | 6,5          | 7,3            |
| <b>ALBACETE</b>           | 3,6          | 4,1             | 4,2           | 5,8          | 7,0            |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,7          | 1,3             | 2,8           | 3,3          | 4,1            |
| <b>MURCIA</b>             | 1,3          | 0,8             | 1,1           | 1,6          | 2,8            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>33</b>    | <b>36</b>       | <b>43</b>     | <b>49</b>    | <b>56</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>217</b>   |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 0,7               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 2,1               | 1,4               | -               |
| <b>MADRID</b>             | 10,4              | 10,5              | 11,0            |
| <b>CUENCA</b>             | 10,9              | 11,0              | 11,4            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6,7               | 7,3               | 8,3             |
| <b>VALENCIA</b>           | 4,9               | 5,5               | 6,5             |
| <b>ALBACETE</b>           | 4,6               | 4,7               | 5,2             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,2               | 2,1               | 3,2             |
| <b>MURCIA</b>             | 1,5               | 1,4               | 1,6             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>40</b>         | <b>42</b>         | <b>47</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>130</b>        |                   |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS MEDIADOS DEL SIGLO XX**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | 1,7         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 9,4         | 9,5             |
| <b>CUENCA</b>             | 9,8         | 10,0            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 8,1         | 9,1             |
| <b>VALENCIA</b>           | 6,7         | 7,7             |
| <b>ALBACETE</b>           | 3,6         | 3,8             |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,9         | 4,4             |
| <b>MURCIA</b>             | 1,3         | 2,7             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>42</b>   | <b>47</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>89</b>   |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 1,2             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 1,7             | 0,6           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 2,1             | 1,7           | 1,5               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 2,5             | 2,1           | 1,9               | 0,4            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 2,9             | 2,5           | 2,2               | 0,8            | 0,4           | -               |
| MADRID                   | 0,9             | 2,1           | 2,6               | 3,0            | 3,4           | 3,7             |
| CASTELLÓN                | 3,4             | 3,1           | 2,8               | 1,4            | 1,0           | 0,9             |
| ALBACETE                 | 1,9             | 2,0           | 1,9               | 1,5            | 1,9           | 2,1             |
| ALICANTE                 | 3,5             | 3,6           | 3,5               | 2,0            | 2,0           | 2,0             |
| MURCIA                   | 3,3             | 3,4           | 3,3               | 2,5            | 2,5           | 2,5             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>17</b>       | <b>17</b>     | <b>17</b>         | <b>13</b>      | <b>13</b>     | <b>14</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>90</b>       |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 0,6                | -                 | <b>CASAS IBÁNEZ</b> |
| CASAS IBÁNEZ             | 1,3                | 0,8               | -                   |
| MADRID                   | 1,6                | 2,2               | 3,0                 |
| CUENCA                   | 0,9                | 0,9               | 1,7                 |
| CASTELLÓN                | 2,7                | 2,2               | 2,0                 |
| VALENCIA                 | 2,1                | 1,6               | 1,4                 |
| ALBACETE                 | 1,1                | 1,1               | 0,8                 |
| ALICANTE                 | 2,7                | 2,7               | 2,0                 |
| MURCIA                   | 2,5                | 2,5               | 2,2                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>14</b>          | <b>13</b>         | <b>13</b>           |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>40</b>          |                   |                     |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,5            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 1,0            | 0,6              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 1,3            | 0,9              | 0,4               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 3,8            | 4,3              | 4,8               | 5,1            |
| <b>CUENCA</b>             | 2,6            | 3,1              | 3,5               | 3,8            |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,4            | 0,9              | 1,3               | 1,6            |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,4            | 2,8              | 3,3               | 3,6            |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,2            | 2,7              | 3,1               | 3,4            |
| <b>MURCIA</b>             | 2,7            | 3,2              | 3,7               | 3,9            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>15</b>      | <b>17</b>        | <b>20</b>         | <b>22</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>74</b>      |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 0,6            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 4,1            | 4,3         |
| <b>CUENCA</b>             | 2,8            | 3,0         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,7            | 0,3         |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,7            | 0,8         |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,6            | 2,8         |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,4            | 2,6         |
| <b>MURCIA</b>             | 3,0            | 3,1         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>16</b>      | <b>17</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>33</b>      |             |



**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 1,2             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 1,9             | 1,0            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 2,1             | 1,5            | 0,6                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 2,6             | 2,0            | 1,2                  | 0,5            | -               |
| MADRID                   | 0,7             | 1,7            | 2,4                  | 2,3            | 2,8             |
| CUENCA                   | 2,0             | 2,0            | 1,7                  | 1,5            | 2,0             |
| CASTELLÓN                | 4,2             | 3,8            | 3,1                  | 2,8            | 2,8             |
| VALENCIA                 | 4,2             | 3,3            | 2,5                  | 2,2            | 2,1             |
| ALICANTE                 | 4,2             | 3,6            | 2,7                  | 2,1            | 1,9             |
| MURCIA                   | 4,0             | 3,4            | 2,5                  | 1,9            | 1,6             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>22</b>       | <b>20</b>      | <b>16</b>            | <b>13</b>      | <b>13</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>85</b>       |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 0,6           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 1,0           | 0,5          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 1,4           | 0,9          | 0,5           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 1,5           | 1,0          | 0,6           | 0,3                  | -                |
| MADRID                    | 3,3           | 3,7          | 4,1           | 4,5                  | 4,6              |
| CUENCA                    | 2,5           | 2,9          | 3,4           | 3,7                  | 3,8              |
| CASTELLÓN                 | 3,0           | 3,1          | 3,2           | 3,4                  | 3,5              |
| VALENCIA                  | 2,3           | 2,4          | 2,5           | 2,7                  | 2,8              |
| ALBACETE                  | 0,8           | 1,2          | 1,6           | 2,0                  | 2,1              |
| ALICANTE                  | 1,7           | 1,2          | 0,9           | 1,2                  | 1,3              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>15</b>     | <b>15</b>    | <b>16</b>     | <b>18</b>            | <b>19</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>82</b>     |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 0,4            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 3,7            | 3,8          |
| <b>CUENCA</b>             | 3,0            | 3,0          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,6            | 2,3          |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,9            | 1,6          |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,2            | 1,3          |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,2            | 1,0          |
| <b>MURCIA</b>             | 0,9            | 1,2          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>15</b>      | <b>14</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>29</b>      |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 0,4            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 0,7            | 0,3            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,0            | 0,7            | 0,5         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 3,4            | 3,8            | 4,0         | 4,4             |
| <b>CUENCA</b>             | 2,6            | 3,0            | 3,2         | 3,6             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,0            | 2,1            | 2,4         | 2,7             |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,3            | 1,4            | 1,7         | 2,0             |
| <b>ALBACETE</b>           | 0,9            | 1,3            | 1,5         | 1,9             |
| <b>MURCIA</b>             | 1,5            | 1,1            | 1,0         | 0,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>13</b>      | <b>13</b>      | <b>14</b>   | <b>15</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>56</b>      |                |             |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>ALCOY</b>              | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| <b>ONTENIENTE</b>         | 0,4          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| <b>JÁTIVA</b>             | 0,6          | 0,4               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| <b>ALCIRA</b>             | 0,9          | 0,7               | 0,3           | -             |
| <b>MADRID</b>             | 4,3          | 4,1               | 4,0           | 4,0           |
| <b>CUENCA</b>             | 3,3          | 3,1               | 2,9           | 2,7           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,0          | 1,7               | 1,5           | 1,3           |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,3          | 1,0               | 0,8           | 0,6           |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,8          | 1,7               | 1,5           | 1,8           |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,7          | 1,1               | 1,3           | 1,6           |
| <b>MURCIA</b>             | 1,5          | 1,6               | 1,9           | 2,1           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>15</b>    | <b>14</b>         | <b>14</b>     | <b>14</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>57</b>    |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>CULLERA</b>            | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| <b>GANDÍA</b>             | 0,4            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| <b>DENIA</b>              | 0,8            | 0,5           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| <b>BENIDORM</b>           | 1,0            | 0,8           | 0,6          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 4,0            | 4,3           | 4,6          | 4,7             |
| <b>CUENCA</b>             | 2,7            | 3,0           | 3,3          | 3,6             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1,3            | 1,6           | 2,0          | 2,2             |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,6            | 0,9           | 1,3          | 1,5             |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,1            | 2,1           | 2,5          | 2,3             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,5            | 1,2           | 1,0          | 0,5             |
| <b>MURCIA</b>             | 2,2            | 2,0           | 1,8          | 1,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>14</b>      | <b>15</b>     | <b>17</b>    | <b>16</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>62</b>      |               |              |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
**Ud. Horas**

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 0,7          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 1,0          | 0,8             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 1,3          | 1,1             | 0,3           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 1,6          | 1,4             | 0,7           | 0,4          | -              |
| MADRID                    | 4,3          | 4,3             | 4,5           | 4,7          | 5,1            |
| CUENCA                    | 3,5          | 3,6             | 2,1           | 4,0          | 4,3            |
| CASTELLÓN                 | 2,6          | 2,9             | 3,5           | 3,8          | 4,1            |
| VALENCIA                  | 1,9          | 2,2             | 2,8           | 3,1          | 3,4            |
| ALBACETE                  | 1,8          | 1,8             | 2,0           | 2,2          | 2,6            |
| ALICANTE                  | 0,4          | 0,7             | 1,3           | 1,5          | 1,9            |
| MURCIA                    | 0,7          | 0,5             | 0,6           | 0,8          | 1,2            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>15</b>    | <b>16</b>       | <b>17</b>     | <b>20</b>    | <b>22</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>91</b>    |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 0,4               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 1,2               | 0,8               | -               |
| MADRID                    | 4,6               | 4,5               | 4,5             |
| CUENCA                    | 3,2               | 2,9               | 2,4             |
| CASTELLÓN                 | 3,0               | 3,2               | 3,8             |
| VALENCIA                  | 2,3               | 2,5               | 3,1             |
| ALBACETE                  | 2,2               | 2,0               | 2,2             |
| ALICANTE                  | 0,7               | 1,0               | 1,5             |
| MURCIA                    | 0,9               | 0,5               | 0,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>17</b>         | <b>17</b>         | <b>18</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>52</b>         |                   |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 0,6         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 4,2         | 4,1             |
| <b>CUENCA</b>             | 3,5         | 3,4             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 3,4         | 3,5             |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,7         | 2,8             |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,7         | 1,6             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,2         | 1,7             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,4         | 1,0             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>17</b>   | <b>18</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>35</b>   |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**  
 Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | -36             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | -40             | -37           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | -42             | -72           | -72               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | -42             | -72           | -71               | -66            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | -39             | -67           | -65               | -30            | -70           | -               |
| MADRID                   | -35             | -36           | -40               | -41            | -46           | -37             |
| CASTELLÓN                | -41             | -66           | -64               | -48            | -65           | -40             |
| ALBACETE                 | -55             | -68           | -78               | -36            | -47           | -38             |
| ALICANTE                 | -56             | -64           | -63               | -52            | -61           | -48             |
| MURCIA                   | -57             | -65           | -73               | -52            | -63           | -54             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>-49</b>      | <b>-63</b>    | <b>-66</b>        | <b>-52</b>     | <b>-60</b>    | <b>-50</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>-58</b>      |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | -38                | -                 | <b>CASAS IBÁNEZ</b> |
| CASAS IBÁNEZ             | -68                | -75               | -                   |
| MADRID                   | -39                | -38               | -52                 |
| CUENCA                   | -39                | -39               | -76                 |
| CASTELLÓN                | -45                | -45               | -46                 |
| VALENCIA                 | -38                | -36               | -38                 |
| ALBACETE                 | -61                | -76               | -33                 |
| ALICANTE                 | -59                | -53               | -67                 |
| MURCIA                   | -60                | -63               | -52                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>-51</b>         | <b>-54</b>        | <b>-58</b>          |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>-55</b>         |                   |                     |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -48            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -53            | -46              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | -54            | -49              | -40               | -              |
| <b>MADRID</b>             | -42            | -42              | -45               | -46            |
| <b>CUENCA</b>             | -68            | -66              | -65               | -65            |
| <b>VALENCIA</b>           | -38            | -40              | -51               | -52            |
| <b>ALBACETE</b>           | -42            | -42              | -47               | -47            |
| <b>ALICANTE</b>           | -50            | -49              | -52               | -52            |
| <b>MURCIA</b>             | -55            | -54              | -55               | -55            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-52</b>     | <b>-51</b>       | <b>-53</b>        | <b>-53</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>-53</b>     |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | -78            | -           |
| <b>MADRID</b>             | -60            | -48         |
| <b>CUENCA</b>             | -75            | -69         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -43            | -64         |
| <b>VALENCIA</b>           | -47            | -68         |
| <b>ALBACETE</b>           | -65            | -51         |
| <b>ALICANTE</b>           | -51            | -56         |
| <b>MURCIA</b>             | -55            | -59         |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-62</b>     | <b>-58</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>-60</b>     |             |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | -41             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | -43             | -63            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | -44             | -42            | -58                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | -44             | -42            | -52                  | -41            | -               |
| <b>MADRID</b>            | -32             | -42            | -44                  | -53            | -51             |
| <b>CUENCA</b>            | -39             | -40            | -61                  | -67            | -68             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | -43             | -44            | -58                  | -52            | -42             |
| <b>VALENCIA</b>          | -32             | -39            | -57                  | -50            | -38             |
| <b>ALICANTE</b>          | -50             | -50            | -56                  | -55            | -50             |
| <b>MURCIA</b>            | -50             | -50            | -56                  | -55            | -51             |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>-44</b>      | <b>-45</b>     | <b>-55</b>           | <b>-55</b>     | <b>-51</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>-50</b>      |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | -48           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | -52           | -47          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | -61           | -66          | -68           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | -54           | -54          | -50           | -84                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | -54           | -54          | -54           | -58                  | -55              |
| <b>CUENCA</b>             | -64           | -66          | -65           | -66                  | -64              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -55           | -60          | -54           | -59                  | -53              |
| <b>VALENCIA</b>           | -56           | -62          | -54           | -61                  | -53              |
| <b>ALBACETE</b>           | -45           | -49          | -51           | -59                  | -53              |
| <b>ALICANTE</b>           | -60           | -54          | -44           | -69                  | -54              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-57</b>    | <b>-59</b>   | <b>-56</b>    | <b>-62</b>           | <b>-56</b>       |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>-58</b>    |              |               |                      |                  |



**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | -58            | -            |
| <b>MADRID</b>             | -56            | -59          |
| <b>CUENCA</b>             | -67            | -72          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -61            | -61          |
| <b>VALENCIA</b>           | -63            | -64          |
| <b>ALBACETE</b>           | -55            | -64          |
| <b>ALICANTE</b>           | -58            | -53          |
| <b>MURCIA</b>             | -57            | -59          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-61</b>     | <b>-64</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>-62</b>     |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | -47            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | -48            | -34            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | -52            | -49            | -37         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -55            | -55            | -54         | -54             |
| <b>CUENCA</b>             | -71            | -58            | -57         | -57             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -54            | -53            | -52         | -49             |
| <b>VALENCIA</b>           | -50            | -49            | -48         | -48             |
| <b>ALBACETE</b>           | -46            | -49            | -49         | -50             |
| <b>MURCIA</b>             | -54            | -52            | -47         | -44             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-58</b>     | <b>-54</b>     | <b>-52</b>  | <b>-52</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>-54</b>     |                |             |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | -50          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | -43          | -64               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | -52          | -63               | -58           | -             |
| MADRID                    | -58          | -47               | -61           | -45           |
| CUENCA                    | -68          | -70               | -70           | -69           |
| CASTELLÓN                 | -56          | -60               | -57           | -50           |
| VALENCIA                  | -58          | -65               | -61           | -47           |
| ALBACETE                  | -58          | -18               | -67           | -67           |
| ALICANTE                  | -50          | -50               | -47           | -50           |
| MURCIA                    | -54          | -59               | -53           | -56           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-60</b>   | <b>-57</b>        | <b>-62</b>    | <b>-57</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>-59</b>   |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -39            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | -48            | -40           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | -53            | -53           | -46          | -               |
| MADRID                    | -43            | -44           | -45          | -55             |
| CUENCA                    | -68            | -67           | -66          | -66             |
| CASTELLÓN                 | -52            | -52           | -53          | -55             |
| VALENCIA                  | -35            | -43           | -47          | -52             |
| ALBACETE                  | -66            | -44           | -45          | -53             |
| ALICANTE                  | -54            | -53           | -50          | -48             |
| MURCIA                    | -55            | -55           | -53          | -54             |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>-57</b>     | <b>-54</b>    | <b>-53</b>   | <b>-57</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>-55</b>     |               |              |                 |

ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO  
Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | -7           | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | -55          | -52             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | -53          | -51             | -43           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | -59          | -59             | -63           | -63          | -              |
| MADRID                    | -54          | -56             | -56           | -59          | -60            |
| CUENCA                    | -57          | -60             | -81           | -67          | -68            |
| CASTELLÓN                 | -53          | -54             | -55           | -54          | -55            |
| VALENCIA                  | -49          | -51             | -53           | -53          | -54            |
| ALBACETE                  | -50          | -56             | -52           | -61          | -64            |
| ALICANTE                  | -41          | -49             | -55           | -54          | -55            |
| MURCIA                    | -48          | -40             | -50           | -50          | -59            |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>-53</b>   | <b>-55</b>      | <b>-61</b>    | <b>-59</b>   | <b>-60</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>-58</b>   |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | -48               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | -43               | -42               | -               |
| MADRID                    | -55               | -57               | -59             |
| CUENCA                    | -70               | -74               | -79             |
| CASTELLÓN                 | -55               | -56               | -54             |
| VALENCIA                  | -52               | -54               | -53             |
| ALBACETE                  | -53               | -58               | -57             |
| ALICANTE                  | -36               | -52               | -53             |
| MURCIA                    | -43               | -64               | -49             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-58</b>        | <b>-61</b>        | <b>-61</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>-60</b>        |                   |                 |

**ANEXO 3.26: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS POR CARRETERA: MEDIADOS DEL S. XX - PRINCIPIOS DEL S. XXI Y VARIACIÓN EN EL PERIODO**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE MERCANCIAS: MEDIADOS DEL S. XX-PRIMER TERCIO S. XXI**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | -62         | -               |
| <b>MADRID</b>             | -55         | -56             |
| <b>CUENCA</b>             | -65         | -66             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -58         | -61             |
| <b>VALENCIA</b>           | -60         | -63             |
| <b>ALBACETE</b>           | -52         | -56             |
| <b>ALICANTE</b>           | -60         | -61             |
| <b>MURCIA</b>             | -65         | -64             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>-59</b>  | <b>-61</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>-60</b>  |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 1,0             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 1,4             | 0,5           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 1,8             | 1,4           | 1,2               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 2,1             | 1,8           | 1,6               | 0,4            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 2,4             | 2,1           | 1,9               | 0,7            | 0,4           | -               |
| <b>MADRID</b>            | 0,8             | 1,8           | 2,2               | 2,5            | 2,8           | 3,1             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 2,9             | 2,6           | 2,3               | 1,1            | 0,9           | 0,7             |
| <b>ALBACETE</b>          | 1,6             | 1,7           | 1,6               | 1,2            | 1,6           | 1,8             |
| <b>ALICANTE</b>          | 2,9             | 3,0           | 2,9               | 1,7            | 1,7           | 1,6             |
| <b>MURCIA</b>            | 2,7             | 2,8           | 2,7               | 2,1            | 2,1           | 2,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>14,2</b>     | <b>13,9</b>   | <b>14,1</b>       | <b>10,7</b>    | <b>11,2</b>   | <b>11,4</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>75,4</b>     |               |                   |                |               |                 |

| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 0,5                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 1,1                | 0,7               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 1,4                | 1,9               | 2,5                 |
| <b>CUENCA</b>               | 0,7                | 0,8               | 1,5                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 2,2                | 1,8               | 1,7                 |
| <b>VALENCIA</b>             | 1,8                | 1,3               | 1,2                 |
| <b>ALBACETE</b>             | 1,0                | 0,9               | 0,7                 |
| <b>ALICANTE</b>             | 2,3                | 2,2               | 1,7                 |
| <b>MURCIA</b>               | 2,1                | 2,1               | 1,8                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>11,4</b>        | <b>11,0</b>       | <b>11,0</b>         |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>33,4</b>        |                   |                     |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,5            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 0,9            | 0,5              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 1,1            | 0,8              | 0,3               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 3,2            | 3,6              | 4,0               | 4,2            |
| <b>CUENCA</b>             | 2,2            | 2,6              | 3,0               | 3,2            |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,3            | 0,7              | 1,1               | 1,4            |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,0            | 2,4              | 2,8               | 3,0            |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,8            | 2,2              | 2,6               | 2,9            |
| <b>MURCIA</b>             | 2,3            | 2,7              | 3,1               | 3,3            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12,2</b>    | <b>14,1</b>      | <b>17,0</b>       | <b>18,7</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>62,0</b>    |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 0,5            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 3,4            | 3,6         |
| <b>CUENCA</b>             | 2,4            | 2,5         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,6            | 0,2         |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,6            | 0,7         |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,2            | 2,3         |
| <b>ALICANTE</b>           | 2,0            | 2,2         |
| <b>MURCIA</b>             | 2,5            | 2,6         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>13,6</b>    | <b>14,1</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>27,7</b>    |             |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | 1,0             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 1,6             | 0,8            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 1,8             | 1,2            | 0,5                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | 2,2             | 1,7            | 1,0                  | 0,5            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 0,6             | 1,5            | 2,0                  | 1,9            | 2,3             |
| <b>CUENCA</b>            | 1,7             | 1,7            | 1,5                  | 1,3            | 1,7             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 3,5             | 3,2            | 2,6                  | 2,3            | 2,4             |
| <b>VALENCIA</b>          | 3,5             | 2,7            | 2,1                  | 1,8            | 1,8             |
| <b>ALICANTE</b>          | 3,5             | 3,0            | 2,3                  | 1,8            | 1,6             |
| <b>MURCIA</b>            | 3,4             | 2,8            | 2,1                  | 1,6            | 1,4             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>18,3</b>     | <b>16,5</b>    | <b>13,5</b>          | <b>11,1</b>    | <b>11,1</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>70,5</b>     |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 0,5           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 0,8           | 0,4          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 1,2           | 0,7          | 0,4           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 1,2           | 0,8          | 0,5           | 0,2                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | 2,7           | 3,1          | 3,5           | 3,8                  | 3,8              |
| <b>CUENCA</b>             | 2,1           | 2,4          | 2,8           | 3,1                  | 3,2              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,5           | 2,6          | 2,7           | 2,9                  | 3,0              |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,9           | 2,0          | 2,1           | 2,3                  | 2,4              |
| <b>ALBACETE</b>           | 0,7           | 1,0          | 1,4           | 1,7                  | 1,8              |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,4           | 1,0          | 0,8           | 1,0                  | 1,1              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12,1</b>   | <b>12,5</b>  | <b>13,1</b>   | <b>15,1</b>          | <b>15,6</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>68,5</b>   |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 0,3            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 3,1            | 3,1          |
| <b>CUENCA</b>             | 2,5            | 2,5          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,2            | 1,9          |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,6            | 1,3          |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,0            | 1,1          |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,0            | 0,9          |
| <b>MURCIA</b>             | 0,8            | 1,0          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12,2</b>    | <b>11,7</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>23,9</b>    |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 0,4            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 0,6            | 0,3            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,9            | 0,6            | 0,5         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 2,8            | 3,1            | 3,4         | 3,6             |
| <b>CUENCA</b>             | 2,2            | 2,5            | 2,7         | 3,0             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1,7            | 1,8            | 2,0         | 2,2             |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,1            | 1,2            | 1,4         | 1,6             |
| <b>ALBACETE</b>           | 0,8            | 1,1            | 1,3         | 1,6             |
| <b>MURCIA</b>             | 1,2            | 1,0            | 0,8         | 0,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>10,6</b>    | <b>11,2</b>    | <b>12,0</b> | <b>12,8</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>46,6</b>    |                |             |                 |



**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 0,4          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 0,5          | 0,3               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 0,7          | 0,6               | 0,3           | -             |
| MADRID                    | 3,6          | 3,4               | 3,3           | 3,3           |
| CUENCA                    | 2,8          | 2,6               | 2,4           | 2,3           |
| CASTELLÓN                 | 1,6          | 1,5               | 1,2           | 1,1           |
| VALENCIA                  | 1,1          | 0,9               | 0,6           | 0,5           |
| ALBACETE                  | 1,5          | 1,4               | 1,3           | 1,5           |
| ALICANTE                  | 0,6          | 0,9               | 1,1           | 1,3           |
| MURCIA                    | 1,2          | 1,4               | 1,6           | 1,8           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12,4</b>  | <b>12,0</b>       | <b>11,5</b>   | <b>11,7</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>47,5</b>  |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0,3            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 0,6            | 0,4           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 0,9            | 0,6           | 0,5          | -               |
| MADRID                    | 3,3            | 3,6           | 3,8          | 4,0             |
| CUENCA                    | 2,3            | 2,5           | 2,8          | 3,0             |
| CASTELLÓN                 | 1,1            | 1,4           | 1,6          | 1,9             |
| VALENCIA                  | 0,5            | 0,8           | 1,1          | 1,3             |
| ALBACETE                  | 1,8            | 1,7           | 2,1          | 1,9             |
| ALICANTE                  | 1,2            | 1,0           | 0,9          | 0,4             |
| MURCIA                    | 1,9            | 1,6           | 1,5          | 1,1             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12,1</b>    | <b>12,5</b>   | <b>13,8</b>  | <b>13,5</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>51,9</b>    |               |              |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 0,6          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 0,9          | 0,7             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 1,1          | 0,9             | 0,3           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 1,4          | 1,2             | 0,6           | 0,4          | -              |
| <b>MADRID</b>             | 3,6          | 3,6             | 3,7           | 4,0          | 4,2            |
| <b>CUENCA</b>             | 2,9          | 3,0             | 1,7           | 3,3          | 3,6            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,2          | 2,4             | 2,9           | 3,2          | 3,4            |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,6          | 1,9             | 2,4           | 2,6          | 2,8            |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,5          | 1,5             | 1,7           | 1,9          | 2,1            |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,3          | 0,6             | 1,1           | 1,3          | 1,6            |
| <b>MURCIA</b>             | 0,6          | 0,4             | 0,5           | 0,7          | 1,0            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>12,7</b>  | <b>13,4</b>     | <b>13,9</b>   | <b>16,8</b>  | <b>18,7</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>75,5</b>  |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 0,3               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 1,0               | 0,7               | -               |
| <b>MADRID</b>             | 3,9               | 3,7               | 3,8             |
| <b>CUENCA</b>             | 2,7               | 2,4               | 2,0             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,5               | 2,7               | 3,2             |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,9               | 2,1               | 2,6             |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,8               | 1,7               | 1,9             |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,6               | 0,8               | 1,3             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,7               | 0,4               | 0,7             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>14,2</b>       | <b>13,8</b>       | <b>15,3</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>43,3</b>       |                   |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS CARRETERA PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 0,5         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 3,5         | 3,5             |
| <b>CUENCA</b>             | 2,9         | 2,8             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,8         | 3,0             |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,3         | 2,4             |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,5         | 1,4             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,0         | 1,4             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,4         | 0,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>14,3</b> | <b>15,2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>29,5</b> |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | 1,5             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | 2,0             | 1,5           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | 2,8             | 1,8           | 1,3               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | 4,2             | 2,8           | 2,2               | 1,0            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | 4,7             | 3,3           | 2,7               | 1,5            | 0,5           | -               |
| MADRID                   | 1,5             | 2,8           | 3,0               | 4,3            | 5,4           | 3,5             |
| CASTELLÓN                | 7,2             | 5,3           | 3,9               | 2,6            | 1,7           | 0,8             |
| ALBACETE                 | 4,2             | 2,8           | 4,8               | 3,5            | 2,6           | 1,5             |
| ALICANTE                 | 6,8             | 4,0           | 5,0               | 3,6            | 2,7           | 1,6             |
| MURCIA                   | 6,9             | 7,0           | 6,9               | 5,5            | 4,6           | 3,5             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>32,7</b>     | <b>25,2</b>   | <b>27,7</b>       | <b>22,7</b>    | <b>20,2</b>   | <b>14,2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>142,6</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | 0,5                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | 1,1                | 0,7               | -                   |
| MADRID                   | 3,6                | 3,6               | 3,4                 |
| CUENCA                   | 0,7                | 0,8               | 2,3                 |
| CASTELLÓN                | 6,1                | 3,3               | 3,2                 |
| VALENCIA                 | 4,0                | 2,2               | 2,0                 |
| ALBACETE                 | 1,0                | 0,9               | 0,7                 |
| ALICANTE                 | 2,5                | 2,4               | 2,2                 |
| MURCIA                   | 2,9                | 2,8               | 2,6                 |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>20,6</b>        | <b>16,0</b>       | <b>16,3</b>         |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>52,9</b>        |                   |                     |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 0,5            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 1,2            | 0,6              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 1,3            | 0,8              | 0,3               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 4,0            | 5,5              | 5,5               | 6,5            |
| <b>CUENCA</b>             | 4,3            | 5,3              | 5,2               | 6,3            |
| <b>VALENCIA</b>           | 0,5            | 0,8              | 1,4               | 2,0            |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,3            | 2,6              | 2,9               | 3,6            |
| <b>ALICANTE</b>           | 3,0            | 2,4              | 3,7               | 4,5            |
| <b>MURCIA</b>             | 3,6            | 3,8              | 5,6               | 5,0            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>18,2</b>    | <b>20,3</b>      | <b>24,9</b>       | <b>28,7</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>92,1</b>    |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 0,5            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 5,2            | 5,7         |
| <b>CUENCA</b>             | 5,3            | 5,6         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 3,2            | 0,2         |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,1            | 1,1         |
| <b>ALBACETE</b>           | 3,2            | 2,8         |
| <b>ALICANTE</b>           | 3,6            | 2,6         |
| <b>MURCIA</b>             | 5,5            | 4,0         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>27,0</b>    | <b>22,0</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>49,0</b>    |             |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | 0,8             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 1,5             | 0,6            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 1,8             | 0,9            | 0,3                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | 2,0             | 1,2            | 0,7                  | 0,3            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 0,5             | 1,9            | 2,5                  | 2,7            | 2,7             |
| <b>CUENCA</b>            | 2,4             | 3,5            | 4,6                  | 3,3            | 2,8             |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 6,6             | 3,6            | 3,3                  | 3,1            | 2,6             |
| <b>VALENCIA</b>          | 5,5             | 2,8            | 2,8                  | 2,4            | 1,5             |
| <b>ALICANTE</b>          | 3,0             | 2,4            | 2,4                  | 2,0            | 1,5             |
| <b>MURCIA</b>            | 4,5             | 2,8            | 2,2                  | 2,6            | 1,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>24,5</b>     | <b>18,2</b>    | <b>18,5</b>          | <b>16,4</b>    | <b>12,9</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>90,5</b>     |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 0,8           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 1,4           | 0,7          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 1,8           | 1,3          | 0,7           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 2,1           | 1,4          | 1,0           | 0,3                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | 3,0           | 4,0          | 4,0           | 5,7                  | 4,7              |
| <b>CUENCA</b>             | 6,1           | 5,0          | 7,0           | 9,2                  | 7,8              |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 5,6           | 5,3          | 4,4           | 5,0                  | 5,3              |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,2           | 4,3          | 3,5           | 4,3                  | 4,4              |
| <b>ALBACETE</b>           | 0,6           | 1,4          | 1,9           | 2,8                  | 2,7              |
| <b>ALICANTE</b>           | 3,4           | 2,7          | 1,3           | 2,3                  | 2,4              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>23,3</b>   | <b>23,3</b>  | <b>22,2</b>   | <b>29,9</b>          | <b>28,1</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>126,8</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>JUMILLA</b>            | -              | <b>YECLA</b> |
| <b>YECLA</b>              | 0,3            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 3,5            | 3,5          |
| <b>CUENCA</b>             | 6,6            | 8,2          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6,1            | 3,8          |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,7            | 1,6          |
| <b>ALBACETE</b>           | 1,1            | 1,3          |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,4            | 2,3          |
| <b>MURCIA</b>             | 1,1            | 1,4          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>23,4</b>    | <b>22,0</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>45,4</b>    |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| <b>ALMANSA</b>            | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| <b>VILLENA</b>            | 1,3            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| <b>ELDA</b>               | 0,6            | 0,3            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,0            | 0,8            | 0,5         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 2,8            | 3,2            | 3,4         | 3,7             |
| <b>CUENCA</b>             | 5,4            | 8,0            | 5,3         | 4,0             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 2,2            | 3,5            | 2,3         | 2,4             |
| <b>VALENCIA</b>           | 1,2            | 1,3            | 1,5         | 1,6             |
| <b>ALBACETE</b>           | 0,7            | 1,0            | 1,1         | 1,5             |
| <b>MURCIA</b>             | 3,1            | 2,0            | 1,8         | 1,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>16,4</b>    | <b>19,7</b>    | <b>15,9</b> | <b>14,5</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>66,5</b>    |                |             |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 0,8          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 1,1          | 0,8               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 1,4          | 1,1               | 0,3           | -             |
| MADRID                    | 5,8          | 5,8               | 3,0           | 4,3           |
| CUENCA                    | 6,1          | 5,7               | 4,8           | 3,8           |
| CASTELLÓN                 | 3,4          | 3,4               | 1,6           | 1,4           |
| VALENCIA                  | 1,8          | 1,4               | 0,5           | 0,5           |
| ALBACETE                  | 3,9          | 3,9               | 1,2           | 2,0           |
| ALICANTE                  | 2,8          | 2,8               | 1,4           | 4,9           |
| MURCIA                    | 4,1          | 4,1               | 2,8           | 6,7           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>27,8</b>  | <b>27,0</b>       | <b>15,2</b>   | <b>23,6</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>93,6</b>  |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 0,4            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 0,6            | 0,4           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 0,9            | 1,6           | 1,2          | -               |
| MADRID                    | 4,2            | 4,6           | 5,0          | 5,2             |
| CUENCA                    | 4,0            | 4,3           | 4,7          | 5,0             |
| CASTELLÓN                 | 1,6            | 1,9           | 2,3          | 2,5             |
| VALENCIA                  | 0,6            | 0,9           | 1,3          | 1,6             |
| ALBACETE                  | 2,6            | 3,0           | 4,2          | 3,0             |
| ALICANTE                  | 2,9            | 3,2           | 2,3          | 1,2             |
| MURCIA                    | 4,2            | 4,6           | 3,9          | 2,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>20,1</b>    | <b>22,5</b>   | <b>23,7</b>  | <b>21,2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>87,4</b>    |               |              |                 |



**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 0,5          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 1,5          | 1,3             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 2,1          | 1,6             | 0,3           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 3,0          | 2,5             | 1,2           | 0,9          | -              |
| <b>MADRID</b>             | 4,6          | 5,0             | 4,8           | 5,3          | 6,1            |
| <b>CUENCA</b>             | 6,6          | 8,0             | 7,8           | 8,3          | 9,1            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 3,5          | 3,8             | 4,7           | 5,0          | 8,9            |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,1          | 3,7             | 4,0           | 4,2          | 5,6            |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,3          | 2,6             | 2,7           | 3,2          | 4,0            |
| <b>ALICANTE</b>           | 0,4          | 1,0             | 2,3           | 2,5          | 3,5            |
| <b>MURCIA</b>             | 1,0          | 0,4             | 0,6           | 0,9          | 1,9            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>21,6</b>  | <b>24,6</b>     | <b>26,9</b>   | <b>29,3</b>  | <b>39,0</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>141,4</b> |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 0,3               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 1,0               | 0,7               | -               |
| <b>MADRID</b>             | 5,4               | 5,8               | 5,1             |
| <b>CUENCA</b>             | 8,4               | 9,4               | 8,2             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4,2               | 5,2               | 5,7             |
| <b>VALENCIA</b>           | 4,0               | 4,4               | 4,8             |
| <b>ALBACETE</b>           | 3,0               | 3,0               | 3,1             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,4               | 2,4               | 2,9             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,7               | 0,9               | 1,4             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>27,0</b>       | <b>31,1</b>       | <b>31,1</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>89,3</b>       |                   |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 0,5         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 4,4         | 4,9             |
| <b>CUENCA</b>             | 7,4         | 7,9             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4,8         | 5,3             |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,9         | 4,4             |
| <b>ALBACETE</b>           | 2,3         | 2,8             |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,7         | 2,2             |
| <b>MURCIA</b>             | 0,4         | 0,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>24,8</b> | <b>28,4</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>53,2</b> |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 50,0            | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 42,9            | 183,0         | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 61,7            | 22,4          | 2,5               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 100,5           | 59,9          | 41,9              | 170,3          | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 96,2            | 57,0          | 44,3              | 116,4          | 35,1          | -               |
| <b>MADRID</b>            | 100,0           | 61,7          | 39,5              | 71,4           | 89,7          | 12,2            |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 149,5           | 109,0         | 66,4              | 131,0          | 95,3          | 15,3            |
| <b>ALBACETE</b>          | 163,3           | 63,7          | 200,6             | 187,0          | 61,3          | -15,7           |
| <b>ALICANTE</b>          | 133,8           | 33,3          | 72,4              | 112,4          | 59,3          | -3,1            |
| <b>MURCIA</b>            | 154,0           | 148,2         | 153,5             | 167,1          | 118,1         | 69,1            |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>130,1</b>    | <b>81,4</b>   | <b>97,0</b>       | <b>112,2</b>   | <b>80,3</b>   | <b>24,3</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>89,1</b>     |               |                   |                |               |                 |

|                             |                    |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 0,0                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 0,0                | 0,0               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 159,1              | 95,1              | 35,6                |
| <b>CUENCA</b>               | 0,0                | 0,0               | 58,6                |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 171,3              | 81,9              | 88,1                |
| <b>VALENCIA</b>             | 126,9              | 61,7              | 66,7                |
| <b>ALBACETE</b>             | 0,0                | 0,0               | 0,0                 |
| <b>ALICANTE</b>             | 7,9                | 8,5               | 28,2                |
| <b>MURCIA</b>               | 36,7               | 38,5              | 42,1                |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>80,5</b>        | <b>46,0</b>       | <b>47,8</b>         |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>58,4</b>        |                   |                     |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 11,1           | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 37,6           | 7,5              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 23,1           | 7,8              | 0,0               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 25,0           | 53,6             | 37,4              | 53,7           |
| <b>CUENCA</b>             | 100,0          | 109,0            | 76,9              | 96,5           |
| <b>VALENCIA</b>           | 56,3           | 15,3             | 26,8              | 48,1           |
| <b>ALBACETE</b>           | 17,7           | 7,6              | 5,4               | 18,5           |
| <b>ALICANTE</b>           | 63,9           | 7,2              | 40,1              | 57,9           |
| <b>MURCIA</b>             | 57,7           | 41,5             | 83,3              | 52,4           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>49,3</b>    | <b>44,4</b>      | <b>46,1</b>       | <b>53,4</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>48,5</b>    |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | 0,0            | -           |
| <b>MADRID</b>             | 52,9           | 61,4        |
| <b>CUENCA</b>             | 124,9          | 122,4       |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 425,0          | 0,0         |
| <b>VALENCIA</b>           | 96,4           | 55,9        |
| <b>ALBACETE</b>           | 44,5           | 19,3        |
| <b>ALICANTE</b>           | 75,4           | 20,3        |
| <b>MURCIA</b>             | 121,9          | 53,1        |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>98,0</b>    | <b>56,1</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>76,8</b>    |             |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | -14,4           | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | -5,1            | -31,3          | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 2,8             | -28,5          | -37,7                | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | -9,1            | -27,3          | -30,9                | -28,9          | -               |
| <b>MADRID</b>            | -13,8           | 32,4           | 23,2                 | 40,5           | 15,1            |
| <b>CUENCA</b>            | 44,9            | 108,3          | 220,0                | 165,6          | 63,7            |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 89,1            | 13,4           | 29,1                 | 34,5           | 7,6             |
| <b>VALENCIA</b>          | 58,0            | 1,1            | 31,0                 | 30,1           | -15,7           |
| <b>ALICANTE</b>          | -14,8           | -19,9          | 6,1                  | 13,0           | -5,1            |
| <b>MURCIA</b>            | 34,3            | 1,1            | 3,3                  | 61,9           | 40,1            |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>34,0</b>     | <b>10,6</b>    | <b>36,8</b>          | <b>47,5</b>    | <b>16,1</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>28,4</b>     |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 59,6          | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 65,1          | 55,8         | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 56,4          | 71,2         | 67,4          | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 70,5          | 77,5         | 90,0          | 13,6                 | -                |
| <b>MADRID</b>             | 9,9           | 29,9         | 15,9          | 50,4                 | 22,7             |
| <b>CUENCA</b>             | 189,5         | 104,5        | 148,2         | 195,5                | 143,7            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 123,4         | 105,4        | 66,8          | 74,2                 | 78,0             |
| <b>VALENCIA</b>           | 67,4          | 112,5        | 69,1          | 87,2                 | 86,0             |
| <b>ALBACETE</b>           | -10,8         | 42,0         | 40,1          | 69,5                 | 52,6             |
| <b>ALICANTE</b>           | 146,4         | 178,4        | 70,5          | 129,6                | 124,1            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>91,8</b>   | <b>86,6</b>  | <b>68,7</b>   | <b>98,1</b>          | <b>79,7</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>85,1</b>   |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              |              |
| YECLA                     | 0,0            | -            |
| MADRID                    | 12,3           | 10,2         |
| CUENCA                    | 165,6          | 232,3        |
| CASTELLÓN                 | 177,7          | 101,1        |
| VALENCIA                  | 129,0          | 20,0         |
| ALBACETE                  | 3,9            | 19,6         |
| ALICANTE                  | 41,3           | 168,2        |
| MURCIA                    | 40,4           | 34,3         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>92,3</b>    | <b>87,2</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>89,8</b>    |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              |                |             |                 |
| VILLENA                   | 259,5          | -              |             |                 |
| ELDA                      | 0,0            | 14,3           | -           |                 |
| ALICANTE                  | 18,4           | 45,6           | 11,1        | -               |
| MADRID                    | 0,4            | 1,3            | 0,0         | 2,5             |
| CUENCA                    | 149,1          | 221,0          | 97,4        | 33,3            |
| CASTELLÓN                 | 29,9           | 96,6           | 16,5        | 7,2             |
| VALENCIA                  | 10,3           | 8,5            | 7,1         | -3,1            |
| ALBACETE                  | -13,0          | -6,5           | -15,6       | -5,1            |
| MURCIA                    | 148,8          | 110,5          | 123,2       | 70,5            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>54,3</b>    | <b>76,9</b>    | <b>32,7</b> | <b>13,0</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>42,8</b>    |                |             |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>ALCOY</b>              | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| <b>ONTENIENTE</b>         | 120,0        | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| <b>JÁTIVA</b>             | 120,0        | 150,0             | -             | <b>ALCIRA</b> |
| <b>ALCIRA</b>             | 95,9         | 96,4              | 22,2          | -             |
| <b>MADRID</b>             | 61,6         | 68,2              | -9,9          | 30,9          |
| <b>CUENCA</b>             | 118,7        | 118,1             | 99,6          | 66,7          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 108,0        | 133,8             | 31,7          | 27,3          |
| <b>VALENCIA</b>           | 74,3         | 67,1              | -20,6         | -3,8          |
| <b>ALBACETE</b>           | 154,6        | 180,4             | -7,9          | 35,1          |
| <b>ALICANTE</b>           | 377,6        | 201,1             | 31,5          | 267,7         |
| <b>MURCIA</b>             | 236,1        | 203,7             | 77,4          | 284,0         |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>125,2</b> | <b>125,3</b>      | <b>32,6</b>   | <b>101,0</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>96,9</b>  |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| <b>CULLERA</b>            | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| <b>GANDÍA</b>             | 21,2           | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| <b>DENIA</b>              | 0,0            | 0,0           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| <b>BENIDORM</b>           | 0,0            | 149,2         | 126,5        | -               |
| <b>MADRID</b>             | 27,4           | 28,7          | 29,8         | 31,6            |
| <b>CUENCA</b>             | 75,3           | 72,8          | 69,8         | 63,4            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 39,3           | 40,7          | 41,1         | 35,3            |
| <b>VALENCIA</b>           | 9,4            | 19,5          | 25,7         | 21,1            |
| <b>ALBACETE</b>           | 50,9           | 71,7          | 100,2        | 59,8            |
| <b>ALICANTE</b>           | 136,9          | 228,6         | 168,8        | 170,0           |
| <b>MURCIA</b>             | 125,7          | 179,1         | 157,2        | 150,0           |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>66,4</b>    | <b>79,5</b>   | <b>72,4</b>  | <b>56,2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>68,5</b>    |               |              |                 |

**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | -13,8        | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 76,5         | 91,2            | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 96,3         | 75,6            | 0,0           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 122,2        | 113,7           | 114,5         | 143,2        | -              |
| <b>MADRID</b>             | 30,7         | 39,2            | 29,2          | 34,2         | 44,1           |
| <b>CUENCA</b>             | 125,0        | 169,8           | 352,0         | 150,0        | 153,6          |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 59,1         | 57,6            | 59,4          | 58,7         | 159,6          |
| <b>VALENCIA</b>           | 92,6         | 98,4            | 70,2          | 62,3         | 97,2           |
| <b>ALBACETE</b>           | 54,7         | 71,2            | 66,1          | 72,2         | 87,8           |
| <b>ALICANTE</b>           | 27,3         | 75,4            | 112,1         | 95,3         | 125,8          |
| <b>MURCIA</b>             | 72,4         | -7,5            | 31,9          | 25,0         | 93,8           |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>69,8</b>  | <b>83,6</b>     | <b>93,4</b>   | <b>74,4</b>  | <b>108,6</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>87,2</b>  |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | 0,0               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | 0,0               | 0,0               | -               |
| <b>MADRID</b>             | 39,3              | 56,6              | 35,7            |
| <b>CUENCA</b>             | 214,2             | 294,5             | 303,0           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 65,9              | 91,5              | 80,3            |
| <b>VALENCIA</b>           | 108,3             | 110,5             | 88,2            |
| <b>ALBACETE</b>           | 63,2              | 81,8              | 65,8            |
| <b>ALICANTE</b>           | 117,7             | 191,6             | 122,7           |
| <b>MURCIA</b>             | 0,0               | 111,9             | 102,9           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>91,0</b>       | <b>125,4</b>      | <b>102,9</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>106,2</b>      |                   |                 |



**ANEXO 3.27: ACCES. SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> |                 |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 0,0         | -               |
| <b>MADRID</b>             | 23,8        | 42,0            |
| <b>CUENCA</b>             | 154,1       | 182,1           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 69,3        | 80,3            |
| <b>VALENCIA</b>           | 72,0        | 85,7            |
| <b>ALBACETE</b>           | 57,9        | 105,8           |
| <b>ALICANTE</b>           | 75,3        | 57,0            |
| <b>MURCIA</b>             | 0,0         | 0,0             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>73,1</b> | <b>87,0</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>80,3</b> |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 5,0             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 7,4             | 2,7           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 12,4            | 8,2           | 6,0               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 14,8            | 10,6          | 8,4               | 2,5            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 16,4            | 12,1          | 9,9               | 4,1            | 1,8           |                 |
| <b>MADRID</b>            | 4,9             | 10,0          | 12,5              | 17,4           | 19,8          | 21,4            |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 23,8            | 19,6          | 17,4              | 11,6           | 9,2           | 8,0             |
| <b>ALBACETE</b>          | 10,5            | 9,8           | 7,9               | 6,2            | 8,7           | 11,3            |
| <b>ALICANTE</b>          | 20,4            | 19,7          | 16,3              | 10,4           | 11,5          | 10,6            |
| <b>MURCIA</b>            | 19,2            | 18,4          | 16,5              | 18,9           | 14,2          | 13,3            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>100,2</b>    | <b>89,7</b>   | <b>83,1</b>       | <b>76,7</b>    | <b>75,7</b>   | <b>76,8</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>502,1</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                             |                    |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | 3,4                | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | 7,0                | 3,9               | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 9,5                | 12,8              | 16,4                |
| <b>CUENCA</b>               | 3,6                | 4,1               | 7,4                 |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 19,4               | 16,3              | 14,5                |
| <b>VALENCIA</b>             | 12,0               | 8,9               | 7,0                 |
| <b>ALBACETE</b>             | 6,1                | 4,8               | 3,3                 |
| <b>ALICANTE</b>             | 16,0               | 14,7              | 10,1                |
| <b>MURCIA</b>               | 14,7               | 13,4              | 11,9                |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>81,4</b>        | <b>74,9</b>       | <b>70,5</b>         |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>226,7</b>       |                   |                     |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 6,4            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 5,6            | 5,4              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 7,3            | 10,0             | 4,7               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 22,5           | 25,2             | 34,0              | 38,6           |
| <b>CUENCA</b>             | 13,3           | 16,0             | 24,7              | 29,4           |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,7            | 8,0              | 13,2              | 17,8           |
| <b>ALBACETE</b>           | 11,4           | 17,7             | 22,9              | 27,5           |
| <b>ALICANTE</b>           | 22,5           | 28,8             | 34,0              | 37,6           |
| <b>MURCIA</b>             | 15,4           | 21,7             | 26,8              | 31,5           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>94,1</b>    | <b>117,5</b>     | <b>161,0</b>      | <b>192,3</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>564,9</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               | 1,8            | -            |
| <b>MADRID</b>             | 24,1           | 26,6         |
| <b>CUENCA</b>             | 14,9           | 17,3         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 3,4            | 1,4          |
| <b>VALENCIA</b>           | 4,3            | 5,8          |
| <b>ALBACETE</b>           | 14,0           | 15,5         |
| <b>ALICANTE</b>           | 25,1           | 26,6         |
| <b>MURCIA</b>             | 18,0           | 19,4         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>103,7</b>   | <b>112,5</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>216,2</b>   |              |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

|                          |                 |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
| ARANJUEZ                 | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| ALCÁZAR                  | 6,0             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| VILLARROBLEDO            | 8,7             | 4,0            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| LA RODA                  | 11,7            | 6,5            | 2,9                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| ALBACETE                 | 14,1            | 8,9            | 5,3                  | 2,5            | -               |
| MADRID                   | 3,7             | 9,2            | 12,0                 | 13,2           | 15,5            |
| CUENCA                   | 8,7             | 8,8            | 7,6                  | 7,5            | 9,8             |
| CASTELLÓN                | 27,4            | 24,5           | 21,1                 | 18,8           | 17,7            |
| VALENCIA                 | 19,9            | 17,1           | 13,7                 | 21,2           | 11,3            |
| ALICANTE                 | 24,0            | 18,8           | 15,2                 | 12,4           | 10,2            |
| MURCIA                   | 22,7            | 17,5           | 13,9                 | 11,1           | 8,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>120,6</b>    | <b>104,9</b>   | <b>88,7</b>          | <b>86,7</b>    | <b>73,4</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>474,3</b>    |                |                      |                |                 |

|                           |               |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
| HELLÍN                    | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| CIEZA                     | 2,9           | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| MURCIA                    | 5,5           | 2,6          | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| TORRE-PACHECO             | 7,7           | 4,8          | 2,6           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| CARTAGENA                 | 8,4           | 5,5          | 3,2           | 1,2                  | -                |
| MADRID                    | 19,1          | 21,6         | 24,2          | 26,4                 | 27,0             |
| CUENCA                    | 13,4          | 15,9         | 18,4          | 20,7                 | 21,3             |
| CASTELLÓN                 | 19,8          | 20,0         | 21,7          | 25,8                 | 26,5             |
| VALENCIA                  | 11,4          | 11,6         | 13,3          | 17,4                 | 18,1             |
| ALBACETE                  | 3,8           | 6,2          | 8,8           | 11,0                 | 11,7             |
| ALICANTE                  | 9,4           | 6,5          | 5,0           | 9,1                  | 9,8              |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>82,3</b>   | <b>84,4</b>  | <b>91,4</b>   | <b>112,8</b>         | <b>117,7</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>488,6</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              | <b>YECLA</b> |
| YECLA                     | 1,6            | -            |
| MADRID                    | 21,2           | 20,7         |
| CUENCA                    | 15,5           | 15,0         |
| CASTELLÓN                 | 17,9           | 16,2         |
| VALENCIA                  | 9,5            | 7,8          |
| ALBACETE                  | 5,9            | 5,5          |
| ALICANTE                  | 5,5            | 5,1          |
| MURCIA                    | 4,3            | 5,2          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>79,7</b>    | <b>75,6</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>155,3</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> |                |             |                 |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              | <b>VILLENA</b> |             |                 |
| VILLENA                   | 2,2            | -              | <b>ELDA</b> |                 |
| ELDA                      | 3,4            | 1,3            | -           | <b>ALICANTE</b> |
| ALICANTE                  | 5,7            | 3,6            | 2,4         | -               |
| MADRID                    | 19,8           | 21,9           | 23,1        | 25,4            |
| CUENCA                    | 14,1           | 16,2           | 17,4        | 19,7            |
| CASTELLÓN                 | 15,2           | 15,7           | 16,9        | 28,8            |
| VALENCIA                  | 6,8            | 7,3            | 8,5         | 20,4            |
| ALBACETE                  | 4,6            | 6,7            | 7,9         | 10,2            |
| MURCIA                    | 8,2            | 6,1            | 4,9         | 5,0             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>74,4</b>    | <b>77,5</b>    | <b>81,2</b> | <b>109,5</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>342,7</b>   |                |             |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 1,8          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 2,8          | 1,5               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 4,2          | 2,9               | 1,3           | -             |
| MADRID                    | 25,0         | 23,1              | 23,4          | 23,1          |
| CUENCA                    | 17,6         | 16,3              | 14,9          | 13,9          |
| CASTELLÓN                 | 14,7         | 13,5              | 12,1          | 11,1          |
| VALENCIA                  | 6,4          | 5,1               | 3,7           | 2,7           |
| ALBACETE                  | 9,8          | 7,9               | 8,2           | 9,1           |
| ALICANTE                  | 3,6          | 4,6               | 6,4           | 7,8           |
| MURCIA                    | 8,1          | 8,4               | 10,2          | 11,2          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>85,3</b>  | <b>78,8</b>       | <b>78,9</b>   | <b>78,9</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>321,9</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 1,7            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 7,1            | 3,5           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 11,7           | 8,0           | 5,6          | -               |
| MADRID                    | 23,1           | 24,8          | 31,0         | 29,7            |
| CUENCA                    | 13,8           | 15,5          | 21,7         | 21,2            |
| CASTELLÓN                 | 12,0           | 14,5          | 18,9         | 23,4            |
| VALENCIA                  | 3,7            | 6,2           | 10,5         | 15,1            |
| ALBACETE                  | 11,1           | 10,6          | 14,0         | 14,5            |
| ALICANTE                  | 16,0           | 7,5           | 9,9          | 4,5             |
| MURCIA                    | 20,7           | 12,3          | 14,7         | 9,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>100,3</b>   | <b>91,4</b>   | <b>120,6</b> | <b>117,7</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>430,0</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

|                           |              |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
| ELCHE                     | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| ORIHUELA                  | 2,0          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| TOTANA                    | 5,8          | 4,5             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| LORCA                     | 7,1          | 5,8             | 1,6           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| ÁGUILAS                   | 9,2          | 7,9             | 3,7           | 2,2          | -              |
| MADRID                    | 24,8         | 25,2            | 26,1          | 27,4         | 29,6           |
| CUENCA                    | 19,1         | 19,5            | 10,8          | 21,7         | 23,8           |
| CASTELLÓN                 | 18,5         | 20,2            | 24,0          | 25,3         | 27,4           |
| VALENCIA                  | 10,2         | 11,8            | 15,6          | 16,9         | 19,1           |
| ALBACETE                  | 9,6          | 9,9             | 10,8          | 12,1         | 14,2           |
| ALICANTE                  | 1,8          | 3,5             | 7,3           | 8,6          | 10,7           |
| MURCIA                    | 3,5          | 2,2             | 3,0           | 4,3          | 6,5            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>87,3</b>  | <b>92,4</b>     | <b>97,6</b>   | <b>116,4</b> | <b>131,3</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>524,9</b> |                 |               |              |                |

|                           |                   |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
| TORREVIEJA                | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| SAN JAVIER                | 4,3               | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| MAZARRÓN                  | 40,2              | 6,1               | -               |
| MADRID                    | 24,1              | 26,6              | 27,1            |
| CUENCA                    | 18,8              | 15,4              | 12,4            |
| CASTELLÓN                 | 20,9              | 24,8              | 27,5            |
| VALENCIA                  | 12,5              | 16,5              | 16,6            |
| ALBACETE                  | 11,9              | 11,2              | 11,8            |
| ALICANTE                  | 3,2               | 8,1               | 10,8            |
| MURCIA                    | 4,0               | 2,7               | 4,0             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>95,5</b>       | <b>105,3</b>      | <b>110,1</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>311,0</b>      |                   |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS CARRETERA 2000**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  |                 |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | 3,1          | -               |
| <b>MADRID</b>             | 24,3         | 23,5            |
| <b>CUENCA</b>             | 18,6         | 17,8            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 23,3         | 22,0            |
| <b>VALENCIA</b>           | 14,9         | 13,6            |
| <b>ALBACETE</b>           | 9,0          | 8,2             |
| <b>ALICANTE</b>           | 6,6          | 9,2             |
| <b>MURCIA</b>             | 2,3          | 4,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>99,0</b>  | <b>99,2</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>198,2</b> |                 |



**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| <b>TARANCÓN</b>          | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| <b>CUENCA</b>            | 4,8             | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| <b>CARBONERAS</b>        | 6,6             | 2,4           | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| <b>REQUENA</b>           | 10,9            | 7,2           | 5,2               | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| <b>CHESTE</b>            | 13,9            | 9,9           | 7,9               | 2,4            | -             | <b>VALENCIA</b> |
| <b>VALENCIA</b>          | 14,9            | 10,9          | 8,9               | 3,7            | 1,7           | -               |
| <b>MADRID</b>            | 5,5             | 9,9           | 11,9              | 16,8           | 18,8          | 40,6            |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 29,2            | 24,4          | 22,4              | 17,2           | 15,2          | 13,5            |
| <b>ALBACETE</b>          | 16,6            | 34,9          | 32,9              | 27,7           | 25,7          | 24,0            |
| <b>ALICANTE</b>          | 38,0            | 35,4          | 33,4              | 28,2           | 26,2          | 24,5            |
| <b>MURCIA</b>            | 38,5            | 38,0          | 24,8              | 19,5           | 17,6          | 15,9            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>147,2</b>    | <b>153,5</b>  | <b>136,6</b>      | <b>120,1</b>   | <b>115,0</b>  | <b>129,4</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>801,6</b>    |               |                   |                |               |                 |

|                             |                    |                   |                     |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>      | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| <b>LA ALMARCHA</b>          | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| <b>MOTILLA DEL PALANCAR</b> | -                  | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>         | -                  | -                 | -                   |
| <b>MADRID</b>               | 13,5               | 14,0              | 32,0                |
| <b>CUENCA</b>               | 3,6                | 4,1               | 10,1                |
| <b>CASTELLÓN</b>            | 28,0               | 30,7              | 20,1                |
| <b>VALENCIA</b>             | 14,5               | 8,6               | 6,6                 |
| <b>ALBACETE</b>             | 6,1                | 4,8               | 3,3                 |
| <b>ALICANTE</b>             | 27,5               | 26,2              | 24,7                |
| <b>MURCIA</b>               | 28,0               | 26,7              | 25,2                |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>        | <b>121,5</b>       | <b>114,8</b>      | <b>122,1</b>        |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b>    | <b>358,3</b>       |                   |                     |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 1,7            | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | 5,4            | 3,4              | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | 6,9            | 5,4              | 2,1               | -              |
| <b>MADRID</b>             | 42,4           | 44,3             | 48,2              | 49,7           |
| <b>CUENCA</b>             | 13,3           | 24,4             | 18,5              | 20,0           |
| <b>VALENCIA</b>           | 2,4            | 13,5             | 7,6               | 9,1            |
| <b>ALBACETE</b>           | 26,1           | 28,7             | 31,6              | 30,7           |
| <b>ALICANTE</b>           | 23,5           | 29,7             | 32,1              | 31,3           |
| <b>MURCIA</b>             | 27,6           | 31,3             | 23,4              | 35,4           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>137,0</b>   | <b>171,9</b>     | <b>164,6</b>      | <b>181,6</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>655,1</b>   |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |              |
|---------------------------|----------------|--------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b>  |
| <b>ONDA</b>               |                | -            |
| <b>MADRID</b>             | 44,2           | 45,7         |
| <b>CUENCA</b>             | 14,5           | 25,8         |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 4,1            | 1,4          |
| <b>VALENCIA</b>           | 3,6            | 14,9         |
| <b>ALBACETE</b>           | 27,6           | 30,1         |
| <b>ALICANTE</b>           | 28,1           | 31,1         |
| <b>MURCIA</b>             | 19,5           | 32,7         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>141,6</b>   | <b>181,6</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>323,1</b>   |              |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | 6,0             | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 9,1             | 3,4            | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | 11,4            | 6,0            | 2,7                  | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | 13,6            | 8,2            | 5,4                  | 2,7            | -               |
| <b>MADRID</b>            | 3,4             | 9,1            | 12,5                 | 14,8           | 28,7            |
| <b>CUENCA</b>            | 7,2             | 13,1           | 16,3                 | 37,6           | 34,9            |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 31,3            | 33,0           | 30,7                 | 31,4           | 28,7            |
| <b>VALENCIA</b>          | 17,8            | 30,0           | 17,0                 | 14,8           | 24,0            |
| <b>ALICANTE</b>          | 35,4            | 30,2           | 14,8                 | 12,5           | 21,4            |
| <b>MURCIA</b>            | 35,5            | 30,2           | 26,6                 | 24,6           | 21,9            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>144,2</b>    | <b>153,8</b>   | <b>123,2</b>         | <b>138,3</b>   | <b>159,6</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>719,0</b>    |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 13,5          | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 17,2          | 12,5         | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 20,3          | 16,2         | 3,0           | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 21,4          | 17,2         | 3,6           | 1,3                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | 32,8          | 35,9         | 38,6          | 41,2                 | 41,7             |
| <b>CUENCA</b>             | 34,9          | 53,7         | 38,0          | 41,0                 | 51,6             |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 42,8          | 47,5         | 31,3          | 33,9                 | 34,9             |
| <b>VALENCIA</b>           | 38,1          | 42,8         | 15,9          | 29,7                 | 30,7             |
| <b>ALBACETE</b>           | 14,1          | 18,8         | 21,9          | 25,0                 | 26,1             |
| <b>ALICANTE</b>           | 22,6          | 17,9         | 5,4           | 18,2                 | 19,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>202,5</b>  | <b>229,1</b> | <b>151,1</b>  | <b>191,9</b>         | <b>207,9</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>982,4</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              |              |
| YECLA                     |                | -            |
| MADRID                    | 35,4           | 36,9         |
| CUENCA                    | 37,4           | 31,8         |
| CASTELLÓN                 | 45,4           | 25,0         |
| VALENCIA                  | 40,7           | 9,0          |
| ALBACETE                  | 16,7           | 19,2         |
| ALICANTE                  | 6,4            | 9,6          |
| MURCIA                    | 14,6           | 16,2         |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>196,4</b>   | <b>147,5</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>344,0</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b>  | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              |                |              |                 |
| VILLENA                   | 2,7            | -              |              |                 |
| ELDA                      | 3,4            | 1,5            | -            |                 |
| ALICANTE                  | 6,0            | 3,4            | 2,7          | -               |
| MADRID                    | 33,3           | 35,4           | 35,9         | 38,6            |
| CUENCA                    | 27,6           | 30,3           | 30,2         | 35,4            |
| CASTELLÓN                 | 20,8           | 23,5           | 24,0         | 29,7            |
| VALENCIA                  | 16,7           | 7,6            | 9,1          | 24,5            |
| ALBACETE                  | 4,8            | 17,7           | 18,8         | 21,4            |
| MURCIA                    | 11,4           | 8,2            | 6,9          | 5,4             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>120,5</b>   | <b>126,0</b>   | <b>127,6</b> | <b>155,0</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>529,1</b>   |                |              |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 1,9          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 3,6          | 2,4               | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 4,9          | 3,7               | 1,3           | -             |
| MADRID                    | 41,6         | 40,4              | 38,0          | 43,0          |
| CUENCA                    | 17,5         | 16,1              | 14,3          | 13,3          |
| CASTELLÓN                 | 22,4         | 21,2              | 18,8          | 15,9          |
| VALENCIA                  | 6,6          | 5,2               | 3,4           | 2,4           |
| ALBACETE                  | 23,9         | 22,7              | 20,3          | 21,6          |
| ALICANTE                  | 11,8         | 10,6              | 8,2           | 11,1          |
| MURCIA                    | 16,1         | 14,9              | 12,5          | 16,5          |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>139,9</b> | <b>131,1</b>      | <b>115,5</b>  | <b>123,8</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>510,1</b> |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | 1,7            | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 7,1            | 3,5           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 11,7           | 7,8           | 4,3          | -               |
| MADRID                    | 43,0           | 44,3          | 47,7         | 52,2            |
| CUENCA                    | 13,3           | 14,6          | 18,0         | 22,5            |
| CASTELLÓN                 | 15,9           | 17,2          | 20,6         | 25,1            |
| VALENCIA                  | 2,4            | 3,7           | 7,1          | 11,6            |
| ALBACETE                  | 21,6           | 21,6          | 29,2         | 24,9            |
| ALICANTE                  | 9,4            | 9,4           | 7,8          | 3,5             |
| MURCIA                    | 13,8           | 13,8          | 13,2         | 8,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>119,3</b>   | <b>124,3</b>  | <b>143,5</b> | <b>148,8</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>535,9</b>   |               |              |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | 1,8          | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | 5,1          | 3,7             | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | 6,5          | 5,3             | 1,8           | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | 7,6          | 6,4             | 2,5           | 1,3          | -              |
| <b>MADRID</b>             | 40,4         | 39,9            | 41,1          | 42,8         | 43,7           |
| <b>CUENCA</b>             | 33,3         | 39,3            | 40,5          | 42,2         | 43,1           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 27,1         | 28,7            | 33,3          | 34,9         | 36,4           |
| <b>VALENCIA</b>           | 22,4         | 24,5            | 29,2          | 30,7         | 21,0           |
| <b>ALBACETE</b>           | 23,2         | 23,2            | 24,4          | 26,1         | 27,0           |
| <b>ALICANTE</b>           | 1,8          | 2,9             | 6,4           | 7,9          | 9,0            |
| <b>MURCIA</b>             | 2,5          | 1,3             | 2,5           | 4,0          | 5,1            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>150,5</b> | <b>159,6</b>    | <b>177,2</b>  | <b>188,6</b> | <b>185,3</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>861,1</b> |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | -                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | -                 | -                 | -               |
| <b>MADRID</b>             | 41,8              | 42,3              | 43,9            |
| <b>CUENCA</b>             | 41,2              | 42,0              | 53,8            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 30,7              | 35,0              | 37,1            |
| <b>VALENCIA</b>           | 26,5              | 30,8              | 32,9            |
| <b>ALBACETE</b>           | 25,1              | 26,1              | 28,3            |
| <b>ALICANTE</b>           | 4,9               | 19,3              | 21,5            |
| <b>MURCIA</b>             | 3,2               | 4,0               | 5,8             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>173,4</b>      | <b>199,3</b>      | <b>223,4</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>596,2</b>      |                   |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS FERROCARIL 2000**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b>  |                 |
|---------------------------|--------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -            | <b>CARAVACA</b> |
| <b>CARAVACA</b>           | -            | -               |
| <b>MADRID</b>             | 40,9         | 44,0            |
| <b>CUENCA</b>             | 40,3         | 43,4            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 33,6         | 36,7            |
| <b>VALENCIA</b>           | 18,2         | 21,2            |
| <b>ALBACETE</b>           | 24,2         | 27,3            |
| <b>ALICANTE</b>           | 7,7          | 10,8            |
| <b>MURCIA</b>             | 2,3          | 4,9             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>167,2</b> | <b>188,1</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>355,2</b> |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS: CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

|                          |                 |               |                   |                |               |                 |
|--------------------------|-----------------|---------------|-------------------|----------------|---------------|-----------------|
| <b>CORREDOR 1</b>        | <b>TARANCÓN</b> |               |                   |                |               |                 |
| TARANCÓN                 | -               | <b>CUENCA</b> |                   |                |               |                 |
| CUENCA                   | -5,0            | -             | <b>CARBONERAS</b> |                |               |                 |
| CARBONERAS               | -11,2           | -10,1         | -                 | <b>REQUENA</b> |               |                 |
| REQUENA                  | -12,1           | -12,4         | -13,0             | -              | <b>CHESTE</b> |                 |
| CHESTE                   | -6,5            | -6,3          | -5,7              | -5,1           | -             | <b>VALENCIA</b> |
| VALENCIA                 | -9,2            | -10,1         | -10,5             | -10,8          | -3,4          | -               |
| MADRID                   | 10,5            | -1,4          | -5,0              | -3,4           | -5,3          | 90,1            |
| CASTELLÓN                | 22,4            | 24,6          | 28,5              | 48,5           | 64,9          | 67,9            |
| ALBACETE                 | 57,0            | 255,0         | 318,6             | 344,5          | 195,4         | 112,6           |
| ALICANTE                 | 85,8            | 79,7          | 105,3             | 171,7          | 128,4         | 130,3           |
| MURCIA                   | 100,8           | 106,2         | 50,3              | 3,3            | 24,0          | 19,0            |
| <b>ACC INTEGRAL</b>      | <b>46,8</b>     | <b>71,1</b>   | <b>64,4</b>       | <b>56,6</b>    | <b>52,0</b>   | <b>68,5</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL C-1</b> | <b>59,6</b>     |               |                   |                |               |                 |

|                          |                    |                   |                     |
|--------------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| <b>ÁREA INTERIOR 1</b>   | <b>LA ALMARCHA</b> |                   |                     |
| LA ALMARCHA              | -                  | <b>MOTILLA P.</b> |                     |
| MOTILLA DEL PALANCAR     | -                  | -                 | <b>CASAS IBÁÑEZ</b> |
| CASAS IBÁÑEZ             | -                  | -                 | -                   |
| MADRID                   | 43,1               | 8,8               | 95,7                |
| CUENCA                   | 0,0                | 0,0               | 37,6                |
| CASTELLÓN                | 44,5               | 87,8              | 39,1                |
| VALENCIA                 | 21,6               | -3,5              | -5,6                |
| ALBACETE                 | 0,0                | 0,0               | 0,0                 |
| ALICANTE                 | 72,0               | 78,6              | 143,7               |
| MURCIA                   | 90,2               | 99,3              | 111,7               |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>     | <b>49,3</b>        | <b>53,4</b>       | <b>73,1</b>         |
| <b>ACC. INTEGRAL A-1</b> | <b>58,0</b>        |                   |                     |



**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 1</b>      | <b>SAGUNTO</b> |                  |                   |                |
|---------------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>SAGUNTO</b>            | -              | <b>CASTELLÓN</b> |                   |                |
| <b>CASTELLÓN</b>          | -73,4          | -                | <b>ALCALÁ CH.</b> |                |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b>  | -4,1           | -37,2            | -                 | <b>VINAROS</b> |
| <b>VINAROS</b>            | -5,0           | -46,1            | -55,6             | -              |
| <b>MADRID</b>             | 88,4           | 75,5             | 41,7              | 28,8           |
| <b>CUENCA</b>             | 0,2            | 52,5             | -25,4             | -31,9          |
| <b>VALENCIA</b>           | -10,8          | 67,9             | -42,8             | -48,9          |
| <b>ALBACETE</b>           | 128,9          | 62,0             | 38,0              | 11,7           |
| <b>ALICANTE</b>           | 4,5            | 3,1              | -5,6              | -16,7          |
| <b>MURCIA</b>             | 79,5           | 44,3             | -12,8             | 12,5           |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>45,6</b>    | <b>46,3</b>      | <b>2,2</b>        | <b>-5,6</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-1</b> | <b>16,0</b>    |                  |                   |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 2</b>    | <b>SEGORBE</b> |             |
|---------------------------|----------------|-------------|
| <b>SEGORBE</b>            | -              | <b>ONDA</b> |
| <b>ONDA</b>               | -              | -           |
| <b>MADRID</b>             | 83,5           | 71,9        |
| <b>CUENCA</b>             | -2,4           | 48,8        |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 19,5           | 0,0         |
| <b>VALENCIA</b>           | -16,5          | 157,0       |
| <b>ALBACETE</b>           | 97,4           | 94,4        |
| <b>ALICANTE</b>           | 12,1           | 17,0        |
| <b>MURCIA</b>             | 8,3            | 68,1        |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>36,5</b>    | <b>61,3</b> |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-2</b> | <b>49,4</b>    |             |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

| <b>CORREDOR 2</b>        | <b>ARANJUEZ</b> |                |                      |                |                 |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|
| <b>ARANJUEZ</b>          | -               | <b>ALCÁZAR</b> |                      |                |                 |
| <b>ALCÁZAR</b>           | -1,5            | -              | <b>VILLARROBLEDO</b> |                |                 |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | 4,4             | -15,2          | -                    | <b>LA RODA</b> |                 |
| <b>LA RODA</b>           | -3,2            | -8,2           | -5,3                 | -              | <b>ALBACETE</b> |
| <b>ALBACETE</b>          | -3,6            | -8,6           | 2,1                  | 6,7            | -               |
| <b>MADRID</b>            | -9,1            | -1,4           | 4,3                  | 12,1           | 84,7            |
| <b>CUENCA</b>            | -18,1           | 49,2           | 114,4                | 404,7          | 255,0           |
| <b>CASTELLÓN</b>         | 14,3            | 34,5           | 45,3                 | 66,8           | 62,0            |
| <b>VALENCIA</b>          | -10,7           | 75,6           | 24,3                 | -30,4          | 112,6           |
| <b>ALICANTE</b>          | 47,6            | 60,6           | -2,8                 | 0,7            | 109,6           |
| <b>MURCIA</b>            | 56,3            | 72,3           | 91,4                 | 120,8          | 148,6           |
| <b>ACC. INTEG.</b>       | <b>19,5</b>     | <b>46,6</b>    | <b>38,8</b>          | <b>59,5</b>    | <b>117,4</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL C-2</b> | <b>51,6</b>     |                |                      |                |                 |

| <b>SUBCORREDOR 2</b>      | <b>HELLÍN</b> |              |               |                      |                  |
|---------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|------------------|
| <b>HELLÍN</b>             | -             | <b>CIEZA</b> |               |                      |                  |
| <b>CIEZA</b>              | 360,8         | -            | <b>MURCIA</b> |                      |                  |
| <b>MURCIA</b>             | 212,2         | 377,1        | -             | <b>TORRE-PACHECO</b> |                  |
| <b>TORRE-PACHECO</b>      | 162,6         | 234,7        | 15,7          | -                    | <b>CARTAGENA</b> |
| <b>CARTAGENA</b>          | 154,8         | 211,6        | 11,8          | 9,2                  | -                |
| <b>MADRID</b>             | 71,7          | 66,4         | 59,8          | 56,2                 | 54,2             |
| <b>CUENCA</b>             | 160,3         | 238,8        | 106,2         | 98,2                 | 141,9            |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 116,6         | 137,7        | 44,3          | 31,6                 | 31,7             |
| <b>VALENCIA</b>           | 234,5         | 268,6        | 19,0          | 70,7                 | 69,3             |
| <b>ALBACETE</b>           | 274,0         | 201,8        | 148,6         | 126,7                | 122,9            |
| <b>ALICANTE</b>           | 140,9         | 175,4        | 8,7           | 101,1                | 97,3             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>146,0</b>  | <b>171,6</b> | <b>65,3</b>   | <b>70,1</b>          | <b>76,6</b>      |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-2</b> | <b>101,1</b>  |              |               |                      |                  |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

| <b>ÁREA INTERIOR 3</b>    | <b>JUMILLA</b> | <b>YECLA</b> |
|---------------------------|----------------|--------------|
| JUMILLA                   | -              |              |
| YECLA                     | -              | -            |
| MADRID                    | 66,9           | 77,7         |
| CUENCA                    | 141,8          | 111,2        |
| CASTELLÓN                 | 153,6          | 54,1         |
| VALENCIA                  | 327,4          | 15,1         |
| ALBACETE                  | 184,6          | 245,7        |
| ALICANTE                  | 16,9           | 87,1         |
| MURCIA                    | 242,7          | 213,9        |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>146,6</b>   | <b>95,1</b>  |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-3</b> | <b>121,5</b>   |              |

| <b>SUBCORREDOR 3</b>      | <b>ALMANSA</b> | <b>VILLENA</b> | <b>ELDA</b> | <b>ALICANTE</b> |
|---------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|
| ALMANSA                   | -              |                |             |                 |
| VILLENA                   | 21,6           | -              |             |                 |
| ELDA                      | -0,9           | 15,4           | -           |                 |
| ALICANTE                  | 4,2            | -5,0           | 13,0        | -               |
| MADRID                    | 68,1           | 61,5           | 55,1        | 51,8            |
| CUENCA                    | 95,7           | 86,9           | 73,4        | 79,7            |
| CASTELLÓN                 | 37,2           | 50,0           | 42,1        | 3,1             |
| VALENCIA                  | 145,9          | 3,3            | 6,8         | 19,9            |
| ALBACETE                  | 3,3            | 163,4          | 137,1       | 109,6           |
| MURCIA                    | 37,9           | 33,6           | 40,5        | 8,7             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>61,9</b>    | <b>62,6</b>    | <b>57,1</b> | <b>41,5</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-3</b> | <b>54,4</b>    |                |             |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 4</b>      | <b>ALCOY</b> |                   |               |               |
|---------------------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|
| ALCOY                     | -            | <b>ONTENIENTE</b> |               |               |
| ONTENIENTE                | 2,8          | -                 | <b>JÁTIVA</b> |               |
| JÁTIVA                    | 27,7         | 55,8              | -             | <b>ALCIRA</b> |
| ALCIRA                    | 14,9         | 24,1              | -4,6          | -             |
| MADRID                    | 66,1         | 74,6              | 62,4          | 86,0          |
| CUENCA                    | -0,4         | -1,2              | -4,0          | -4,2          |
| CASTELLÓN                 | 52,0         | 57,5              | 55,8          | 43,8          |
| VALENCIA                  | 3,6          | 2,2               | -8,1          | -10,8         |
| ALBACETE                  | 143,1        | 186,3             | 147,6         | 135,8         |
| ALICANTE                  | 227,3        | 131,9             | 27,3          | 42,3          |
| MURCIA                    | 98,3         | 78,2              | 22,2          | 47,7          |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>64,0</b>  | <b>66,3</b>       | <b>46,3</b>   | <b>56,9</b>   |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-4</b> | <b>58,5</b>  |                   |               |               |

| <b>SUBCORREDOR 5</b>      | <b>CULLERA</b> |               |              |                 |
|---------------------------|----------------|---------------|--------------|-----------------|
| CULLERA                   | -              | <b>GANDÍA</b> |              |                 |
| GANDÍA                    | -2,3           | -             | <b>DENIA</b> |                 |
| DENIA                     | 0,0            | 0,0           | -            | <b>BENIDORM</b> |
| BENIDORM                  | 0,0            | -2,9          | -23,8        | -               |
| MADRID                    | 86,3           | 78,8          | 54,1         | 76,0            |
| CUENCA                    | -3,9           | -6,2          | -17,1        | 6,1             |
| CASTELLÓN                 | 32,3           | 18,0          | 9,1          | 7,3             |
| VALENCIA                  | -34,2          | -40,8         | -32,5        | -22,8           |
| ALBACETE                  | 94,7           | 103,3         | 108,8        | 72,2            |
| ALICANTE                  | -41,1          | 25,0          | -21,9        | -22,9           |
| MURCIA                    | -33,5          | 12,1          | -10,4        | -4,2            |
| <b>ACC INTEGRAL</b>       | <b>18,9</b>    | <b>36,0</b>   | <b>18,9</b>  | <b>26,5</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-5</b> | <b>24,6</b>    |               |              |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 6</b>      | <b>ELCHE</b> |                 |               |              |                |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>ELCHE</b>              | -            | <b>ORIHUELA</b> |               |              |                |
| <b>ORIHUELA</b>           | -12,9        | -               | <b>TOTANA</b> |              |                |
| <b>TOTANA</b>             | -11,8        | -17,4           | -             | <b>LORCA</b> |                |
| <b>LORCA</b>              | -8,6         | -9,5            | 10,1          | -            | <b>ÁGUILAS</b> |
| <b>ÁGUILAS</b>            | -18,3        | -19,9           | -34,1         | -42,9        | -              |
| <b>MADRID</b>             | 63,0         | 57,9            | 57,3          | 56,1         | 47,9           |
| <b>CUENCA</b>             | 74,8         | 101,1           | 273,5         | 94,4         | 80,8           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 46,6         | 42,0            | 38,8          | 37,9         | 32,7           |
| <b>VALENCIA</b>           | 120,7        | 106,9           | 86,9          | 81,2         | 9,8            |
| <b>ALBACETE</b>           | 142,2        | 134,1           | 126,3         | 115,9        | 89,9           |
| <b>ALICANTE</b>           | -2,8         | -16,9           | -12,0         | -8,1         | -16,1          |
| <b>MURCIA</b>             | -29,8        | -42,7           | -18,6         | -8,8         | -21,1          |
| <b>ACC. INTEG.</b>        | <b>72,4</b>  | <b>72,8</b>     | <b>81,6</b>   | <b>62,0</b>  | <b>41,1</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-6</b> | <b>64,0</b>  |                 |               |              |                |

| <b>ÁREA INTERIOR 4</b>    | <b>TORREVIEJA</b> |                   |                 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| <b>TORREVIEJA</b>         | -                 | <b>SAN JAVIER</b> |                 |
| <b>SAN JAVIER</b>         | -                 | -                 | <b>MAZARRÓN</b> |
| <b>MAZARRÓN</b>           | -                 | -                 | -               |
| <b>MADRID</b>             | 73,2              | 59,1              | 62,0            |
| <b>CUENCA</b>             | 118,9             | 172,6             | 334,7           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 46,7              | 40,8              | 35,2            |
| <b>VALENCIA</b>           | 111,3             | 86,9              | 98,0            |
| <b>ALBACETE</b>           | 110,4             | 132,1             | 140,4           |
| <b>ALICANTE</b>           | 53,6              | 137,5             | 100,2           |
| <b>MURCIA</b>             | -18,9             | 46,4              | 44,8            |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>81,6</b>       | <b>89,2</b>       | <b>102,9</b>    |
| <b>ACC. INTEGRAL AI-4</b> | <b>91,7</b>       |                   |                 |

**ANEXO 3.28: ACCES. SEGÚN COSTE DE VIAJEROS:CARRETERA 2000-FC 2000**

Ud. Horas

**VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN COSTE DE VIAJEROS**

| <b>SUBCORREDOR 7</b>      | <b>MULA</b> | <b>CARAVACA</b> |
|---------------------------|-------------|-----------------|
| <b>MULA</b>               | -           | -               |
| <b>CARAVACA</b>           | -           | -               |
| <b>MADRID</b>             | 68,1        | 86,8            |
| <b>CUENCA</b>             | 116,4       | 143,3           |
| <b>CASTELLÓN</b>          | 44,3        | 66,7            |
| <b>VALENCIA</b>           | 21,7        | 55,7            |
| <b>ALBACETE</b>           | 168,9       | 232,3           |
| <b>ALICANTE</b>           | 17,4        | 17,1            |
| <b>MURCIA</b>             | 0,0         | 0,0             |
| <b>ACC. INTEGRAL</b>      | <b>68,8</b> | <b>89,5</b>     |
| <b>ACC. INTEGRAL SC-7</b> | <b>79,2</b> |                 |

**ANEXO 3.29: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS:  
DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -52                               | 0                    | <b>3</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 1   | -50                               | 0                    | <b>3</b>                                      |
| SUBCORREDOR 1     | -47                               | 1                    | <b>4</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 2   | -58                               | -2                   | <b>1</b>                                      |
| CORREDOR 2        | -44                               | 2                    | <b>5</b>                                      |
| SUBCORREDOR 2     | -53                               | 0                    | <b>3</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 3   | -55                               | -1                   | <b>2</b>                                      |
| SUBCORREDOR 3     | -48                               | 1                    | <b>4</b>                                      |
| SUBCORREDOR 4     | -53                               | 0                    | <b>3</b>                                      |
| SUBCORREDOR 5     | -49                               | 1                    | <b>4</b>                                      |
| SUBCORREDOR 6     | -52                               | 0                    | <b>3</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 4   | -55                               | -1                   | <b>2</b>                                      |
| SUBCORREDOR 7     | -54                               | -1                   | <b>2</b>                                      |
| Media             | -51                               |                      |   |
| Desviación típica | 4                                 |                      |   |

**ANEXO 3.30: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE VIAJEROS: MEDIADOS DEL S. XX-COMIENZOS S. XX**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -48                               | 1                    | 5   |
| CUENCA                | -57                               | -1                   | 3   |
| CARBONERAS            | -59                               | -2                   | 1   |
| REQUENA               | -45                               | 1                    | 5   |
| CHESTE                | -54                               | -1                   | 3   |
| VALENCIA              | -43                               | 1                    | 5   |
| LA ALMARCHA           | -50                               | 0                    | 4   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -48                               | 1                    | 5   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -52                               | 0                    | 4   |
| SAGUNTO               | -46                               | 1                    | 5   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -45                               | 1                    | 5   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -47                               | 1                    | 5   |
| VINAROS               | -48                               | 1                    | 5   |
| SEGORBE               | -62                               | -2                   | 1   |
| ONDA                  | -52                               | 0                    | 4   |
| ARANJUEZ              | -37                               | 3                    | 7   |
| ALCÁZAR               | -39                               | 2                    | 6   |
| VILLARROBLEDO         | -50                               | 0                    | 4   |
| LA RODA               | -49                               | 0                    | 4   |
| ALBACETE              | -45                               | 1                    | 5   |
| HELLÍN                | -50                               | 0                    | 4   |
| CIEZA                 | -53                               | -1                   | 3   |
| MURCIA                | -51                               | 0                    | 4   |
| TORREPACHECO          | -57                               | -1                   | 3   |
| CARTAGENA             | -51                               | 0                    | 4   |
| JUMILLA               | -54                               | -1                   | 3   |
| YECLA                 | -57                               | -1                   | 3   |
| ALMANSA               | -51                               | 0                    | 4   |
| VILLENA               | -47                               | 1                    | 5   |
| ELDA                  | -46                               | 1                    | 5   |
| ALICANTE              | -46                               | 1                    | 5   |
| ALCOY                 | -54                               | -1                   | 3   |
| ONTENIENTE            | -50                               | 0                    | 4   |
| JÁTIVA                | -56                               | -1                   | 3   |
| ALCIRA                | -50                               | 0                    | 4   |
| CULLERA               | -50                               | 0                    | 4   |
| GANDÍA                | -47                               | 1                    | 5   |
| DENIA                 | -46                               | 1                    | 5   |
| BENIDORM              | -51                               | 0                    | 4   |
| ELCHE                 | -47                               | 1                    | 5   |
| ORIHUELA              | -49                               | 0                    | 4   |
| TOTANA                | -56                               | -1                   | 3   |
| LORCA                 | -53                               | 0                    | 4   |
| ÁGUILAS               | -54                               | -1                   | 3   |
| TORREVIEJA            | -52                               | 0                    | 4   |
| SAN JAVIER            | -56                               | -1                   | 3   |
| MAZARRÓN              | -56                               | -1                   | 3   |
| MULA                  | -53                               | 0                    | 4   |
| CARAVACA              | -54                               | -1                   | 3   |
| Media                 | -50                               |                      |   |
| Desviación típica     | 5                                 |                      |   |



**ANEXO 3.31: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS:  
DESDE LOS AÑOS SESENTA HASTA COMIENZOS DEL SIGLO XXI**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| CORREDOR 1        | -58                               | 0                    | <b>2</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 1   | -55                               | 1                    | <b>3</b>                                      |
| SUBCORREDOR 1     | -53                               | 1                    | <b>3</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 2   | -60                               | -1                   | <b>1</b>                                      |
| CORREDOR 2        | -50                               | 2                    | <b>4</b>                                      |
| SUBCORREDOR 2     | -58                               | 0                    | <b>2</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 3   | -62                               | -1                   | <b>1</b>                                      |
| SUBCORREDOR 3     | -54                               | 1                    | <b>3</b>                                      |
| SUBCORREDOR 4     | -59                               | -1                   | <b>1</b>                                      |
| SUBCORREDOR 5     | -55                               | 1                    | <b>3</b>                                      |
| SUBCORREDOR 6     | -58                               | 0                    | <b>2</b>                                      |
| ÁREA INTERIOR 4   | -60                               | -1                   | <b>1</b>                                      |
| SUBCORREDOR 7     | -60                               | -1                   | <b>1</b>                                      |
| Media             | -57                               |                      |   |
| Desviación típica | 4                                 |                      |   |

**ANEXO 3.32: VARIACIÓN (%) DE ACCESIBILIDAD SEGÚN TIEMPO DE MERCANCIAS:  
MEDIADOS DEL S. XX-COMIENZOS S. XXI**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> | <b>NORMALIZACIÓN</b> | <b>NIVEL SEGÚN VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD</b> |
|-----------------------|-----------------------------------|----------------------|---|
| TARANCÓN              | -49                               | 1                    | 6   |
| CUENCA                | -63                               | -1                   | 4   |
| CARBONERAS            | -66                               | -1                   | 4   |
| REQUENA               | -52                               | 1                    | 6   |
| CHESTE                | -60                               | 0                    | 5   |
| VALENCIA              | -50                               | 1                    | 6   |
| LA ALMARCHA           | -51                               | 1                    | 6   |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -54                               | 0                    | 5   |
| CASAS IBÁÑEZ          | -58                               | 0                    | 5   |
| SAGUNTO               | -52                               | 1                    | 6   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | -51                               | 1                    | 6   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | -53                               | 1                    | 6   |
| VINAROS               | -53                               | 1                    | 6   |
| SEGORBE               | -62                               | -1                   | 4   |
| ONDA                  | -58                               | 0                    | 5   |
| ARANJUEZ              | -44                               | 2                    | 7   |
| ALCÁZAR               | -45                               | 2                    | 7   |
| VILLARROBLEDO         | -55                               | 0                    | 5   |
| LA RODA               | -55                               | 0                    | 5   |
| ALBACETE              | -51                               | 1                    | 6   |
| HELLÍN                | -57                               | 0                    | 5   |
| CIEZA                 | -59                               | 0                    | 5   |
| MURCIA                | -56                               | 0                    | 5   |
| TORREPACHECO          | -62                               | -1                   | 4   |
| CARTAGENA             | -56                               | 0                    | 5   |
| JUMILLA               | -84                               | -4                   | 1   |
| YECLA                 | -81                               | -3                   | 2   |
| ALMANSA               | -58                               | 0                    | 5   |
| VILLENA               | -54                               | 1                    | 6   |
| ELDA                  | -52                               | 1                    | 6   |
| ALICANTE              | -52                               | 1                    | 6   |
| ALCOY                 | -60                               | 0                    | 5   |
| ONTENIENTE            | -57                               | 0                    | 5   |
| JÁTIVA                | -62                               | -1                   | 4   |
| ALCIRA                | -57                               | 0                    | 5   |
| CULLERA               | -57                               | 0                    | 5   |
| GANDÍA                | -54                               | 1                    | 6   |
| DENIA                 | -53                               | 1                    | 6   |
| BENIDORM              | -57                               | 0                    | 5   |
| ELCHE                 | -53                               | 1                    | 6   |
| ORIHUELA              | -55                               | 0                    | 5   |
| TOTANA                | -61                               | -1                   | 4   |
| LORCA                 | -59                               | 0                    | 5   |
| ÁGUILAS               | -60                               | 0                    | 5   |
| TORREVIEJA            | -58                               | 0                    | 5   |
| SAN JAVIER            | -61                               | -1                   | 4   |
| MAZARRÓN              | -61                               | -1                   | 4   |
| MULA                  | -59                               | 0                    | 5   |
| CARAVACA              | -61                               | -1                   | 4   |
| Media                 | -57                               |                      |   |
| Desviación típica     | 7                                 |                      |   |

**ANEXO 3.33: DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1930-2004.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>POB. HECHO<br/>1930</b> | <b>POB. HECHO<br/>1960</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1930-1960</b> | <b>POB.<br/>HECHO 1970</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1960-1970</b> | <b>POB. HECHO<br/>1981</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1970-1981</b> | <b>POB. HECHO<br/>1991</b> |
|-----------------------|----------------------------|----------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------|
| TARANCÓN              | 6.919                      | 7.714                      | 0,38   | 8.238                      | 0,68   | 9.799                      | 1,72   | 10.891                     |
| CUENCA                | 15.599                     | 27.007                     | 2,44   | 34.485                     | 2,77   | 41.791                     | 1,93   | 46.047                     |
| CARBONERAS            | 1.452                      | 1.748                      | 0,68   | 1.347                      | -2,29  | 1.201                      | -0,99  | 978                        |
| REQUENA               | 17.650                     | 18.933                     | 0,24   | 17.840                     | -0,58  | 18.152                     | 0,16   | 17.014                     |
| CHESTE                | 5.101                      | 5.221                      | 0,08   | 5.966                      | 1,43   | 7.424                      | 2,22   | 6.726                      |
| VALENCIA              | 320.195                    | 505.066                    | 1,92   | 653.690                    | 2,94   | 751.734                    | 1,36   | 777.427                    |
| LA ALMARCHA           | 1.212                      | 1.310                      | 0,27   | 1.017                      | -2,24  | 807                        | -1,88  | 628                        |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 3.678                      | 4.398                      | 0,65   | 4.268                      | -0,30  | 4.392                      | 0,26   | 4.744                      |
| CASAS IBÁÑEZ          | 3.990                      | 3.963                      | -0,02  | 3.744                      | -0,55  | 3.576                      | -0,41  | 3.832                      |
| SAGUNTO               | 20.235                     | 40.293                     | 3,30   | 47.026                     | 1,67   | 54.759                     | 1,49   | 55.957                     |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 36.781                     | 62.493                     | 2,33   | 93.968                     | 5,04   | 126.464                    | 3,14   | 138.489                    |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 5.499                      | 4.394                      | -0,67  | 4.314                      | -0,18  | 4.580                      | 0,56   | 4.779                      |
| VINAROS               | 8.281                      | 10.968                     | 1,08   | 13.727                     | 2,52   | 17.564                     | 2,54   | 19.902                     |
| SEGORBE               | 6.603                      | 7.538                      | 0,47   | 7.342                      | -0,26  | 7.525                      | 0,23   | 7.435                      |
| ONDA                  | 7.472                      | 12.414                     | 2,20   | 15.131                     | 2,19   | 17.363                     | 1,34   | 17.852                     |
| ARANJUEZ              | 15.245                     | 27.251                     | 2,63   | 29.548                     | 0,84   | 35.936                     | 1,97   | 35.872                     |
| ALCÁZAR               | 24.205                     | 24.963                     | 0,10   | 26.391                     | 0,57   | 25.185                     | -0,42  | 25.706                     |
| VILLARROBLEDO         | 17.461                     | 21.356                     | 0,74   | 19.963                     | -0,65  | 19.655                     | -0,14  | 20.396                     |
| LA RODA               | 10.487                     | 12.190                     | 0,54   | 11.663                     | -0,43  | 12.287                     | 0,49   | 12.938                     |
| ALBACETE              | 41.885                     | 74.417                     | 2,59   | 93.233                     | 2,53   | 117.126                    | 2,33   | 135.889                    |
| HELLÍN                | 22.537                     | 27.242                     | 0,70   | 22.152                     | -1,87  | 22.651                     | 0,20   | 23.540                     |
| CIEZA                 | 17.889                     | 22.438                     | 0,85   | 25.359                     | 1,30   | 29.932                     | 1,64   | 30.306                     |
| MURCIA                | 158.724                    | 249.738                    | 1,91   | 243.759                    | -0,24  | 288.631                    | 1,67   | 338.250                    |
| TORREPACHECO          | 8.934                      | 11.184                     | 0,84   | 13.087                     | 1,70   | 15.896                     | 1,95   | 16.710                     |
| CARTAGENA             | 102.518                    | 123.630                    | 0,69   | 146.904                    | 1,88   | 172.751                    | 1,60   | 173.061                    |
| JUMILLA               | 26.410                     | 20.999                     | -0,68  | 20.103                     | -0,43  | 20.492                     | 0,18   | 27.487                     |
| YECLA                 | 20.456                     | 21.590                     | 0,18   | 20.724                     | -0,40  | 25.146                     | 1,94   | 19.825                     |
| ALMANSA               | 14.630                     | 15.391                     | 0,17   | 16.965                     | 1,02   | 20.331                     | 1,80   | 22.488                     |
| VILLENA               | 17.638                     | 21.934                     | 0,81   | 25.473                     | 1,61   | 28.279                     | 1,00   | 31.141                     |
| ELDA                  | 13.445                     | 28.151                     | 3,65   | 41.511                     | 4,75   | 52.185                     | 2,34   | 54.010                     |
| ALICANTE              | 73.071                     | 121.527                    | 2,21   | 184.716                    | 5,20   | 251.387                    | 3,28   | 275.111                    |
| ALCOY                 | 38.739                     | 51.096                     | 1,06   | 61.371                     | 2,01   | 65.908                     | 0,67   | 64.579                     |
| ONTENIENTE            | 12.342                     | 18.787                     | 1,74   | 23.685                     | 2,61   | 28.123                     | 1,70   | 29.511                     |
| JÁTIVA                | 15.087                     | 19.896                     | 1,06   | 21.578                     | 0,85   | 23.755                     | 0,92   | 24.586                     |
| ALCIRA                | 21.232                     | 26.669                     | 0,85   | 32.876                     | 2,33   | 37.446                     | 1,26   | 40.055                     |

**ANEXO 3.33: DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1930-2004.**

| <b>MUNICIPIO</b> | <b>POB. HECHO<br/>1930</b> | <b>POB. HECHO<br/>1960</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1930-1960</b> | <b>POB.<br/>HECHO 1970</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1960-1970</b> | <b>POB. HECHO<br/>1981</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1970-1981</b> | <b>POB. HECHO<br/>1991</b> |
|------------------|----------------------------|----------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------|
| CULLERA          | 13.335                     | 14.103                     | 0,19   | 15.738                     | 1,16   | 20.145                     | 2,55   | 19.984                     |
| GANDÍA           | 14.009                     | 20.340                     | 1,51   | 36.342                     | 7,87   | 48.494                     | 3,04   | 52.000                     |
| DENIA            | 13.063                     | 12.185                     | -0,22  | 16.484                     | 3,53   | 22.162                     | 3,13   | 25.157                     |
| BENIDORM         | 3.113                      | 6.259                      | 3,37   | 12.124                     | 9,37   | 25.544                     | 10,06  | 42.442                     |
| ELCHE            | 38.013                     | 73.320                     | 3,10   | 122.663                    | 6,73   | 162.873                    | 2,98   | 187.596                    |
| ORIHUELA         | 38.570                     | 44.830                     | 0,54   | 44.938                     | 0,02   | 49.851                     | 0,99   | 49.642                     |
| TOTANA           | 13.608                     | 14.281                     | 0,16   | 16.107                     | 1,28   | 18.394                     | 1,29   | 20.288                     |
| LORCA            | 60.300                     | 58.641                     | -0,09  | 60.609                     | 0,34   | 60.627                     | 0,00   | 67.024                     |
| ÁGUILAS          | 15.745                     | 15.250                     | -0,10  | 17.389                     | 1,40   | 20.595                     | 1,68   | 24.610                     |
| TORREVIEJA       | 8.754                      | 9.234                      | 0,18   | 9.726                      | 0,53   | 12.314                     | 2,42   | 25.891                     |
| SAN JAVIER       | 5.641                      | 10.284                     | 2,74   | 10.500                     | 0,21   | 12.500                     | 1,73   | 15.277                     |
| MAZARRÓN         | 13.604                     | 9.865                      | -0,92  | 9.096                      | -0,78  | 10.262                     | 1,17   | 15.250                     |
| MULA             | 13.034                     | 14.721                     | 0,43   | 13.922                     | -0,54  | 13.608                     | -0,21  | 12.930                     |
| CARAVACA         | 21.306                     | 20.735                     | -0,09  | 18.415                     | -1,12  | 20.231                     | 0,90   | 21.238                     |

**ANEXO 3.33: DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1930-2004.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1981-1991</b> | <b>POB.<br/>DERECHO<br/>2004</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1991-2004</b> |
|-----------------------|--|----------------------------------|--|
| TARANCÓN              | 1,11   | 12.696                           | 1,27   |
| CUENCA                | 1,02   | 47.862                           | 0,30   |
| CARBONERAS            | -1,86  | 940                              | -0,30  |
| REQUENA               | -0,63  | 19.849                           | 1,28   |
| CHESTE                | -0,94  | 7.255                            | 0,61   |
| VALENCIA              | 0,34   | 785.732                          | 0,08   |
| LA ALMARCHA           | -2,22  | 579                              | -0,60  |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 0,80   | 5.497                            | 1,22   |
| CASAS IBÁÑEZ          | 0,72   | 4.331                            | 1,00   |
| SAGUNTO               | 0,22   | 60.488                           | 0,62   |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 0,95   | 163.088                          | 1,37   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 0,43   | 6.449                            | 2,69   |
| VINAROS               | 1,33   | 24.467                           | 1,76   |
| SEGORBE               | -0,12  | 8.299                            | 0,89   |
| ONDA                  | 0,28   | 21.566                           | 1,60   |
| ARANJUEZ              | -0,02  | 42.481                           | 1,42   |
| ALCÁZAR               | 0,21   | 28.199                           | 0,75   |
| VILLARROBLEDO         | 0,38   | 24.373                           | 1,50   |
| LA RODA               | 0,53   | 14.550                           | 0,96   |
| ALBACETE              | 1,60   | 156.466                          | 1,16   |
| HELLÍN                | 0,39   | 29.303                           | 1,88   |
| CIEZA                 | 0,12   | 33.825                           | 0,89   |
| MURCIA                | 1,72   | 398.815                          | 1,38   |
| TORREPACHECO          | 0,51   | 26.806                           | 4,65   |
| CARTAGENA             | 0,02   | 197.665                          | 1,09   |
| JUMILLA               | 3,41   | 32.988                           | 1,54   |
| YECLA                 | -2,12  | 23.958                           | 1,60   |
| ALMANSA               | 1,06   | 24.689                           | 0,75   |
| VILLENA               | 1,01   | 33.889                           | 0,68   |
| ELDA                  | 0,35   | 55.576                           | 0,22   |
| ALICANTE              | 0,94   | 310.330                          | 0,98   |
| ALCOY                 | -0,20  | 60.532                           | -0,48  |
| ONTENIENTE            | 0,49   | 35.155                           | 1,47   |
| JÁTIVA                | 0,35   | 27.679                           | 0,97   |
| ALCIRA                | 0,70   | 41.920                           | 0,36   |

**ANEXO 3.33: DEMOGRÁFICA MUNICIPAL SEGÚN DINÁMICA DE CRECIMIENTO 1930-2004.**

| <b>MUNICIPIO</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1981-1991</b> | <b>POB.<br/>DERECHO<br/>2004</b> | <b>TASA DE<br/>CRECIMIENTO<br/>MEDIO ANUAL<br/>1991-2004</b> |
|------------------|--|----------------------------------|--|
| CULLERA          | -0,08  | 22.544                           | 0,99   |
| GANDÍA           | 0,72   | 62.344                           | 1,53   |
| DENIA            | 1,35   | 38.584                           | 4,11   |
| BENIDORM         | 6,62   | 64.956                           | 4,08   |
| ELCHE            | 1,52   | 209.439                          | 0,90   |
| ORIHUELA         | -0,04  | 68.778                           | 2,97   |
| TOTANA           | 1,03   | 26.435                           | 2,33   |
| LORCA            | 1,06   | 84.245                           | 1,98   |
| ÁGUILAS          | 1,95   | 30.263                           | 1,77   |
| TORREVIEJA       | 11,03  | 75.530                           | 14,75  |
| SAN JAVIER       | 2,22   | 24.686                           | 4,74   |
| MAZARRÓN         | 4,86   | 26.122                           | 5,48   |
| MULA             | -0,50  | 15.592                           | 1,58   |
| CARAVACA         | 0,50   | 24.179                           | 1,07   |

**ANEXO 3.34: TASA DE INMIGRANTES EUROPEOS Y SUBDESARROLLADOS POR ZONAS 1996-2001**

| <b>ZONAS</b>    | <b>EUROPEOS</b> | <b>SUBDESARROLLADOS</b> | <b>Pobl. 1996</b> | <b>Pobl. 2001</b> | <b>TASA INM. EUROP.</b> | <b>TASA INM. SUBDES.</b> |
|-----------------|-----------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|--------------------------|
| CORREDOR 1      | 972             | 11.420                  | 828.396           | 832.287           | 0,117                   | 1,375                    |
| ÁREA INTERIOR 1 | 5               | 106                     | 9.693             | 9.935             | 0,051                   | 1,080                    |
| SUBCORREDOR 1   | 367             | 5.483                   | 219.719           | 232.472           | 0,162                   | 2,425                    |
| ÁREA INTERIOR 2 | 15              | 452                     | 26.337            | 27.662            | 0,056                   | 1,674                    |
| CORREDOR 2      | 90              | 2.300                   | 244.348           | 252.751           | 0,036                   | 0,925                    |
| SUBCORREDOR 2   | 486             | 13.710                  | 594.288           | 635.684           | 0,079                   | 2,229                    |
| ÁREA INTERIOR 3 | 12              | 2.884                   | 48.854            | 53.122            | 0,024                   | 5,656                    |
| SUBCORREDOR 3   | 713             | 5.665                   | 382.390           | 390.952           | 0,184                   | 1,465                    |
| SUBCORREDOR 4   | 76              | 1.516                   | 157.261           | 159.789           | 0,048                   | 0,956                    |
| SUBCORREDOR 5   | 1.712           | 3.379                   | 154.659           | 170.879           | 1,052                   | 2,076                    |
| SUBCORREDOR 6   | 2.414           | 11.629                  | 358.572           | 383.376           | 0,651                   | 3,135                    |
| ÁREA INTERIOR 4 | 2.740           | 4.584                   | 68.913            | 100.459           | 3,235                   | 5,413                    |
| SUBCORREDOR 7   | 14              | 1.189                   | 35.210            | 37.381            | 0,039                   | 3,276                    |

**ANEXO 3.35: TASA DE INMIGRANTES EUROPEOS Y SUBDESARROLLADOS MUNICIPAL 1996-2001**

| MUNICIPIOS       | EUROPEOS | SUBDESARROLLADOS | Pobl. 1996 | Pobl. 2001 | TASA INM. EUROP. 96-00 | TASA INM. SUBDES. 96-00 |
|------------------|----------|------------------|------------|------------|------------------------|-------------------------|
| TARANCÓN         | 0        | 230              | 11.304     | 11.796     | 0,000                  | 1,991                   |
| CUENCA           | 11       | 219              | 43.733     | 46.491     | 0,024                  | 0,485                   |
| CARBONERAS       | 0        | 0                | 1.024      | 970        | 0,000                  | 0,000                   |
| REQUENA          | 6        | 218              | 18.795     | 19.391     | 0,031                  | 1,142                   |
| CHESTE           | 7        | 76               | 6.857      | 7.027      | 0,101                  | 1,095                   |
| VALENCIA         | 948      | 10677            | 746.683    | 746.612    | 0,127                  | 1,430                   |
| LA ALMARCHA      | 0        | 16               | 639        | 598        | 0,000                  | 2,587                   |
| MOTILLA DEL PALA | 3        | 47               | 5.013      | 5.163      | 0,059                  | 0,924                   |
| CASAS IBÁÑEZ     | 2        | 43               | 4.041      | 4.174      | 0,049                  | 1,047                   |
| SAGUNTO          | 70       | 311              | 58.135     | 57.017     | 0,122                  | 0,540                   |
| CASTELLÓN DE LA  | 146      | 4628             | 135.729    | 146.563    | 0,103                  | 3,279                   |
| ALCALÁ DE CHIVEI | 92       | 211              | 4.915      | 5.750      | 1,725                  | 3,957                   |
| VINAROZ          | 59       | 333              | 20.940     | 23.142     | 0,268                  | 1,511                   |
| SEGORBE          | 4        | 141              | 7.657      | 7.946      | 0,051                  | 1,807                   |
| ONDA             | 11       | 311              | 18.680     | 19.716     | 0,057                  | 1,620                   |
| ARANJUEZ         | 51       | 495              | 38.900     | 40.113     | 0,129                  | 1,253                   |
| ALCÁZAR          | 3        | 196              | 25.961     | 26.402     | 0,011                  | 0,749                   |
| VILLARROBLEDO    | 1        | 206              | 22.165     | 22.936     | 0,004                  | 0,914                   |
| LA RODA          | 0        | 172              | 13.523     | 13.793     | 0,000                  | 1,259                   |
| ALBACETE         | 35       | 1231             | 143.799    | 149.507    | 0,024                  | 0,839                   |
| HELLÍN           | 5        | 478              | 26.021     | 27.609     | 0,019                  | 1,783                   |
| CIEZA            | 17       | 646              | 31.680     | 32.935     | 0,053                  | 2,000                   |
| MURCIA           | 220      | 6787             | 345.759    | 367.189    | 0,062                  | 1,904                   |
| TORREPACHECO     | 14       | 2275             | 20.345     | 24.152     | 0,063                  | 10,225                  |
| CARTAGENA        | 230      | 3524             | 170.483    | 183.799    | 0,130                  | 1,989                   |
| JUMILLA          | 10       | 1381             | 28.415     | 30.872     | 0,034                  | 4,659                   |
| YECLA            | 2        | 1503             | 20.439     | 22.250     | 0,009                  | 7,042                   |
| ALMANSA          | 3        | 155              | 23.507     | 23.782     | 0,013                  | 0,656                   |
| VILLENA          | 10       | 594              | 31.555     | 32.111     | 0,031                  | 1,866                   |
| ELDA             | 22       | 951              | 52.751     | 51.816     | 0,042                  | 1,819                   |
| ALICANTE         | 678      | 3965             | 274.577    | 283.243    | 0,243                  | 1,422                   |
| ALCOY            | 11       | 384              | 60.921     | 60.288     | 0,018                  | 0,634                   |
| ONTENIENTE       | 22       | 771              | 31.024     | 32.687     | 0,069                  | 2,420                   |
| JÁTIVA           | 8        | 181              | 24.760     | 25.996     | 0,032                  | 0,713                   |
| ALCIRA           | 35       | 180              | 40.556     | 40.818     | 0,086                  | 0,442                   |
| CULLERA          | 56       | 117              | 20.595     | 21.109     | 0,269                  | 0,561                   |
| GANDÍA           | 186      | 1014             | 56.555     | 60.211     | 0,319                  | 1,737                   |
| DENIA            | 999      | 1175             | 27.469     | 32.332     | 3,341                  | 3,930                   |
| BENIDORM         | 471      | 1073             | 50.040     | 57.227     | 0,878                  | 2,001                   |



**ANEXO 3.35: TASA DE INMIGRANTES EUROPEOS Y SUBDESARROLLADOS MUNICIPAL 1996-2001**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>EUROPEOS</b> | <b>SUBDESARROLLADOS</b> | <b>Pobl. 1996</b> | <b>Pobl. 2001</b> | <b>TASA INM. EUROP. 96-00</b> | <b>TASA INM. SUBDES. 96-00</b> |
|-------------------|-----------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| ELCHE             | 214             | 2392                    | 191.660           | 198.190           | 0,110                         | 1,227                          |
| ORIHUELA          | 1996            | 937                     | 50.724            | 56.129            | 3,736                         | 1,754                          |
| TOTANA            | 20              | 2058                    | 21.441            | 23.756            | 0,089                         | 9,107                          |
| LORCA             | 82              | 5860                    | 69.045            | 77.075            | 0,112                         | 8,021                          |
| ÁGUILAS           | 102             | 382                     | 25.702            | 28.226            | 0,378                         | 1,417                          |
| TORREVIEJA        | 2212            | 1751                    | 35.998            | 58.828            | 4,665                         | 3,693                          |
| SAN JAVIER        | 80              | 883                     | 16.773            | 20.402            | 0,430                         | 4,751                          |
| MAZARRÓN          | 448             | 1950                    | 16.142            | 21.229            | 2,398                         | 10,436                         |
| MULA              | 8               | 664                     | 13.386            | 14.501            | 0,057                         | 4,762                          |
| CARAVACA          | 6               | 525                     | 21.824            | 22.880            | 0,027                         | 2,349                          |

**ANEXO 3.36: SECTOR PRIMARIO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 1991.**

| ZONAS             | SECTOR PRIMARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR PRIMARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 11.101          | 1.224.199        | 0,91              | -1,4          | -               |
| CORREDOR 1        | 6.459           | 326.618          | 1,98              | -1,2          | -               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 458             | 3.322            | 13,79             | 0,9           | 0               |
| SUBCORREDOR 1     | 5.007           | 83.675           | 5,98              | -0,5          | -               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 538             | 9.634            | 5,58              | -0,5          | -               |
| CORREDOR 2        | 4.400           | 78.135           | 5,63              | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 12.857          | 191.693          | 6,71              | -0,3          | -               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1.712           | 16.608           | 10,31             | 0,3           | 0               |
| SUBCORREDOR 3     | 1.891           | 137.107          | 1,38              | -1,3          | -               |
| SUBCORREDOR 4     | 2.370           | 59.659           | 3,97              | -0,8          | -               |
| SUBCORREDOR 5     | 3.248           | 55.393           | 5,86              | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 6     | 18.382          | 124.105          | 14,81             | 1,1           | 1               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 3.030           | 19.051           | 15,90             | 1,3           | 1               |
| SUBCORREDOR 7     | 2.200           | 11.727           | 18,76             | 1,8           | 1               |
| Media             |                 |                  | 9                 |               |                 |
| Desviación típica |                 |                  | 6                 |               |                 |

**ANEXO 3.37: SECTOR SECUNDARIO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 1991.**

| ZONAS             | SECTOR SECUNDARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR SECUNDARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-------------------|------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 252.858           | 1.224.199        | 20,65               | -0,7          | -               |
| CORREDOR 1        | 85.230            | 326.618          | 26,09               | -0,2          | -               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 768               | 3.322            | 23,12               | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 1     | 22.554            | 83.675           | 26,95               | -0,1          | -               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 4.265             | 9.634            | 44,27               | 1,6           | 1               |
| CORREDOR 2        | 18.234            | 78.135           | 23,34               | -0,4          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 40.743            | 191.693          | 21,25               | -0,6          | -               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 7.002             | 16.608           | 42,16               | 1,4           | 1               |
| SUBCORREDOR 3     | 39.431            | 137.107          | 28,76               | 0,1           | 0               |
| SUBCORREDOR 4     | 23.914            | 59.659           | 40,08               | 1,2           | 1               |
| SUBCORREDOR 5     | 7.209             | 55.393           | 13,01               | -1,4          | -               |
| SUBCORREDOR 6     | 42.685            | 124.105          | 34,39               | 0,6           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2.012             | 19.051           | 10,56               | -1,7          | -               |
| SUBCORREDOR 7     | 3.465             | 11.727           | 29,55               | 0,2           | 0               |
| Media             |                   |                  | 28                  |               |                 |
| Desviación típica |                   |                  | 10                  |               |                 |

**ANEXO 3.38: SECTOR CONSTRUCCIÓN: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>CONSTRUCCION</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% CONSTRUCCION</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|
| MADRID            | 90.215              | 1.224.199               | 7,37                  | -2,0                 | -                      |
| CORREDOR 1        | 22.559              | 326.618                 | 6,91                  | -2,2                 | -                      |
| ÁREA INTERIOR 1   | 385                 | 3.322                   | 11,59                 | 0,1                  | 0                      |
| SUBCORREDOR 1     | 9.439               | 83.675                  | 11,28                 | -0,1                 | -                      |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1.075               | 9.634                   | 11,16                 | -0,1                 | -                      |
| CORREDOR 2        | 9.104               | 78.135                  | 11,65                 | 0,1                  | 0                      |
| SUBCORREDOR 2     | 23.771              | 191.693                 | 12,40                 | 0,5                  | 0                      |
| ÁREA INTERIOR 3   | 2.186               | 16.608                  | 13,16                 | 0,9                  | 0                      |
| SUBCORREDOR 3     | 12.508              | 137.107                 | 9,12                  | -1,1                 | -                      |
| SUBCORREDOR 4     | 5.752               | 59.659                  | 9,64                  | -0,9                 | -                      |
| SUBCORREDOR 5     | 7.765               | 55.393                  | 14,02                 | 1,3                  | 1                      |
| SUBCORREDOR 6     | 14.037              | 124.105                 | 11,31                 | -0,05                | -                      |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2.783               | 19.051                  | 14,61                 | 1,6                  | 1                      |
| SUBCORREDOR 7     | 1.346               | 11.727                  | 11,48                 | 0,03                 | 0                      |
| Media             |                     |                         | 11                    |                      |                        |
| Desviación típica |                     |                         | 2                     |                      |                        |

**ANEXO 3.39: SECTOR TERCIARIO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% SECTOR TERCIARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------|
| MADRID            | 870.025                 | 1.224.199               | 71,07                     | 1,72                 | 1                      |
| CORREDOR 1        | 212.370                 | 326.618                 | 65,02                     | 1,17                 | 1                      |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1.711                   | 3.322                   | 51,51                     | -0,06                | -                      |
| SUBCORREDOR 1     | 46.675                  | 83.675                  | 55,78                     | 0,33                 | 0                      |
| ÁREA INTERIOR 2   | 3.756                   | 9.634                   | 38,99                     | -1,19                | -                      |
| CORREDOR 2        | 46.397                  | 78.135                  | 59,38                     | 0,66                 | 0                      |
| SUBCORREDOR 2     | 114.322                 | 191.693                 | 59,64                     | 0,68                 | 0                      |
| ÁREA INTERIOR 3   | 5.708                   | 16.608                  | 34,37                     | -1,61                | -                      |
| SUBCORREDOR 3     | 83.277                  | 137.107                 | 60,74                     | 0,78                 | 0                      |
| SUBCORREDOR 4     | 27.623                  | 59.659                  | 46,30                     | -0,53                | -                      |
| SUBCORREDOR 5     | 37.171                  | 55.393                  | 67,10                     | 1,36                 | 1                      |
| SUBCORREDOR 6     | 49.001                  | 124.105                 | 39,48                     | -1,15                | -                      |
| ÁREA INTERIOR 4   | 11.226                  | 19.051                  | 58,93                     | 0,62                 | 0                      |
| SUBCORREDOR 7     | 4.716                   | 11.727                  | 40,21                     | -1,08                | -                      |
| Media             |                         |                         | 52                        |                      |                        |
| Desviación típica |                         |                         | 11                        |                      |                        |

**ANEXO 3.40: ÍNDICE PRODUCTIVO POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>    | <b>INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------|------------------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID          | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| CORREDOR 1      | 4                                  | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 1 | -0,5                               | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1   | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2 | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| CORREDOR 2      | 2,5                                | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2   | 2,5                                | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 3 | 1,5                                | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 3   | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| SUBCORREDOR 4   | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5   | 5                                  | 2                    | MUY ALTO       |
| SUBCORREDOR 6   | -1                                 | -2                   | MUY BAJO       |
| ÁREA INTERIOR 4 | 1                                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 7   | -0,5                               | -1                   | BAJO           |
|                 | 1,8                                |                      |                |
|                 | 1,8                                |                      |                |

**ANEXO 3.41: SECTOR PRIMARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991**

| MUNICIPIO             | SECTOR PRIMARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR PRIMARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 11.101          | 1.224.199        | 0,91              | -1,1          | -               |
| TARANCÓN              | 202             | 3.925            | 5,15              | -0,7          | -               |
| CUENCA                | 314             | 15.516           | 2,02              | -1,0          | -               |
| CARBONERAS            | 53              | 277              | 19,13             | 0,8           | 0               |
| REQUENA               | 1.029           | 5.962            | 17,26             | 0,6           | 0               |
| CHESTE                | 406             | 2.643            | 15,36             | 0,4           | 0               |
| VALENCIA              | 4.455           | 298.295          | 1,49              | -1,1          | -               |
| LA ALMARCHA           | 61              | 237              | 25,74             | 1,5           | 1               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 150             | 1.666            | 9,00              | -0,3          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 247             | 1.419            | 17,41             | 0,6           | 0               |
| SAGUNTO               | 1.597           | 19.756           | 8,08              | -0,4          | -               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 2.361           | 54.375           | 4,34              | -0,8          | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 345             | 1.704            | 20,25             | 0,9           | 0               |
| VINAROZ               | 704             | 7.840            | 8,98              | -0,3          | -               |
| SEGORBE               | 208             | 2.917            | 7,13              | -0,5          | -               |
| ONDA                  | 330             | 6.717            | 4,91              | -0,7          | -               |
| ARANJUEZ              | 493             | 12.572           | 3,92              | -0,8          | -               |
| ALCÁZAR               | 488             | 8.676            | 5,62              | -0,6          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 1.004           | 6.977            | 14,39             | 0,3           | 0               |
| LA RODA               | 513             | 4.445            | 11,54             | -0,007        | -               |
| ALBACETE              | 1.902           | 45.465           | 4,18              | -0,8          | -               |
| HELLÍN                | 867             | 8.272            | 10,48             | -0,1          | -               |
| CIEZA                 | 1.930           | 9.377            | 20,58             | 0,9           | 0               |
| MURCIA                | 6.123           | 114.801          | 5,33              | -0,7          | -               |
| TORREPACHECO          | 1.732           | 6.119            | 28,31             | 1,8           | 1               |
| CARTAGENA             | 2.205           | 53.124           | 4,15              | -0,8          | -               |
| JUMILLA               | 1.026           | 6.180            | 16,60             | 0,5           | 0               |
| YECLA                 | 686             | 10.428           | 6,58              | -0,5          | -               |
| ALMANSA               | 275             | 8.995            | 3,06              | -0,9          | -               |
| VILLENA               | 599             | 11.161           | 5,37              | -0,7          | -               |
| ELDA                  | 134             | 21.759           | 0,62              | -1,2          | -               |
| ALICANTE              | 883             | 95.192           | 0,93              | -1,1          | -               |
| ALCOY                 | 202             | 22.429           | 0,90              | -1,1          | -               |
| ONTENIENTE            | 248             | 11.836           | 2,10              | -1,0          | -               |
| JÁTIVA                | 514             | 9.182            | 5,60              | -0,6          | -               |
| ALCIRA                | 1.406           | 16.212           | 8,67              | -0,3          | -               |
| CULLERA               | 1.508           | 7.450            | 20,24             | 0,9           | 0               |
| GANDÍA                | 1.098           | 20.203           | 5,43              | -0,7          | -               |

**ANEXO 3.41: SECTOR PRIMARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991**

| MUNICIPIO         | SECTOR PRIMARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR PRIMARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|-----------------|
| DENIA             | 493             | 9.952            | 4,95              | -0,7          | -               |
| BENIDORM          | 149             | 17.788           | 0,84              | -1,1          | -               |
| ELCHE             | 2.490           | 66.489           | 3,74              | -0,8          | -               |
| ORIHUELA          | 3.671           | 17.900           | 20,51             | 0,9           | 0               |
| TOTANA            | 2.329           | 7.187            | 32,41             | 2,2           | 2               |
| LORCA             | 6.263           | 22.732           | 27,55             | 1,7           | 1               |
| ÁGUILAS           | 3.629           | 9.797            | 37,04             | 2,7           | 2               |
| TORREVIEJA        | 389             | 7.953            | 4,89              | -0,7          | -               |
| SAN JAVIER        | 984             | 5.403            | 18,21             | 0,7           | 0               |
| MAZARRÓN          | 1.657           | 5.695            | 29,10             | 1,8           | 1               |
| MULA              | 1.008           | 4.660            | 21,63             | 1,1           | 1               |
| CARAVACA          | 1.192           | 7.067            | 16,87             | 0,6           | 0               |
| Media             |                 |                  | 12                |               |                 |
| Desviación típica |                 |                  | 9                 |               |                 |



**ANEXO 3.42: SECTOR SECUNDARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991.**

| MUNICIPIO             | SECTOR SECUNDARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR SECUNDARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|-------------------|------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 252.858           | 1.224.199        | 20,65               | -0,4          | -               |
| TARANCÓN              | 1.489             | 3.925            | 37,94               | 0,8           | 0               |
| CUENCA                | 1.777             | 15.516           | 11,45               | -1,1          | -               |
| CARBONERAS            | 80                | 277              | 28,88               | 0,1           | 0               |
| REQUENA               | 1.558             | 5.962            | 26,13               | -0,1          | -               |
| CHESTE                | 919               | 2.643            | 34,77               | 0,6           | 0               |
| VALENCIA              | 79.407            | 298.295          | 26,62               | -0,02         | -               |
| LA ALMARCHA           | 38                | 237              | 16,03               | -0,8          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 379               | 1.666            | 22,75               | -0,3          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 351               | 1.419            | 24,74               | -0,2          | -               |
| SAGUNTO               | 5.388             | 19.756           | 27,27               | 0,03          | 0               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 14.659            | 54.375           | 26,96               | 0,005         | 0               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 280               | 1.704            | 16,43               | -0,7          | -               |
| VINAROZ               | 2.227             | 7.840            | 28,41               | 0,1           | 0               |
| SEGORBE               | 897               | 2.917            | 30,75               | 0,3           | 0               |
| ONDA                  | 3.368             | 6.717            | 50,14               | 1,7           | 1               |
| ARANJUEZ              | 4.518             | 12.572           | 35,94               | 0,6           | 0               |
| ALCÁZAR               | 2.092             | 8.676            | 24,11               | -0,2          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 1.700             | 6.977            | 24,37               | -0,2          | -               |
| LA RODA               | 1.418             | 4.445            | 31,90               | 0,4           | 0               |
| ALBACETE              | 8.506             | 45.465           | 18,71               | -0,6          | -               |
| HELLÍN                | 2.393             | 8.272            | 28,93               | 0,1           | 0               |
| CIEZA                 | 1.955             | 9.377            | 20,85               | -0,4          | -               |
| MURCIA                | 24.570            | 114.801          | 21,40               | -0,4          | -               |
| TORREPACHECO          | 635               | 6.119            | 10,38               | -1,2          | -               |
| CARTAGENA             | 11.190            | 53.124           | 21,06               | -0,4          | -               |
| JUMILLA               | 1.568             | 6.180            | 25,37               | -0,1          | -               |
| YECLA                 | 5.434             | 10.428           | 52,11               | 1,8           | 1               |
| ALMANSA               | 5.325             | 8.995            | 59,20               | 2,3           | 2               |
| VILLENA               | 5.477             | 11.161           | 49,07               | 1,6           | 1               |
| ELDA                  | 13.204            | 21.759           | 60,68               | 2,4           | 2               |
| ALICANTE              | 15.425            | 95.192           | 16,20               | -0,8          | -               |
| ALCOY                 | 9.687             | 22.429           | 43,19               | 1,2           | 1               |
| ONTENIENTE            | 6.773             | 11.836           | 57,22               | 2,2           | 2               |
| JÁTIVA                | 2.559             | 9.182            | 27,87               | 0,1           | 0               |
| ALCIRA                | 4.895             | 16.212           | 30,19               | 0,2           | 0               |
| CULLERA               | 834               | 7.450            | 11,19               | -1,1          | -               |

**ANEXO 3.42: SECTOR SECUNDARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------|------------------------|
| GANDÍA            | 3.648                    | 20.203                  | 18,06                      | -0,6                 | -                      |
| DENIA             | 1.516                    | 9.952                   | 15,23                      | -0,8                 | -                      |
| BENIDORM          | 1.211                    | 17.788                  | 6,81                       | -1,4                 | -                      |
| ELCHE             | 33.435                   | 66.489                  | 50,29                      | 1,7                  | 1                      |
| ORIHUELA          | 3.087                    | 17.900                  | 17,25                      | -0,7                 | -                      |
| TOTANA            | 1.220                    | 7.187                   | 16,98                      | -0,7                 | -                      |
| LORCA             | 4.510                    | 22.732                  | 19,84                      | -0,5                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 433                      | 9.797                   | 4,42                       | -1,6                 | -                      |
| TORREVIEJA        | 1.082                    | 7.953                   | 13,60                      | -0,9                 | -                      |
| SAN JAVIER        | 559                      | 5.403                   | 10,35                      | -1,2                 | -                      |
| MAZARRÓN          | 371                      | 5.695                   | 6,51                       | -1,5                 | -                      |
| MULA              | 1.371                    | 4.660                   | 29,42                      | 0,2                  | 0                      |
| CARAVACA          | 2.094                    | 7.067                   | 29,63                      | 0,2                  | 0                      |
| Media             |                          |                         | 27                         |                      |                        |
| Desviación típica |                          |                         | 14                         |                      |                        |

**ANEXO 3.43: SECTOR CONSTRUCCIÓN: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991.**

| MUNICIPIO             | CONSTRUCCION | POBLACION ACTIVA | % CONSTRUCCION | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|--------------|------------------|----------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 90.215       | 1.224.199        | 7,37           | -1,29         | -               |
| TARANCON              | 504          | 3.925            | 12,84          | 0,04          | 0               |
| CUENCA                | 1.662        | 15.516           | 10,71          | -0,5          | -               |
| CARBONERAS            | 46           | 277              | 16,61          | 0,96          | 0               |
| REQUENA               | 802          | 5.962            | 13,45          | 0,2           | 0               |
| CHESTE                | 324          | 2.643            | 12,26          | -0,1          | -               |
| VALENCIA              | 19.221       | 298.295          | 6,44           | -1,5          | -               |
| LA ALMARCHA           | 28           | 237              | 11,81          | -0,2          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 139          | 1.666            | 8,34           | -1,1          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 218          | 1.419            | 15,36          | 0,7           | 0               |
| SAGUNTO               | 2.540        | 19.756           | 12,86          | 0,05          | 0               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 5.453        | 54.375           | 10,03          | -0,6          | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 346          | 1.704            | 20,31          | 1,9           | 1               |
| VINAROZ               | 1.100        | 7.840            | 14,03          | 0,3           | 0               |
| SEGORBE               | 290          | 2.917            | 9,94           | -0,7          | -               |
| ONDA                  | 785          | 6.717            | 11,69          | -0,2          | -               |
| ARANJUEZ              | 1.166        | 12.572           | 9,27           | -0,8          | -               |
| ALCÁZAR               | 926          | 8.676            | 10,67          | -0,5          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 1.460        | 6.977            | 20,93          | 2,01          | 2               |
| LA RODA               | 555          | 4.445            | 12,49          | -0,05         | -               |
| ALBACETE              | 4.997        | 45.465           | 10,99          | -0,4          | -               |
| HELLÍN                | 1.332        | 8.272            | 16,10          | 0,8           | 0               |
| CIEZA                 | 1.717        | 9.377            | 18,31          | 1,4           | 1               |
| MURCIA                | 12.690       | 114.801          | 11,05          | -0,4          | -               |
| TORREPACHECO          | 1.184        | 6.119            | 19,35          | 1,6           | 1               |
| CARTAGENA             | 6.848        | 53.124           | 12,89          | 0,1           | 0               |
| JUMILLA               | 1.422        | 6.180            | 23,01          | 2,5           | 2               |
| YECLA                 | 764          | 10.428           | 7,33           | -1,3          | -               |
| ALMANSA               | 630          | 8.995            | 7,00           | -1,4          | -               |
| VILLENA               | 981          | 11.161           | 8,79           | -0,9          | -               |
| ELDA                  | 1.200        | 21.759           | 5,51           | -1,7          | -               |
| ALICANTE              | 9.697        | 95.192           | 10,19          | -0,6          | -               |
| ALCOY                 | 1.943        | 22.429           | 8,66           | -1,0          | -               |
| ONTENIENTE            | 1.005        | 11.836           | 8,49           | -1,0          | -               |
| JÁTIVA                | 917          | 9.182            | 9,99           | -0,7          | -               |
| ALCIRA                | 1.887        | 16.212           | 11,64          | -0,3          | -               |
| CULLERA               | 1.262        | 7.450            | 16,94          | 1,04          | 1               |
| GANDÍA                | 2.883        | 20.203           | 14,27          | 0,4           | 0               |
| DENIA                 | 1.938        | 9.952            | 19,47          | 1,7           | 1               |

**ANEXO 3.43: SECTOR CONSTRUCCIÓN: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>CONSTRUCCION</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% CONSTRUCCION</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|
| BENIDORM          | 1.682               | 17.788                  | 9,46                  | -0,8                 | -                      |
| ELCHE             | 5.988               | 66.489                  | 9,01                  | -0,9                 | -                      |
| ORIHUELA          | 3.453               | 17.900                  | 19,29                 | 1,6                  | 1                      |
| TOTANA            | 1.016               | 7.187                   | 14,14                 | 0,4                  | 0                      |
| LORCA             | 2.494               | 22.732                  | 10,97                 | -0,4                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 1.086               | 9.797                   | 11,09                 | -0,4                 | -                      |
| TORREVIEJA        | 1.382               | 7.953                   | 17,38                 | 1,1                  | 1                      |
| SAN JAVIER        | 653                 | 5.403                   | 12,09                 | -0,1                 | -                      |
| MAZARRÓN          | 748                 | 5.695                   | 13,13                 | 0,1                  | 0                      |
| MULA              | 726                 | 4.660                   | 15,58                 | 0,7                  | 0                      |
| CARAVACA          | 620                 | 7.067                   | 8,77                  | -0,9                 | -                      |
| Media             |                     |                         | 13                    |                      |                        |
| Desviación típica |                     |                         | 4                     |                      |                        |

**ANEXO 3.44: SECTOR TERCIARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991.**

| MUNICIPIO             | SECTOR TERCIARIO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR TERCIARIO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|------------------|------------------|--------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 870.025          | 1.224.199        | 71,07              | 1,8           | 1               |
| TARANCON              | 1.730            | 3.925            | 44,08              | -0,4          | -               |
| CUENCA                | 11.763           | 15.516           | 75,81              | 2,2           | 2               |
| CARBONERAS            | 98               | 277              | 35,38              | -1,1          | -               |
| REQUENA               | 2.573            | 5.962            | 43,16              | -0,5          | -               |
| CHESTE                | 994              | 2.643            | 37,61              | -0,9          | -               |
| VALENCIA              | 195.212          | 298.295          | 65,44              | 1,3           | 1               |
| LA ALMARCHA           | 110              | 237              | 46,41              | -0,2          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 998              | 1.666            | 59,90              | 0,9           | 0               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 603              | 1.419            | 42,49              | -0,5          | -               |
| SAGUNTO               | 10.231           | 19.756           | 51,79              | 0,2           | 0               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 31.902           | 54.375           | 58,67              | 0,8           | 0               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 733              | 1.704            | 43,02              | -0,5          | -               |
| VINAROS               | 3.809            | 7.840            | 48,58              | -0,02         | -               |
| SEGORBE               | 1.522            | 2.917            | 52,18              | 0,3           | 0               |
| ONDA                  | 2.234            | 6.717            | 33,26              | -1,3          | -               |
| ARANJUEZ              | 6.395            | 12.572           | 50,87              | 0,2           | 0               |
| ALCÁZAR               | 5.170            | 8.676            | 59,59              | 0,9           | 0               |
| VILLARROBLEDO         | 2.813            | 6.977            | 40,32              | -0,7          | -               |
| LA RODA               | 1.959            | 4.445            | 44,07              | -0,4          | -               |
| ALBACETE              | 30.060           | 45.465           | 66,12              | 1,4           | 1               |
| HELLÍN                | 3.680            | 8.272            | 44,49              | -0,3          | -               |
| CIEZA                 | 3.775            | 9.377            | 40,26              | -0,7          | -               |
| MURCIA                | 71.418           | 114.801          | 62,21              | 1,1           | 1               |
| TORREPACHECO          | 2.568            | 6.119            | 41,97              | -0,6          | -               |
| CARTAGENA             | 32.881           | 53.124           | 61,89              | 1,05          | 1               |
| JUMILLA               | 2.164            | 6.180            | 35,02              | -1,1          | -               |
| YECLA                 | 3.544            | 10.428           | 33,99              | -1,2          | -               |
| ALMANSA               | 2.765            | 8.995            | 30,74              | -1,5          | -               |
| VILLENA               | 4.104            | 11.161           | 36,77              | -1,0          | -               |
| ELDA                  | 7.221            | 21.759           | 33,19              | -1,3          | -               |
| ALICANTE              | 69.187           | 95.192           | 72,68              | 1,9           | 1               |
| ALCOY                 | 10.597           | 22.429           | 47,25              | -0,1          | -               |
| ONTENIENTE            | 3.810            | 11.836           | 32,19              | -1,3          | -               |
| JÁTIVA                | 5.192            | 9.182            | 56,55              | 0,6           | 0               |

**ANEXO 3.44: SECTOR TERCIARIO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% SECTOR TERCIARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------|
| ALCIRA            | 8.024                   | 16.212                  | 49,49                     | 0,1                  | 0                      |
| CULLERA           | 3.846                   | 7.450                   | 51,62                     | 0,2                  | 0                      |
| GANDIA            | 12.574                  | 20.203                  | 62,24                     | 1,1                  | 1                      |
| DENIA             | 6.005                   | 9.952                   | 60,34                     | 0,9                  | 0                      |
| BENIDORM          | 14.746                  | 17.788                  | 82,90                     | 2,7                  | 2                      |
| ELCHE             | 24.576                  | 66.489                  | 36,96                     | -1,0                 | -                      |
| ORIHUELA          | 7.689                   | 17.900                  | 42,96                     | -0,5                 | -                      |
| TOTANA            | 2.622                   | 7.187                   | 36,48                     | -1,0                 | -                      |
| LORCA             | 9.465                   | 22.732                  | 41,64                     | -0,6                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 4.649                   | 9.797                   | 47,45                     | -0,1                 | -                      |
| TORREVIEJA        | 5.100                   | 7.953                   | 64,13                     | 1,2                  | 1                      |
| SAN JAVIER        | 3.207                   | 5.403                   | 59,36                     | 0,8                  | 0                      |
| MAZARRÓN          | 2.919                   | 5.695                   | 51,26                     | 0,2                  | 0                      |
| MULA              | 1.555                   | 4.660                   | 33,37                     | -1,2                 | -                      |
| CARAVACA          | 3.161                   | 7.067                   | 44,73                     | -0,3                 | -                      |
| Media             |                         |                         | 49                        |                      |                        |
| Desviación típica |                         |                         | 12                        |                      |                        |

**ANEXO 3.45: ÍNDICE PRODUCTIVO MUNICIPAL 1991.**

| MUNICIPIO             | PESOS              |                  |                     |                  |
|-----------------------|--------------------|------------------|---------------------|------------------|
|                       | -1                 | 1                | 0,5                 | 2                |
|                       | ESPEC. AGRICULTURA | ESPEC. INDUSTRIA | ESPEC. CONSTRUCCIÓN | ESPEC. SERVICIOS |
| MADRID                | 0                  | 0                | 0                   | 1                |
| TARANCÓN              | 0                  | 1                | 1                   | 0                |
| CUENCA                | 0                  | 0                | 0                   | 3                |
| CARBONERAS            | 1                  | 1                | 1                   | 0                |
| REQUENA               | 1                  | 0                | 1                   | 0                |
| CHESTE                | 1                  | 1                | 0                   | 0                |
| VALENCIA              | 0                  | 0                | 0                   | 2                |
| LA ALMARCHA           | 2                  | 0                | 0                   | 0                |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 0                  | 0                | 0                   | 1                |
| CASAS IBÁÑEZ          | 1                  | 0                | 1                   | 0                |
| SAGUNTO               | 0                  | 1                | 1                   | 1                |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 0                  | 1                | 0                   | 1                |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 1                  | 0                | 2                   | 0                |
| VINAROS               | 0                  | 1                | 1                   | 0                |
| SEGORBE               | 0                  | 1                | 0                   | 1                |
| ONDA                  | 0                  | 2                | 0                   | 0                |
| ARANJUEZ              | 0                  | 1                | 0                   | 1                |
| ALCÁZAR               | 0                  | 0                | 0                   | 1                |
| VILLARROBLEDO         | 1                  | 0                | 3                   | 0                |
| LA RODA               | 0                  | 1                | 0                   | 0                |
| ALBACETE              | 0                  | 0                | 0                   | 2                |
| HELLÍN                | 0                  | 1                | 1                   | 0                |
| CIEZA                 | 1                  | 0                | 2                   | 0                |
| MURCIA                | 0                  | 0                | 0                   | 2                |
| TORREPACHECO          | 2                  | 0                | 2                   | 0                |
| CARTAGENA             | 0                  | 0                | 1                   | 2                |
| JUMILLA               | 1                  | 0                | 3                   | 0                |
| YECLA                 | 0                  | 2                | 0                   | 0                |
| ALMANSA               | 0                  | 3                | 0                   | 0                |
| VILLENA               | 0                  | 2                | 0                   | 0                |
| ELDA                  | 0                  | 3                | 0                   | 0                |
| ALICANTE              | 0                  | 0                | 0                   | 2                |
| ALCOY                 | 0                  | 2                | 0                   | 0                |
| ONTENIENTE            | 0                  | 3                | 0                   | 0                |
| JÁTIVA                | 0                  | 1                | 0                   | 1                |
| ALCIRA                | 0                  | 1                | 0                   | 1                |
| CULLERA               | 1                  | 0                | 2                   | 1                |

**ANEXO 3.45: ÍNDICE PRODUCTIVO MUNICIPAL 1991.**

|            | PESOS              |                  |                     |                  |
|------------|--------------------|------------------|---------------------|------------------|
|            | -1                 | 1                | 0,5                 | 2                |
| MUNICIPIO  | ESPEC. AGRICULTURA | ESPEC. INDUSTRIA | ESPEC. CONSTRUCCIÓN | ESPEC. SERVICIOS |
| GANDÍA     | 0                  | 0                | 1                   | 2                |
| DENIA      | 0                  | 0                | 2                   | 1                |
| BENIDORM   | 0                  | 0                | 0                   | 3                |
| ELCHE      | 0                  | 2                | 0                   | 0                |
| ORIHUELA   | 1                  | 0                | 2                   | 0                |
| TOTANA     | 3                  | 0                | 1                   | 0                |
| LORCA      | 2                  | 0                | 0                   | 0                |
| ÁGUILAS    | 3                  | 0                | 0                   | 0                |
| TORREVIEJA | 0                  | 0                | 2                   | 2                |
| SAN JAVIER | 1                  | 0                | 0                   | 1                |
| MAZARRÓN   | 2                  | 0                | 1                   | 1                |
| MULA       | 2                  | 1                | 1                   | 0                |
| CARAVACA   | 1                  | 1                | 0                   | 0                |
|            |                    |                  |                     | media            |
|            |                    |                  |                     | desviacion       |



**ANEXO 3.45: ÍNDICE PRODUCTIVO MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|------------------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| TARANCÓN              | 1,5                                | 0                    | MEDIO          |
| CUENCA                | 6                                  | 2                    | MUY ALTO       |
| CARBONERAS            | 0,5                                | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | -0,5                               | -1                   | BAJO           |
| CHESTE                | 0                                  | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 4                                  | 1                    | ALTO           |
| LA ALMARCHA           | -2                                 | -2                   | MUY BAJO       |
| MOTILLA DEL PALANCO   | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| CASAS IBÁÑEZ          | -0,5                               | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 3,5                                | 1                    | ALTO           |
| CASTELLÓN DE LA PLAZA | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 0                                  | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 1,5                                | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| ONDA                  | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| ARANJUEZ              | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| ALCÁZAR               | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 0,5                                | -1                   | BAJO           |
| LA RODA               | 1                                  | 0                    | MEDIO          |
| ALBACETE              | 4                                  | 1                    | ALTO           |
| HELLÍN                | 1,5                                | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 0                                  | -1                   | BAJO           |
| MURCIA                | 4                                  | 1                    | ALTO           |
| TORREPACHECO          | -1                                 | -1                   | BAJO           |
| CARTAGENA             | 4,5                                | 1                    | ALTO           |
| JUMILLA               | 0,5                                | -1                   | BAJO           |
| YECLA                 | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| VILLENA               | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| ALICANTE              | 4                                  | 1                    | ALTO           |
| ALCOY                 | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| JÁTIVA                | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| ALCIRA                | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| CULLERA               | 2                                  | 0                    | MEDIO          |

**ANEXO 3.45: ÍNDICE PRODUCTIVO MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b> | <b>INDICE POTENCIAL PRODUCTIVO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|------------------|------------------------------------|----------------------|----------------|
| GANDÍA           | 4,5                                | 1                    | ALTO           |
| DENIA            | 3                                  | 1                    | ALTO           |
| BENIDORM         | 6                                  | 2                    | MUY ALTO       |
| ELCHE            | 2                                  | 0                    | MEDIO          |
| ORIHUELA         | 0                                  | -1                   | BAJO           |
| TOTANA           | -2,5                               | -2                   | MUY BAJO       |
| LORCA            | -2                                 | -2                   | MUY BAJO       |
| ÁGUILAS          | -3                                 | -2                   | MUY BAJO       |
| TORREVIEJA       | 5                                  | 2                    | ALTO           |
| SAN JAVIER       | 1                                  | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN         | 0,5                                | -1                   | BAJO           |
| MULA             | -0,5                               | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA         | 0                                  | -1                   | BAJO           |
|                  | 1,7                                |                      |                |
|                  | 2,1                                |                      |                |

**ANEXO 3.46: SECTOR PRIMARIO: RELEVANCIA POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 11.101                 |                      |                |
| CORREDOR 1        | 6.459                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 1   | 458                    | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 5.007                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 538                    | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 4.400                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 12.857                 | 2                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1.712                  | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 1.891                  | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 4     | 2.370                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 3.248                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 6     | 18.382                 | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 4   | 3.030                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 7     | 2.200                  | -1                   | BAJO           |
| Media             | 4.812                  |                      |                |
| Desviación típica | 5.209                  |                      |                |

**ANEXO 3.47: SECTOR SECUNDARIO: RELEVANCIA POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SECTOR SECUNDARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|--------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 252.858                  |                      |                |
| CORREDOR 1        | 85.230                   | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 768                      | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 22.554                   | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 4.265                    | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 18.234                   | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 40.743                   | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 7.002                    | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 39.431                   | 1                    | ALTO           |
| SUBCORREDOR 4     | 23.914                   | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 7.209                    | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 6     | 42.685                   | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2.012                    | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | 3.465                    | -1                   | BAJO           |
| Media             | 22.886                   |                      |                |
| Desviación típica | 24.223                   |                      |                |

**ANEXO 3.48: SECTOR CONSTRUCCIÓN: RELEVANCIA POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>CONSTRUCCION</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 90.215              |                      |                |
| CORREDOR 1        | 22.559              | 2                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 385                 | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 9.439               | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1.075               | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 9.104               | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 23.771              | 2                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 3   | 2.186               | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 12.508              | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 4     | 5.752               | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 7.765               | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 6     | 14.037              | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 4   | 2.783               | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | 1.346               | -1                   | BAJO           |
| Media             | 8.670               |                      |                |
| Desviación típica | 7.806               |                      |                |

**ANEXO 3.49: SECTOR TERCIARIO: RELEVANCIA POR ZONAS 1991.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 870.025                 |                      |                |
| CORREDOR 1        | 212.370                 | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1.711                   | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 46.675                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 3.756                   | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 46.397                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 114.322                 | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 5.708                   | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 83.277                  | 1                    | ALTO           |
| SUBCORREDOR 4     | 27.623                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 37.171                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 6     | 49.001                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 4   | 11.226                  | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | 4.716                   | -1                   | BAJO           |
| Media             | 49.535                  |                      |                |
| Desviación típica | 59.359                  |                      |                |

**ANEXO 3.50: SECTOR PRIMARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>SECTOR PRIMARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 11.101                 |                      |                |
| TARANCÓN              | 202                    | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 314                    | -1                   | BAJO           |
| CARBONERAS            | 53                     | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | 1.029                  | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 406                    | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 4.455                  | 2                    | ALTO           |
| LA ALMARCHA           | 61                     | -1                   | BAJO           |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 150                    | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 247                    | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 1.597                  | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 2.361                  | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 345                    | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 704                    | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 208                    | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 330                    | -1                   | BAJO           |
| ARANJUEZ              | 493                    | -1                   | BAJO           |
| ALCÁZAR               | 488                    | -1                   | BAJO           |
| VILLARROBLEDO         | 1.004                  | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 513                    | -1                   | BAJO           |
| ALBACETE              | 1.902                  | 0                    | MEDIO          |
| HELLÍN                | 867                    | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 1.930                  | 0                    | MEDIO          |
| MURCIA                | 6.123                  | 3                    | MUY ALTO       |
| TORREPACHECO          | 1.732                  | 0                    | MEDIO          |
| CARTAGENA             | 2.205                  | 1                    | ALTO           |
| JUMILLA               | 1.026                  | 0                    | MEDIO          |
| YECLA                 | 686                    | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 275                    | -1                   | BAJO           |
| VILLENA               | 599                    | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 134                    | -1                   | BAJO           |
| ALICANTE              | 883                    | 0                    | MEDIO          |
| ALCOY                 | 202                    | -1                   | BAJO           |
| ONTENIENTE            | 248                    | -1                   | BAJO           |
| JÁTIVA                | 514                    | -1                   | BAJO           |
| ALCIRA                | 1.406                  | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | 1.508                  | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 1.098                  | 0                    | MEDIO          |
| DENIA                 | 493                    | -1                   | BAJO           |
| BENIDORM              | 149                    | -1                   | BAJO           |
| ELCHE                 | 2.490                  | 1                    | ALTO           |
| ORIHUELA              | 3.671                  | 2                    | ALTO           |
| TOTANA                | 2.329                  | 1                    | ALTO           |
| LORCA                 | 6.263                  | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁGUILAS               | 3.629                  | 2                    | ALTO           |
| TORREVIEJA            | 389                    | -1                   | BAJO           |
| SAN JAVIER            | 984                    | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN              | 1.657                  | 0                    | MEDIO          |
| MULA                  | 1.008                  | 0                    | MEDIO          |
| CARAVACA              | 1.192                  | 0                    | MEDIO          |
| Media                 | 1.277                  |                      |                |
| Desviación típica     | 1.430                  |                      |                |

**ANEXO 3.51: SECTOR SECUNDARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 1991.**

| MUNICIPIO             | SECTOR SECUNDARIO | NORMALIZACION | NIVELES    |
|-----------------------|-------------------|---------------|------------|
| MADRID                | 252.858           |               |            |
| TARANCÓN              | 1.489             | 0             | MEDIO      |
| CUENCA                | 1.777             | 0             | MEDIO      |
| CARBONERAS            | 80                | -1            | BAJO       |
| REQUENA               | 1.558             | 0             | MEDIO      |
| CHESTE                | 919               | -1            | BAJO       |
| VALENCIA              | 79.407            |               | EXTR. ALTO |
| LA ALMARCHA           | 38                | -1            | BAJO       |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 379               | -1            | BAJO       |
| CASAS IBÁÑEZ          | 351               | -1            | BAJO       |
| SAGUNTO               | 5.388             | 0             | MEDIO      |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 14.659            | 2             | ALTO       |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 280               | -1            | BAJO       |
| VINAROS               | 2.227             | 0             | MEDIO      |
| SEGORBE               | 897               | -1            | BAJO       |
| ONDA                  | 3.368             | 0             | MEDIO      |
| ARANJUEZ              | 4.518             | 0             | MEDIO      |
| ALCÁZAR               | 2.092             | 0             | MEDIO      |
| VILLARROBLEDO         | 1.700             | 0             | MEDIO      |
| LA RODA               | 1.418             | 0             | MEDIO      |
| ALBACETE              | 8.506             | 1             | ALTO       |
| HELLÍN                | 2.393             | 0             | MEDIO      |
| CIEZA                 | 1.955             | 0             | MEDIO      |
| MURCIA                | 24.570            | 3             | MUY ALTO   |
| TORREPACHECO          | 635               | -1            | BAJO       |
| CARTAGENA             | 11.190            | 1             | ALTO       |
| JUMILLA               | 1.568             | 0             | MEDIO      |
| YECLA                 | 5.434             | 0             | MEDIO      |
| ALMANSA               | 5.325             | 0             | MEDIO      |
| VILLENA               | 5.477             | 0             | MEDIO      |
| ELDA                  | 13.204            | 1             | ALTO       |
| ALICANTE              | 15.425            | 2             | ALTO       |
| ALCOY                 | 9.687             | 1             | ALTO       |
| ONTENIENTE            | 6.773             | 0             | MEDIO      |
| JÁTIVA                | 2.559             | 0             | MEDIO      |
| ALCIRA                | 4.895             | 0             | MEDIO      |
| CULLERA               | 834               | -1            | BAJO       |
| GANDÍA                | 3.648             | 0             | MEDIO      |
| DENIA                 | 1.516             | 0             | MEDIO      |
| BENIDORM              | 1.211             | -1            | BAJO       |
| ELCHE                 | 33.435            | 4             | MUY ALTO   |
| ORIHUELA              | 3.087             | 0             | MEDIO      |
| TOTANA                | 1.220             | -1            | BAJO       |
| LORCA                 | 4.510             | 0             | MEDIO      |
| ÁGUILAS               | 433               | -1            | BAJO       |
| TORREVIEJA            | 1.082             | -1            | BAJO       |
| SAN JAVIER            | 559               | -1            | BAJO       |
| MAZARRÓN              | 371               | -1            | BAJO       |
| MULA                  | 1.371             | 0             | MEDIO      |
| CARAVACA              | 2.094             | 0             | MEDIO      |
| Media                 | 4.544             |               |            |
| Desviación típica     | 6.471             |               |            |



**ANEXO 3.52: SECTOR CONSTRUCCIÓN: RELEVANCIA MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>CONSTRUCCION</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 90.215              |                      |                |
| TARANCÓN              | 504                 | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 1.662               | 0                    | MEDIO          |
| CARBONERAS            | 46                  | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | 802                 | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 324                 | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 19.221              | 5                    | MUY ALTO       |
| LA ALMARCHA           | 28                  | -1                   | BAJO           |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 139                 | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 218                 | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 2.540               | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 5.453               | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 346                 | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 1.100               | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 290                 | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 785                 | 0                    | MEDIO          |
| ARANJUEZ              | 1.166               | 0                    | MEDIO          |
| ALCÁZAR               | 926                 | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 1.460               | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 555                 | -1                   | BAJO           |
| ALBACETE              | 4.997               | 1                    | ALTO           |
| HELLÍN                | 1.332               | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 1.717               | 0                    | MEDIO          |
| MURCIA                | 12.690              | 3                    | MUY ALTO       |
| TORREPACHECO          | 1.184               | 0                    | MEDIO          |
| CARTAGENA             | 6.848               | 1                    | ALTO           |
| JUMILLA               | 1.422               | 0                    | MEDIO          |
| YECLA                 | 764                 | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 630                 | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 981                 | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 1.200               | 0                    | MEDIO          |
| ALICANTE              | 9.697               | 2                    | ALTO           |
| ALCOY                 | 1.943               | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 1.005               | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 917                 | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 1.887               | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | 1.262               | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 2.883               | 0                    | MEDIO          |
| DENIA                 | 1.938               | 0                    | MEDIO          |
| BENIDORM              | 1.682               | 0                    | MEDIO          |
| ELCHE                 | 5.988               | 1                    | ALTO           |
| ORIHUELA              | 3.453               | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA                | 1.016               | 0                    | MEDIO          |
| LORCA                 | 2.494               | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS               | 1.086               | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA            | 1.382               | 0                    | MEDIO          |
| SAN JAVIER            | 653                 | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN              | 748                 | 0                    | MEDIO          |
| MULA                  | 726                 | 0                    | MEDIO          |
| CARAVACA              | 620                 | 0                    | MEDIO          |
| Media                 | 2.300               |                      |                |
| Desviación típica     | 3.479               |                      |                |

**ANEXO 3.53: SECTOR TERCIARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 1991.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 870.025                 |                      |                |
| TARANCÓN              | 1.730                   | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 11.763                  | 0                    | MEDIO          |
| CARBONERAS            | 98                      | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | 2.573                   | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 994                     | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 195.212                 |                      | EXTR. ALTO     |
| LA ALMARCHA           | 110                     | -1                   | BAJO           |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 998                     | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 603                     | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 10.231                  | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 31.902                  | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 733                     | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 3.809                   | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 1.522                   | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 2.234                   | 0                    | MEDIO          |
| ARANJUEZ              | 6.395                   | 0                    | MEDIO          |
| ALCÁZAR               | 5.170                   | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 2.813                   | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 1.959                   | 0                    | MEDIO          |
| ALBACETE              | 30.060                  | 1                    | ALTO           |
| HELLÍN                | 3.680                   | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 3.775                   | 0                    | MEDIO          |
| MURCIA                | 71.418                  | 4                    | MUY ALTO       |
| TORREPACHECO          | 2.568                   | 0                    | MEDIO          |
| CARTAGENA             | 32.881                  | 2                    | ALTO           |
| JUMILLA               | 2.164                   | 0                    | MEDIO          |
| YECLA                 | 3.544                   | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 2.765                   | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 4.104                   | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 7.221                   | 0                    | MEDIO          |
| ALICANTE              | 69.187                  | 4                    | MUY ALTO       |
| ALCOY                 | 10.597                  | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 3.810                   | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 5.192                   | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 8.024                   | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | 3.846                   | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 12.574                  | 0                    | MEDIO          |
| DENIA                 | 6.005                   | 0                    | MEDIO          |
| BENIDORM              | 14.746                  | 0                    | MEDIO          |
| ELCHE                 | 24.576                  | 1                    | ALTO           |
| ORIHUELA              | 7.689                   | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA                | 2.622                   | 0                    | MEDIO          |
| LORCA                 | 9.465                   | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS               | 4.649                   | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA            | 5.100                   | 0                    | MEDIO          |
| SAN JAVIER            | 3.207                   | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN              | 2.919                   | 0                    | MEDIO          |
| MULA                  | 1.555                   | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA              | 3.161                   | 0                    | MEDIO          |
| Media                 | 9.349                   |                      |                |
| Desviación típica     | 15.062                  |                      |                |

**ANEXO 3.54: SECTOR PRIMARIO: RELEVANCIA POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | EMPLEO | NORMALIZACION     | SUPERFICIE | NORMALIZACION     | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES  |
|-------------------|--------|-------------------|------------|-------------------|-----------------|---------------|----------|
| MADRID            | 5.645  | 0                 | 13.967     | -1                | -1              | 0             | MEDIO    |
| CORREDOR 1        | 6.010  | 0                 | 69.192     | 0                 | 0               | 0             | MEDIO    |
| ÁREA INTERIOR 1   | 366    | -1                | 17.623     | -1                | -1              | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 1     | 3.554  | 0                 | 19.521     | -1                | -1              | -1            | BAJO     |
| ÁREA INTERIOR 2   | 559    | -1                | 6.952      | -1                | -2              | -1            | BAJO     |
| CORREDOR 2        | 3.424  | 0                 | 263.989    | 3                 | 3               | 2             | MUY ALTO |
| SUBCORREDOR 2     | 17.649 | 2                 | 116.378    | 1                 | 3               | 2             | MUY ALTO |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1.959  | -1                | 79.466     | 0                 | 0               | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 3     | 2.172  | 0                 | 45.076     | 0                 | -1              | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 4     | 2.057  | 0                 | 14.748     | -1                | -1              | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 5     | 2.523  | 0                 | 6.292      | -1                | -1              | -1            | BAJO     |
| SUBCORREDOR 6     | 22.297 | 3                 | 109.570    | 1                 | 3               | 2             | MUY ALTO |
| ÁREA INTERIOR 4   | 5.234  | 0                 | 13.956     | -1                | -1              | 0             | MEDIO    |
| SUBCORREDOR 7     | 1.878  | -1                | 79.033     | 0                 | 0               | 0             | MEDIO    |
| Media             | 5.360  | Media             | 64.754     | Media             | 0               |               |          |
| Desviación típica | 6.746  | Desviación típica | 71.474     | Desviación típica | 2               |               |          |

**ANEXO 3.55: SECTOR SECUNDARIO: RELEVANCIA POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | EMPLEO  | NORMALIZACION     | ACTIVIDADES INDUSTRIALES | NORMALIZACION     | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES   |
|-------------------|---------|-------------------|--------------------------|-------------------|-----------------|---------------|-----------|
| MADRID            | 135.633 | 6                 | 14.699                   | 9                 | 15              | 3             | EXC. ALTO |
| CORREDOR 1        | 57.442  | 2                 | 4.507                    | 2                 | 4               | 1             | MUY ALTO  |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1.071   | -1                | 131                      | -1                | -2              | -1            | BAJO      |
| SUBCORREDOR 1     | 26.161  | 0                 | 1.291                    | 0                 | 0               | 0             | MEDIO     |
| ÁREA INTERIOR 2   | 4.697   | -1                | 378                      | -1                | -2              | -1            | BAJO      |
| CORREDOR 2        | 20.496  | 0                 | 1.751                    | 0                 | 0               | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 2     | 47.922  | 1                 | 3.963                    | 1                 | 3               | 0             | ALTO      |
| ÁREA INTERIOR 3   | 8.219   | -1                | 982                      | 0                 | -1              | -1            | BAJO      |
| SUBCORREDOR 3     | 35.047  | 1                 | 2.807                    | 1                 | 1               | 0             | ALTO      |
| SUBCORREDOR 4     | 19.698  | 0                 | 1.648                    | 0                 | 0               | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 5     | 10.311  | -1                | 664                      | -1                | -1              | -1            | BAJO      |
| SUBCORREDOR 6     | 48.550  | 1                 | 3.487                    | 1                 | 3               | 0             | ALTO      |
| ÁREA INTERIOR 4   | 5.591   | -1                | 365                      | -1                | -2              | -1            | BAJO      |
| SUBCORREDOR 7     | 3.970   | -1                | 376                      | -1                | -2              | -1            | BAJO      |
| Media             | 22.244  | Media             | 1.719                    | Media             | 1               |               |           |
| Desviación típica | 19.334  | Desviación típica | 1.498                    | Desviación típica | 4               |               |           |

**ANEXO 3.56: SECTOR CONSTRUCCIÓN: RELEVANCIA POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | CONSTRUCCION | NORMALIZACION | ACTIVIDADES | NORMALIZACION | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES   |
|-------------------|--------------|---------------|-------------|---------------|-----------------|---------------|-----------|
| MADRID            | 80.362       | 8             | 24.136      | 11            | 19              | 9             | EXC. ALTO |
| CORREDOR 1        | 24.865       | 2             | 5.998       | 2             | 3               | 2             | MUY ALTO  |
| ÁREA INTERIOR 1   | 529          | -1            | 183         | -1            | -2              | -1            | BAJO      |
| SUBCORREDOR 1     | 10.243       | 0             | 2.673       | 0             | 0               | 0             | MEDIO     |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1.394        | -1            | 389         | -1            | -2              | -1            | BAJO      |
| CORREDOR 2        | 10.727       | 0             | 2.336       | 0             | 0               | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 2     | 29.994       | 2             | 5.951       | 2             | 4               | 2             | MUY ALTO  |
| ÁREA INTERIOR 3   | 3.094        | -1            | 620         | -1            | -2              | -1            | BAJO      |
| SUBCORREDOR 3     | 14.095       | 0             | 3.170       | 0             | 1               | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 4     | 6.448        | 0             | 1.403       | -1            | -1              | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 5     | 9.278        | 0             | 2.779       | 0             | 0               | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 6     | 17.234       | 1             | 3.853       | 1             | 1               | 1             | ALTO      |
| ÁREA INTERIOR 4   | 5.185        | -1            | 2.048       | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| SUBCORREDOR 7     | 1.981        | -1            | 410         | -1            | -2              | -1            | BAJO      |
| Media             | 10.390       |               | 2.447       |               | 0               |               |           |
| Desviación típica | 9.131        |               | 1.951       |               | 2               |               |           |

**ANEXO 3.57: SECTOR TERCIARIO: RELEVANCIA POR ZONAS 2001.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SECTOR TERCIARIO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 1.065.748               | 14                   | EXC. ALTO      |
| CORREDOR 1        | 244.365                 | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 1.897                   | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 60.191                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 5.722                   | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 63.759                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 155.738                 | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 8.882                   | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 106.181                 | 1                    | ALTO           |
| SUBCORREDOR 4     | 35.479                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 47.717                  | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 6     | 71.216                  | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 4   | 19.350                  | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | 6.228                   | -1                   | BAJO           |
| Media             | 63.594                  |                      |                |
| Desviación típica | 70.411                  |                      |                |

**ANEXO 3.58: SECTOR PRIMARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO             | EMPLEO | NORMALIZACION | SUPERFICIE | NORMALIZACION | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES |
|-----------------------|--------|---------------|------------|---------------|-----------------|---------------|---------|
| MADRID                | 5.645  | 2             | 13.967     | 0             | 2               | 1             | ALTO    |
| TARANCÓN              | 120    | -1            | 8.006      | 0             | -1              | -1            | BAJO    |
| CUENCA                | 365    | -1            | 19.588     | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| CARBONERAS            | 44     | -1            | 5.204      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| REQUENA               | 685    | 0             | 28.479     | 1             | 0               | 0             | MEDIO   |
| CHESTE                | 352    | -1            | 5.494      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| VALENCIA              | 4.444  | 2             | 2.421      | -1            | 1               | 1             | ALTO    |
| LA ALMARCHA           | 36     | -1            | 4.543      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 134    | -1            | 6.097      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| CASAS IBÁÑEZ          | 196    | -1            | 6.983      | 0             | -1              | -1            | BAJO    |
| SAGUNTO               | 791    | 0             | 5.364      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 1.801  | 0             | 4.556      | -1            | 0               | 0             | MEDIO   |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 333    | -1            | 3.890      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| VINAROS               | 629    | 0             | 5.711      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| SEGORBE               | 142    | -1            | 2.751      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| ONDA                  | 417    | -1            | 4.201      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| ARANJUEZ              | 319    | -1            | 10.998     | 0             | -1              | -1            | BAJO    |
| ALCÁZAR               | 343    | -1            | 55.354     | 2             | 1               | 1             | ALTO    |
| VILLARROBLEDO         | 755    | 0             | 66.126     | 2             | 2               | 1             | ALTO    |
| LA RODA               | 444    | -1            | 35.431     | 1             | 0               | 0             | MEDIO   |
| ALBACETE              | 1.563  | 0             | 96.080     | 4             | 4               | 2             | ALTO    |
| HELLÍN                | 981    | 0             | 37.331     | 1             | 1               | 0             | MEDIO   |
| CIEZA                 | 2.382  | 1             | 9.904      | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| MURCIA                | 5.988  | 2             | 32.749     | 1             | 3               | 2             | ALTO    |
| TORREPACHECO          | 3.673  | 1             | 10.322     | 0             | 1               | 1             | ALTO    |
| CARTAGENA             | 4.625  | 2             | 26.072     | 0             | 2               | 1             | ALTO    |
| JUMILLA               | 1.477  | 0             | 47.514     | 1             | 1               | 1             | ALTO    |
| YECLA                 | 482    | -1            | 31.952     | 1             | 0               | 0             | MEDIO   |
| ALMANSA               | 219    | -1            | 23.307     | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| VILLENA               | 464    | -1            | 18.325     | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| ELDA                  | 180    | -1            | 673        | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| ALICANTE              | 1.309  | 0             | 2.771      | -1            | -1              | 0             | MEDIO   |
| ALCOY                 | 212    | -1            | 3.130      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| ONTENIENTE            | 220    | -1            | 3.715      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| JÁTIVA                | 487    | -1            | 2.592      | -1            | -1              | -1            | BAJO    |
| ALCIRA                | 1.138  | 0             | 5.311      | -1            | -1              | 0             | MEDIO   |

**ANEXO 3.58: SECTOR PRIMARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO         | EMPLEO | NORMALIZACION | SUPERFICIE | NORMALIZACION | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES  |
|-------------------|--------|---------------|------------|---------------|-----------------|---------------|----------|
| CULLERA           | 815    | 0             | 3.136      | -1            | -1              | -1            | BAJO     |
| GANDÍA            | 1.044  | 0             | 1.425      | -1            | -1              | -1            | BAJO     |
| DENIA             | 404    | -1            | 1.475      | -1            | -1              | -1            | BAJO     |
| BENIDORM          | 260    | -1            | 256        | -1            | -1              | -1            | BAJO     |
| ELCHE             | 2.312  | 0             | 12.017     | 0             | 0               | 0             | MEDIO    |
| ORIHUELA          | 2.215  | 0             | 15.667     | 0             | 0               | 0             | MEDIO    |
| TOTANA            | 3.949  | 1             | 8.541      | 0             | 1               | 1             | ALTO     |
| LORCA             | 9.801  | 4             | 66.210     | 2             | 7               | 4             | MUY ALTO |
| ÁGUILAS           | 4.020  | 1             | 7.135      | 0             | 1               | 1             | ALTO     |
| TORREVIEJA        | 480    | -1            | 445        | -1            | -1              | -1            | BAJO     |
| SAN JAVIER        | 1.605  | 0             | 3.793      | -1            | -1              | 0             | MEDIO    |
| MAZARRÓN          | 3.149  | 1             | 9.718      | 0             | 1               | 0             | MEDIO    |
| MULA              | 1.044  | 0             | 33.081     | 1             | 1               | 0             | MEDIO    |
| CARAVACA          | 834    | 0             | 45.952     | 1             | 1               | 1             | ALTO     |
| Media             | 1.422  |               | 17.180     |               | 0               |               |          |
| Desviación típica | 1.868  |               | 20.884     |               | 2               |               |          |



**ANEXO 3.59: SECTOR SECUNDARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>EMPLEO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ACTIVIDADES INDUSTRIALES</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>SUMA DE NORMAL.</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|---------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 135.633       | 14                   | 14.699                          | 20                   | 34                     | 17                   | EXC. ALTO      |
| TARANCÓN              | 1.454         | 0                    | 110                             | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 2.276         | 0                    | 222                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| CARBONERAS            | 73            | -1                   | -                               | -                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| REQUENA               | 1.641         | 0                    | 215                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 797           | -1                   | 113                             | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 51.201        | 5                    | 3.847                           | 5                    | 10                     | 5                    | MUY ALTO       |
| LA ALMARCHA           | 40            | -1                   | -                               | -                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 631           | -1                   | 77                              | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 400           | -1                   | 54                              | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 6.576         | 0                    | 226                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 16.823        | 1                    | 851                             | 1                    | 2                      | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 393           | -1                   | 39                              | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 2.369         | 0                    | 175                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 810           | -1                   | 110                             | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 3.887         | 0                    | 268                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| ARANJUEZ              | 3.792         | 0                    | 177                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| ALCAZAR               | 2.240         | 0                    | 186                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 2.308         | 0                    | 215                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 1.500         | 0                    | 192                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| ALBACETE              | 10.656        | 1                    | 981                             | 1                    | 1                      | 1                    | ALTO           |
| HELLÍN                | 2.563         | 0                    | 245                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 2.192         | 0                    | 223                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| MURCIA                | 28.387        | 2                    | 2.535                           | 3                    | 5                      | 3                    | MUY ALTO       |
| TORREPACHECO          | 2.384         | 0                    | 155                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| CARTAGENA             | 12.396        | 1                    | 805                             | 0                    | 1                      | 1                    | ALTO           |
| JUMILLA               | 1.941         | 0                    | 215                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| YECLA                 | 6.278         | 0                    | 767                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 4.270         | 0                    | 389                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 5.429         | 0                    | 433                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 8.797         | 0                    | 739                             | 0                    | 1                      | 0                    | MEDIO          |
| ALICANTE              | 16.551        | 1                    | 1.246                           | 1                    | 2                      | 1                    | ALTO           |
| ALCOY                 | 7.229         | 0                    | 728                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |

**ANEXO 3.59: SECTOR SECUNDARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>EMPLEO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ACTIVIDADES INDUSTRIALES</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>SUMA DE NORMAL.</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|---------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| ONTENIENTE        | 5.518         | 0                    | 466                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA            | 2.232         | 0                    | 193                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA            | 4.719         | 0                    | 261                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA           | 1.196         | -1                   | 78                              | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| GANDÍA            | 5.094         | 0                    | 278                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| DENIA             | 1.677         | 0                    | 217                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| BENIDORM          | 2.344         | 0                    | 91                              | -1                   | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| ELCHE             | 32.704        | 3                    | 2.264                           | 3                    | 5                      | 3                    | MUY ALTO       |
| ORIHUELA          | 3.991         | 0                    | 385                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA            | 2.504         | 0                    | 224                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| LORCA             | 7.048         | 0                    | 483                             | 0                    | 0                      | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS           | 2.303         | 0                    | 131                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA        | 2.161         | 0                    | 148                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| SAN JAVIER        | 1.179         | -1                   | 125                             | 0                    | -1                     | -1                   | BAJO           |
| MAZARRÓN          | 2.251         | 0                    | 92                              | -1                   | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| MULA              | 1.314         | 0                    | 73                              | -1                   | -1                     | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA          | 2.656         | 0                    | 303                             | 0                    | -1                     | 0                    | MEDIO          |
| Media             | 5.902         |                      | 476                             |                      | 0                      |                      |                |
| Desviación típica | 9.293         |                      | 712                             |                      | 2                      |                      |                |

**ANEXO 3.60: SECTOR CONSTRUCCIÓN: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO             | CONSTRUCCION | NORMALIZACION | ACTIVIDADES | NORMALIZACION | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES   |
|-----------------------|--------------|---------------|-------------|---------------|-----------------|---------------|-----------|
| MADRID                | 80.362       | 20            | 24.136      | 26            | 45              | 23            | EXC. ALTO |
| TARANCÓN              | 572          | -1            | 174         | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| CUENCA                | 1.840        | 0             | 447         | 0             | 0               | 0             | MEDIO     |
| CARBONERAS            | 38           | -1            | -           | -             | -1              | 0             | MEDIO     |
| REQUENA               | 952          | 0             | 202         | -1            | -1              | 0             | MEDIO     |
| CHESTE                | 402          | -1            | 104         | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| VALENCIA              | 21.061       | 5             | 5.071       | 5             | 9               | 5             | MUY ALTO  |
| LA ALMARCHA           | 19           | -1            | -           | -             | -1              | 0             | MEDIO     |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 240          | -1            | 99          | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| CASAS IBÁÑEZ          | 270          | -1            | 84          | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| SAGUNTO               | 2.588        | 0             | 489         | 0             | 0               | 0             | MEDIO     |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 5.939        | 1             | 1.659       | 1             | 2               | 1             | ALTO      |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 459          | -1            | 156         | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| VINAROS               | 1.257        | 0             | 369         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| SEGORBE               | 348          | -1            | 115         | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| ONDA                  | 1.046        | 0             | 274         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| ARANJUEZ              | 1.521        | 0             | 297         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| ALCÁZAR               | 1.326        | 0             | 279         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| VILLARROBLEDO         | 1.643        | 0             | 326         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| LA RODA               | 649          | -1            | 147         | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| ALBACETE              | 5.588        | 1             | 1.287       | 1             | 1               | 1             | ALTO      |
| HELLÍN                | 1.545        | 0             | 211         | -1            | -1              | 0             | MEDIO     |
| CIEZA                 | 2.233        | 0             | 298         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| MURCIA                | 16.034       | 3             | 3.344       | 3             | 6               | 3             | MUY ALTO  |
| TORREPACHECO          | 1.721        | 0             | 456         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| CARTAGENA             | 8.461        | 1             | 1.642       | 1             | 2               | 1             | ALTO      |
| JUMILLA               | 1.987        | 0             | 305         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| YECLA                 | 1.107        | 0             | 315         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| ALMANSA               | 850          | 0             | 203         | -1            | -1              | -1            | BAJO      |
| VILLENA               | 1.367        | 0             | 245         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| ELDA                  | 1.329        | 0             | 343         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| ALICANTE              | 10.549       | 2             | 2.379       | 2             | 4               | 2             | ALTO      |
| ALCOY                 | 1.958        | 0             | 433         | 0             | 0               | 0             | MEDIO     |
| ONTENIENTE            | 1.103        | 0             | 316         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |
| JÁTIVA                | 1.378        | 0             | 264         | 0             | -1              | 0             | MEDIO     |

**ANEXO 3.60: SECTOR CONSTRUCCIÓN: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| MUNICIPIO         | CONSTRUCCION | NORMALIZACION | ACTIVIDADES | NORMALIZACION | SUMA DE NORMAL. | NORMALIZACION | NIVELES |
|-------------------|--------------|---------------|-------------|---------------|-----------------|---------------|---------|
| ALCIRA            | 2.009        | 0             | 390         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| CULLERA           | 1.316        | 0             | 257         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| GANDÍA            | 3.245        | 0             | 778         | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| DENIA             | 2.413        | 0             | 951         | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| BENIDORM          | 2.304        | 0             | 793         | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| ELCHE             | 6.870        | 1             | 1.550       | 1             | 2               | 1             | ALTO    |
| ORIHUELA          | 4.397        | 0             | 929         | 0             | 1               | 0             | MEDIO   |
| TOTANA            | 1.412        | 0             | 271         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| LORCA             | 3.316        | 0             | 727         | 0             | 0               | 0             | MEDIO   |
| ÁGUILAS           | 1.239        | 0             | 376         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| TORREVIEJA        | 3.244        | 0             | 1.231       | 1             | 1               | 0             | MEDIO   |
| SAN JAVIER        | 899          | 0             | 372         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| MAZARRÓN          | 1.042        | 0             | 445         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| MULA              | 1.118        | 0             | 181         | -1            | -1              | 0             | MEDIO   |
| CARAVACA          | 863          | 0             | 229         | 0             | -1              | 0             | MEDIO   |
| Media             | 2.756        |               | 677         |               | 0               |               |         |
| Desviación típica | 3.951        |               | 916         |               | 2               |               |         |

**ANEXO 3.61: SECTOR TERCIARIO: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>EMPLEO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|---------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 1.065.748     | 52                   | EXC. ALTO      |
| TARANCÓN              | 2.449         | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 13.872        | 0                    | MEDIO          |
| CARBONERAS            | 133           | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | 3.773         | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 1.495         | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 222.643       |                      | EXTR. ALTO     |
| LA ALMARCHA           | 98            | -1                   | BAJO           |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 1.052         | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 747           | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 12.800        | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 40.781        | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 1.363         | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 5.247         | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 1.901         | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 3.821         | 0                    | MEDIO          |
| ARANJUEZ              | 10.870        | 0                    | MEDIO          |
| ALCÁZAR               | 5.910         | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 3.851         | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 2.472         | -1                   | BAJO           |
| ALBACETE              | 40.656        | 1                    | ALTO           |
| HELLÍN                | 4.571         | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 5.265         | 0                    | MEDIO          |
| MURCIA                | 100.503       | 4                    | MUY ALTO       |
| TORREPACHECO          | 3.605         | 0                    | MEDIO          |
| CARTAGENA             | 41.794        | 1                    | ALTO           |
| JUMILLA               | 3.304         | 0                    | MEDIO          |
| YECLA                 | 5.578         | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 4.137         | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 6.254         | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 8.943         | 0                    | MEDIO          |
| ALICANTE              | 86.847        | 4                    | MUY ALTO       |
| ALCOY                 | 14.065        | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 6.637         | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 6.401         | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 8.376         | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | 4.533         | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 15.706        | 0                    | MEDIO          |
| DENIA                 | 9.336         | 0                    | MEDIO          |
| BENIDORM              | 18.142        | 0                    | MEDIO          |
| ELCHE                 | 38.448        | 1                    | ALTO           |
| ORIHUELA              | 10.510        | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA                | 3.751         | 0                    | MEDIO          |
| LORCA                 | 13.815        | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS               | 4.692         | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA            | 11.329        | 0                    | MEDIO          |
| SAN JAVIER            | 4.881         | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN              | 3.140         | 0                    | MEDIO          |
| MULA                  | 2.176         | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA              | 4.052         | 0                    | MEDIO          |
| Media                 | 12.585        |                      |                |
| Desviación típica     | 20.096        |                      |                |

**ANEXO 3.62: SECTOR TERCIARIO AVANZADO: RELEVANCIA POR ZONAS 2001.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|----------------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 225.355                          | 17                   | EXC. ALTO      |
| CORREDOR 1        | 45540                            | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 166                              | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 8199                             | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 651                              | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 8557                             | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 23026                            | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 826                              | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 14513                            | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 4     | 4414                             | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 4415                             | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 6     | 7596                             | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 4   | 1619                             | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | 509                              | -1                   | BAJO           |
| Media             | 9.233                            |                      |                |
| Desviación típica | 12.740                           |                      |                |

**ANEXO 3.63: SECTOR TERCIARIO AVANZADO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS 2001.**

| ZONAS             | SECTOR TERCIARIO AVANZADO | POBLACION ACTIVA | % SECTOR TERCIARIO AVANZADO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|---------------------------|------------------|-----------------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 225.355                   | 1.287.388        | 17,50                       | 3,7           | 3               |
| CORREDOR 1        | 45540                     | 332.682          | 13,69                       | 2,4           | 2               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 166                       | 3.863            | 4,30                        | -0,9          | -               |
| SUBCORREDOR 1     | 8199                      | 100.149          | 8,19                        | 0,5           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 651                       | 12.372           | 5,26                        | -0,5          | -               |
| CORREDOR 2        | 8557                      | 98.406           | 8,70                        | 0,6           | 0               |
| SUBCORREDOR 2     | 23026                     | 251.303          | 9,16                        | 0,8           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 826                       | 22.154           | 3,73                        | -1,1          | -               |
| SUBCORREDOR 3     | 14513                     | 157.495          | 9,21                        | 0,8           | 0               |
| SUBCORREDOR 4     | 4414                      | 63.682           | 6,93                        | 0,04          | 0               |
| SUBCORREDOR 5     | 4415                      | 69.829           | 6,32                        | -0,2          | -               |
| SUBCORREDOR 6     | 7596                      | 159.297          | 4,77                        | -0,7          | -               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 1619                      | 35.360           | 4,58                        | -0,8          | -               |
| SUBCORREDOR 7     | 509                       | 14.057           | 3,62                        | -1,1          | -               |
| Media             |                           |                  | 7                           |               |                 |
| Desviación típica |                           |                  | 3                           |               |                 |

**ANEXO 3.64: SECTOR TERCIARIO AVANZADO: RELEVANCIA MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>EMPLEO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|---------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 225.355       | 155                  | EXTR. ALTO     |
| TARANCÓN              | 216           | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 1.991         | 1                    | ALTO           |
| CARBONERAS            | 10            | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | 446           | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 178           | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 42.699        |                      | EXTR. ALTO     |
| LA ALMARCHA           | 4             | -1                   | BAJO           |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 97            | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 65            | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 1.602         | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 6.019         | 3                    | MUY ALTO       |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 81            | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 497           | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 206           | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 445           | 0                    | MEDIO          |
| ARANJUEZ              | 1.470         | 0                    | MEDIO          |
| ALCÁZAR               | 711           | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 332           | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 224           | -1                   | BAJO           |
| ALBACETE              | 5.820         | 3                    | MUY ALTO       |
| HELLÍN                | 440           | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 551           | 0                    | MEDIO          |
| MURCIA                | 16.477        |                      | EXTR. ALTO     |
| TORREPACHECO          | 277           | -1                   | BAJO           |
| CARTAGENA             | 5.281         | 3                    | MUY ALTO       |
| JUMILLA               | 263           | -1                   | BAJO           |
| YECLA                 | 563           | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 423           | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 603           | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 807           | 0                    | MEDIO          |
| ALICANTE              | 12.680        |                      | EXTR. ALTO     |
| ALCOY                 | 1.597         | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 819           | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 860           | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 1.138         | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | 463           | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 1.912         | 1                    | ALTO           |
| DENIA                 | 1.009         | 0                    | MEDIO          |
| BENIDORM              | 1.031         | 0                    | MEDIO          |
| ELCHE                 | 4.325         | 2                    | ALTO           |
| ORIHUELA              | 1.148         | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA                | 257           | -1                   | BAJO           |
| LORCA                 | 1.446         | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS               | 420           | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA            | 806           | 0                    | MEDIO          |
| SAN JAVIER            | 569           | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN              | 244           | -1                   | BAJO           |
| MULA                  | 146           | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA              | 363           | 0                    | MEDIO          |
| Media                 | 1.047         |                      |                |
| Desviación típica     | 1.450         |                      |                |



**ANEXO 3.65: SECTOR TERCIARIO AVANZADO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------|------------------------------------|----------------------|------------------------|
| MADRID                | 225.355                          | 1.287.388               | 17,50                              | 4,5                  | 4                      |
| TARANCÓN              | 216                              | 4.595                   | 4,70                               | -0,4                 | -                      |
| CUENCA                | 1.991                            | 18.353                  | 10,85                              | 1,9                  | 1                      |
| CARBONERAS            | 10                               | 288                     | 3,47                               | -0,9                 | -                      |
| REQUENA               | 446                              | 7.051                   | 6,33                               | 0,2                  | 0                      |
| CHESTE                | 178                              | 3.046                   | 5,84                               | 0,03                 | 0                      |
| VALENCIA              | 42.699                           | 299.349                 | 14,26                              | 3,2                  | 3                      |
| LA ALMARCHA           | 4                                | 193                     | 2,07                               | -1,4                 | -                      |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 97                               | 2.057                   | 4,72                               | -0,4                 | -                      |
| CASAS IBÁÑEZ          | 65                               | 1.613                   | 4,03                               | -0,7                 | -                      |
| SAGUNTO               | 1.602                            | 22.755                  | 7,04                               | 0,5                  | 0                      |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 6.019                            | 65.344                  | 9,21                               | 1,3                  | 1                      |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 81                               | 2.548                   | 3,18                               | -1,0                 | -                      |
| VINAROZ               | 497                              | 9.502                   | 5,23                               | -0,2                 | -                      |
| SEGORBE               | 206                              | 3.201                   | 6,44                               | 0,3                  | 0                      |
| ONDA                  | 445                              | 9.171                   | 4,85                               | -0,4                 | -                      |
| ARANJUEZ              | 1.470                            | 16.502                  | 8,91                               | 1,2                  | 1                      |
| ALCÁZAR               | 711                              | 9.819                   | 7,24                               | 0,6                  | 0                      |
| VILLARROBLEDO         | 332                              | 8.557                   | 3,88                               | -0,7                 | -                      |
| LA RODA               | 224                              | 5.065                   | 4,42                               | -0,5                 | -                      |
| ALBACETE              | 5.820                            | 58.463                  | 9,96                               | 1,6                  | 1                      |
| HELLIN                | 440                              | 9.660                   | 4,55                               | -0,5                 | -                      |
| CIEZA                 | 551                              | 12.072                  | 4,56                               | -0,5                 | -                      |
| MURCIA                | 16.477                           | 150.912                 | 10,92                              | 1,96                 | 2                      |
| TORREPACHECO          | 277                              | 11.383                  | 2,43                               | -1,3                 | -                      |
| CARTAGENA             | 5.281                            | 67.276                  | 7,85                               | 0,8                  | 0                      |
| JUMILLA               | 263                              | 8.709                   | 3,02                               | -1,1                 | -                      |
| YECLA                 | 563                              | 13.445                  | 4,19                               | -0,6                 | -                      |
| ALMANSA               | 423                              | 9.476                   | 4,46                               | -0,5                 | -                      |
| VILLENA               | 603                              | 13.514                  | 4,46                               | -0,5                 | -                      |
| ELDA                  | 807                              | 19.249                  | 4,19                               | -0,6                 | -                      |
| ALICANTE              | 12.680                           | 115.256                 | 11,00                              | 1,996                | 1                      |
| ALCOY                 | 1.597                            | 23.464                  | 6,81                               | 0,4                  | 0                      |
| ONTENIENTE            | 819                              | 13.478                  | 6,08                               | 0,1                  | 0                      |

**ANEXO 3.65: SECTOR TERCIARIO AVANZADO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL 2001.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> | <b>POBLACION ACTIVA</b> | <b>% SECTOR TERCIARIO AVANZADO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|----------------------------------|-------------------------|------------------------------------|----------------------|------------------------|
| JÁTIVA            | 860                              | 10.498                  | 8,19                               | 0,9                  | 0                      |
| ALCIRA            | 1.138                            | 16.242                  | 7,01                               | 0,5                  | 0                      |
| CULLERA           | 463                              | 7.860                   | 5,89                               | 0,04                 | 0                      |
| GANDÍA            | 1.912                            | 25.089                  | 7,62                               | 0,7                  | 0                      |
| DENIA             | 1.009                            | 13.830                  | 7,30                               | 0,6                  | 0                      |
| BENIDORM          | 1.031                            | 23.050                  | 4,47                               | -0,5                 | -                      |
| ELCHE             | 4.325                            | 80.334                  | 5,38                               | -0,2                 | -                      |
| ORIHUELA          | 1.148                            | 21.113                  | 5,44                               | -0,1                 | -                      |
| TOTANA            | 257                              | 11.616                  | 2,21                               | -1,4                 | -                      |
| LORCA             | 1.446                            | 33.980                  | 4,26                               | -0,6                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 420                              | 12.254                  | 3,43                               | -0,9                 | -                      |
| TORREVIEJA        | 806                              | 17.214                  | 4,68                               | -0,4                 | -                      |
| SAN JAVIER        | 569                              | 8.564                   | 6,64                               | 0,3                  | 0                      |
| MAZARRÓN          | 244                              | 9.582                   | 2,55                               | -1,2                 | -                      |
| MULA              | 146                              | 5.652                   | 2,58                               | -1,2                 | -                      |
| CARAVACA          | 363                              | 8.405                   | 4,32                               | -0,6                 | -                      |
| Media             |                                  |                         | 6                                  |                      |                        |
| Desviación típica |                                  |                         | 3                                  |                      |                        |

**ANEXO 3.66: TURISMO HOTELERO: RELEVANCIA POR ZONAS COMIENZOS S.XXI.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>INDICE TURISTICO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 9.625                   |                      | EXTR. ALTO     |
| CORREDOR 1        | 1872                    | 3                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 6                       | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 408                     | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 5                       | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 135                     | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 926                     | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 3   | 21                      | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 728                     | 1                    | ALTO           |
| SUBCORREDOR 4     | 35                      | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 5     | 562                     | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 6     | 289                     | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 4   | 200                     | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 7     | 10                      | -1                   | BAJO           |
| Media             | 400                     |                      |                |
| Desviación típica | 535                     |                      |                |

**ANEXO 3.67: TURISMO HOTELERO: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS COMIENZOS S.XXI.**

| ZONAS             | INDICE TURISTICO | VIVIENDAS TOTALES | TURISMO HOTELERO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|------------------|-------------------|------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 9.625            | 1.080.306         | 890,95           |               | 1               |
| CORREDOR 1        | 1.872            | 304.594           | 614,59           | 0,7           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 6                | 3.220             | 186,34           | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 1     | 408              | 83.777            | 487,01           | 0,3           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 5                | 9.934             | 50,33            | -0,9          | -               |
| CORREDOR 2        | 135              | 82.975            | 162,70           | -0,6          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 926              | 201.423           | 459,73           | 0,2           | 0               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 21               | 16.778            | 125,16           | -0,7          | -               |
| SUBCORREDOR 3     | 728              | 139.648           | 521,31           | 0,4           | 0               |
| SUBCORREDOR 4     | 35               | 55.266            | 63,33            | -0,9          | -               |
| SUBCORREDOR 5     | 562              | 41.433            | 1356,41          | 2,7           | 2               |
| SUBCORREDOR 6     | 289              | 122.710           | 235,51           | -0,4          | -               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 200              | 35.183            | 568,46           | 0,5           | 0               |
| SUBCORREDOR 7     | 10               | 12.026            | 83,15            | -0,8          | -               |
| Media             |                  |                   | 378,00           |               |                 |
| Desviación típica |                  |                   | 359,31           |               |                 |

**ANEXO 3.68: TURISMO HOTELERO: RELEVANCIA MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>INDICE TURISTICO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 9.625                   |                      | EXTR. ALTO     |
| TARANCÓN              | 3                       | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 93                      | 0                    | MEDIO          |
| CARBONERAS            |                         |                      |                |
| REQUENA               | 7                       | 0                    | MEDIO          |
| CHESTE                | 1                       | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 1.768                   |                      | EXTR. ALTO     |
| LA ALMARCHA           |                         |                      |                |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 3                       | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 3                       | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 62                      | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 201                     | 1                    | ALTO           |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 93                      | 0                    | MEDIO          |
| VINAROS               | 52                      | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 3                       | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 2                       | -1                   | BAJO           |
| ARANJUEZ              | 35                      | 0                    | MEDIO          |
| ALCÁZAR               | 11                      | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 8                       | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | 4                       | 0                    | MEDIO          |
| ALBACETE              | 77                      | 0                    | MEDIO          |
| HELLÍN                | 14                      | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 1                       | -1                   | BAJO           |
| MURCIA                | 311                     | 2                    | ALTO           |
| TORREPACHECO          | 8                       | 0                    | MEDIO          |
| CARTAGENA             | 592                     | 4                    | MUY ALTO       |
| JUMILLA               | 8                       | 0                    | MEDIO          |
| YECLA                 | 13                      | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 7                       | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 4                       | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 8                       | 0                    | MEDIO          |
| ALICANTE              | 709                     | 4                    | MUY ALTO       |
| ALCOY                 | 13                      | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 6                       | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 6                       | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 10                      | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | 77                      | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 329                     | 2                    | ALTO           |
| DENIA                 | 156                     | 1                    | ALTO           |
| BENIDORM              | 2.909                   |                      | EXTR. ALTO     |
| ELCHE                 | 124                     | 0                    | MEDIO          |
| ORIHUELA              | 92                      | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA                | 7                       | 0                    | MEDIO          |
| LORCA                 | 33                      | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS               | 33                      | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA            | 57                      | 0                    | MEDIO          |
| SAN JAVIER            | 95                      | 0                    | MEDIO          |
| MAZARRÓN              | 48                      | 0                    | MEDIO          |
| MULA                  | 3                       | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA              | 7                       | 0                    | MEDIO          |
| Media                 | 76                      |                      |                |
| Desviación típica     | 146                     |                      |                |

**ANEXO 3.69: TURISMO HOTELERO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| MUNICIPIO             | INDICE TURISTICO | VIVIENDAS TOTALES | TURISMO HOTELERO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|------------------|-------------------|------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 9.625            | 1.080.306         | 890,95           |               | 0               |
| TARANCÓN              | 3                | 3.885             | 77,22            | -0,5          | -               |
| CUENCA                | 93               | 15.805            | 588,42           | 0,3           | 0               |
| CARBONERAS            |                  |                   |                  |               |                 |
| REQUENA               | 7                | 6.778             | 103,28           | -0,4          | -               |
| CHESTE                | 1                | 2.533             | 39,48            | -0,5          | -               |
| VALENCIA              | 1.768            | 275.593           | 641,53           | 0,4           | 0               |
| LA ALMARCHA           |                  |                   |                  |               |                 |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 3                | 1.786             | 167,97           | -0,4          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 3                | 1.434             | 209,21           | -0,3          | -               |
| SAGUNTO               | 62               | 20.723            | 299,18           | -0,2          | -               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 201              | 52.794            | 380,73           | -0,04         | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 93               | 2.275             | 4087,91          | 5,5           | 5               |
| VINAROS               | 52               | 7.985             | 651,22           | 0,4           | 0               |
| SEGORBE               | 3                | 2.979             | 100,70           | -0,5          | -               |
| ONDA                  | 2                | 6.955             | 28,76            | -0,6          | -               |
| ARANJUEZ              | 35               | 13.445            | 260,32           | -0,2          | -               |
| ALCÁZAR               | 11               | 8.847             | 124,34           | -0,4          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 8                | 7.243             | 110,45           | -0,4          | -               |
| LA RODA               | 4                | 4.687             | 85,34            | -0,5          | -               |
| ALBACETE              | 77               | 48.753            | 157,94           | -0,4          | -               |
| HELLÍN                | 14               | 8.942             | 156,56           | -0,4          | -               |
| CIEZA                 | 1                | 10.059            | 9,94             | -0,6          | -               |
| MURCIA                | 311              | 115.642           | 268,93           | -0,2          | -               |
| TORREPACHECO          | 8                | 7.175             | 111,50           | -0,4          | -               |
| CARTAGENA             | 592              | 59.605            | 993,21           | 0,9           | 0               |
| JUMILLA               | 8                | 6.761             | 118,33           | -0,4          | -               |
| YECLA                 | 13               | 10.017            | 129,78           | -0,4          | -               |
| ALMANSA               | 7                | 7.768             | 90,11            | -0,5          | -               |
| VILLENA               | 4                | 10.816            | 36,98            | -0,5          | -               |
| ELDA                  | 8                | 17.765            | 45,03            | -0,5          | -               |
| ALICANTE              | 709              | 103.299           | 686,36           | 0,4           | 0               |

**ANEXO 3.69: TURISMO HOTELERO: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| MUNICIPIO         | INDICE TURISTICO | VIVIENDAS TOTALES | TURISMO HOTELERO | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|------------------|-------------------|------------------|---------------|-----------------|
| ALCOY             | 13               | 21.499            | 60,47            | -0,5          | -               |
| ONTENIENTE        | 6                | 11.141            | 53,86            | -0,5          | -               |
| JÁTIVA            | 6                | 8.714             | 68,85            | -0,5          | -               |
| ALCIRA            | 10               | 13.912            | 71,88            | -0,5          | -               |
| CULLERA           | 77               | 7.557             | 1018,92          | 0,9           | 0               |
| GANDÍA            | 329              | 21.568            | 1525,41          | 1,7           | 1               |
| DENIA             | 156              | 12.308            | 1267,47          | 1,3           | 1               |
| BENIDORM          | 2.909            | 19941             | 14588,03         |               | >10             |
| ELCHE             | 124              | 63770             | 194,45           | -0,3          | -               |
| ORIHUELA          | 92               | 18797             | 489,44           | 0,1           | 0               |
| TOTANA            | 7                | 7760              | 90,21            | -0,5          | -               |
| LORCA             | 33               | 23692             | 139,29           | -0,4          | -               |
| ÁGUILAS           | 33               | 8691              | 379,70           | -0,04         | -               |
| TORREVIEJA        | 57               | 21565             | 264,32           | -0,2          | -               |
| SAN JAVIER        | 95               | 6787              | 1399,73          | 1,5           | 1               |
| MAZARRÓN          | 48               | 6831              | 702,68           | 0,4           | 0               |
| MULA              | 3                | 4716              | 63,61            | -0,5          | -               |
| CARAVACA          | 7                | 7310              | 95,76            | -0,5          | -               |
| Media             |                  |                   | 405,36           |               |                 |
| Desviación típica |                  |                   | 672,97           |               |                 |

**ANEXO 3.70: TURISMO 2ª RESIDENCIA: RELEVANCIA POR ZONAS COMIENZOS S.XXI.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>VIVIENDAS SECUNDARIAS</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|------------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 106.192                      |                      | MUY ALTO       |
| CORREDOR 1        | 34.494                       | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 1   | 656                          | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 16.796                       | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1.961                        | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 11.162                       | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 2     | 37.672                       | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1.044                        | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 3     | 32.280                       | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 4     | 3.976                        | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 5     | 74.483                       | 2                    | MUY ALTO       |
| SUBCORREDOR 6     | 31.124                       | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 4   | 94.741                       | 2                    | MUY ALTO       |
| SUBCORREDOR 7     | 1.454                        | -1                   | BAJO           |
| Media             | 26.296                       |                      |                |
| Desviación típica | 29.699                       |                      |                |



**ANEXO 3.71: TURISMO 2ª RESIDENCIA: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS COMIENZOS S.XXI.**

| ZONAS             | VIVIENDAS SECUNDARIAS | VIVIENDAS TOTALES | TURISMO 2º RESIDENCIA | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|---------------|-----------------|
| MADRID            | 106.192               | 1.080.306         | 9,83                  |               | -               |
| CORREDOR 1        | 34494                 | 304955            | 11,31                 | -0,4          | -               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 656                   | 3461              | 18,95                 | -0,3          | -               |
| SUBCORREDOR 1     | 16796                 | 83777             | 20,05                 | -0,3          | -               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 1961                  | 9934              | 19,74                 | -0,3          | -               |
| CORREDOR 2        | 11162                 | 82975             | 13,45                 | -0,4          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 37672                 | 201423            | 18,70                 | -0,3          | -               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 1044                  | 16778             | 6,22                  | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 3     | 32280                 | 139648            | 23,12                 | -0,3          | -               |
| SUBCORREDOR 4     | 3976                  | 55266             | 7,19                  | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 5     | 74483                 | 61374             | 121,36                | 1,1           | 1               |
| SUBCORREDOR 6     | 31124                 | 122710            | 25,36                 | -0,2          | -               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 94741                 | 35183             | 269,28                | 3,05          | 3               |
| SUBCORREDOR 7     | 1454                  | 12026             | 12,09                 | -0,4          | -               |
| Media             |                       |                   | 43,60                 |               |                 |
| Desviación típica |                       |                   | 74,02                 |               |                 |

**ANEXO 3.72: TURISMO 2ª RESIDENCIA: RELEVANCIA MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| MUNICIPIO             | VIVIENDAS SECUNDARIAS | NORMALIZACION | NIVELES    |
|-----------------------|-----------------------|---------------|------------|
| MADRID                | 106.192               |               | EXTR. ALTO |
| TARANCÓN              | 277                   | -1            | BAJO       |
| CUENCA                | 3.524                 | 0             | MEDIO      |
| CARBONERAS            | 299                   | -1            | BAJO       |
| REQUENA               | 2.628                 | 0             | MEDIO      |
| CHESTE                | 1.509                 | 0             | MEDIO      |
| VALENCIA              | 26.257                | 2             | ALTO       |
| LA ALMARCHA           | 162                   | -1            | BAJO       |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 453                   | -1            | BAJO       |
| CASAS IBÁÑEZ          | 41                    | -1            | BAJO       |
| SAGUNTO               | 4.012                 | 0             | MEDIO      |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 6.395                 | 0             | MEDIO      |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 2.732                 | 0             | MEDIO      |
| VINAROZ               | 3.657                 | 0             | MEDIO      |
| SEGORBE               | 853                   | -1            | BAJO       |
| ONDA                  | 1.108                 | -1            | BAJO       |
| ARANJUEZ              | 1.719                 | 0             | MEDIO      |
| ALCÁZAR               | 1.038                 | -1            | BAJO       |
| VILLARROBLEDO         | 2.146                 | 0             | MEDIO      |
| LA RODA               | 338                   | -1            | BAJO       |
| ALBACETE              | 5.921                 | 0             | MEDIO      |
| HELLÍN                | 1.733                 | 0             | MEDIO      |
| CIEZA                 | 2.661                 | 0             | MEDIO      |
| MURCIA                | 5.746                 | 0             | MEDIO      |
| TORREPACHECO          | 285                   | -1            | BAJO       |
| CARTAGENA             | 27.247                | 2             | ALTO       |
| JUMILLA               | 794                   | -1            | BAJO       |
| YECLA                 | 250                   | -1            | BAJO       |
| ALMANSA               | 278                   | -1            | BAJO       |
| VILLENA               | 1.615                 | 0             | MEDIO      |
| ELDA                  | 1.724                 | 0             | MEDIO      |
| ALICANTE              | 28.663                | 2             | ALTO       |
| ALCOY                 | 1.470                 | 0             | MEDIO      |
| ONTENIENTE            | 148                   | -1            | BAJO       |
| JÁTIVA                | 1.495                 | 0             | MEDIO      |
| ALCIRA                | 863                   | -1            | BAJO       |
| CULLERA               | 16.013                | 1             | ALTO       |
| GANDIA                | 21.241                | 1             | ALTO       |
| DENIA                 | 19.066                | 1             | ALTO       |
| BENIDORM              | 18.163                | 1             | ALTO       |
| ELCHE                 | 13.205                | 1             | ALTO       |
| ORIHUELA              | 10.331                | 0             | MEDIO      |
| TOTANA                | 769                   | -1            | BAJO       |
| LORCA                 | 1.853                 | 0             | MEDIO      |
| ÁGUILAS               | 4.966                 | 0             | MEDIO      |
| TORREVIEJA            | 61.745                | 5             | MUY ALTO   |
| SAN JAVIER            | 21.365                | 1             | ALTO       |
| MAZARRÓN              | 11.631                | 0             | MEDIO      |
| MULA                  | 414                   | -1            | BAJO       |
| CARAVACA              | 1.040                 | -1            | BAJO       |
| Media                 | 6.976                 |               |            |
| Desviación típica     | 11.351                |               |            |

**ANEXO 3.73: TURISMO 2ª RESIDENCIA: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| MUNICIPIO             | VIVIENDAS SECUNDARIAS | VIVIENDAS TOTALES | TURISMO 2º RESIDENCIA | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|---------------|-----------------|
| MADRID                | 106.192               | 1.080.306         | 9,83                  |               | -               |
| TARANCÓN              | 277                   | 3.885             | 7,13                  | -0,6          | -               |
| CUENCA                | 3.524                 | 15.805            | 22,30                 | -0,4          | -               |
| CARBONERAS            | 299                   | 361               | 82,83                 | 0,5           | 0               |
| REQUENA               | 2.628                 | 6.778             | 38,77                 | -0,1          | -               |
| CHESTE                | 1.509                 | 2.533             | 59,57                 | 0,2           | 0               |
| VALENCIA              | 26.257                | 275.593           | 9,53                  | -0,5          | -               |
| LA ALMARCHA           | 162                   | 241               | 67,22                 | 0,3           | 0               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 453                   | 1.786             | 25,36                 | -0,3          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 41                    | 1.434             | 2,86                  | -0,6          | -               |
| SAGUNTO               | 4.012                 | 20.723            | 19,36                 | -0,4          | -               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 6.395                 | 52.794            | 12,11                 | -0,5          | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 2.732                 | 2.275             | 120,09                | 1,04          | 1               |
| VINAROZ               | 3.657                 | 7.985             | 45,80                 | -0,03         | -               |
| SEGORBE               | 853                   | 2.979             | 28,63                 | -0,3          | -               |
| ONDA                  | 1.108                 | 6.955             | 15,93                 | -0,5          | -               |
| ARANJUEZ              | 1.719                 | 13.445            | 12,79                 | -0,5          | -               |
| ALCÁZAR               | 1.038                 | 8.847             | 11,73                 | -0,5          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 2.146                 | 7.243             | 29,63                 | -0,3          | -               |
| LA RODA               | 338                   | 4.687             | 7,21                  | -0,6          | -               |
| ALBACETE              | 5.921                 | 48.753            | 12,14                 | -0,5          | -               |
| HELLÍN                | 1.733                 | 8.942             | 19,38                 | -0,4          | -               |
| CIEZA                 | 2.661                 | 10.059            | 26,45                 | -0,3          | -               |
| MURCIA                | 5.746                 | 115.642           | 4,97                  | -0,6          | -               |
| TORREPACHECO          | 285                   | 7.175             | 3,97                  | -0,6          | -               |
| CARTAGENA             | 27.247                | 59.605            | 45,71                 | -0,03         | -               |
| JUMILLA               | 794                   | 6.761             | 11,74                 | -0,5          | -               |
| YECLA                 | 250                   | 10.017            | 2,50                  | -0,6          | -               |
| ALMANSA               | 278                   | 7.768             | 3,58                  | -0,6          | -               |
| VILLENA               | 1.615                 | 10.816            | 14,93                 | -0,5          | -               |
| ELDA                  | 1.724                 | 17.765            | 9,70                  | -0,5          | -               |
| ALICANTE              | 28.663                | 103.299           | 27,75                 | -0,3          | -               |
| ALCOY                 | 1.470                 | 21.499            | 6,84                  | -0,6          | -               |
| ONTENIENTE            | 148                   | 11.141            | 1,33                  | -0,7          | -               |
| JÁTIVA                | 1.495                 | 8.714             | 17,16                 | -0,4          | -               |
| ALCIRA                | 863                   | 13.912            | 6,20                  | -0,6          | -               |
| CULLERA               | 16.013                | 7.557             | 211,90                | 2,3           | 2               |

**ANEXO 3.73: TURISMO 2ª RESIDENCIA: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| <b>MUNICIPIO</b>  | <b>VIVIENDAS SECUNDARIAS</b> | <b>VIVIENDAS TOTALES</b> | <b>TURISMO 2º RESIDENCIA</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>ESPECIALIZACION</b> |
|-------------------|------------------------------|--------------------------|------------------------------|----------------------|------------------------|
| GANDÍA            | 21.241                       | 21.568                   | 98,48                        | 0,7                  | 0                      |
| DENIA             | 19.066                       | 12.308                   | 154,91                       | 1,5                  | 1                      |
| BENIDORM          | 18.163                       | 19941                    | 91,08                        | 0,6                  | 0                      |
| ELCHE             | 13.205                       | 63770                    | 20,71                        | -0,4                 | -                      |
| ORIHUELA          | 10.331                       | 18797                    | 54,96                        | 0,1                  | 0                      |
| TOTANA            | 769                          | 7760                     | 9,91                         | -0,5                 | -                      |
| LORCA             | 1.853                        | 23692                    | 7,82                         | -0,6                 | -                      |
| ÁGUILAS           | 4.966                        | 8691                     | 57,14                        | 0,1                  | 0                      |
| TORREVIEJA        | 61.745                       | 21565                    | 286,32                       | 3,4                  | 3                      |
| SAN JAVIER        | 21.365                       | 6787                     | 314,79                       | 3,8                  | 3                      |
| MAZARRÓN          | 11.631                       | 6831                     | 170,27                       | 1,8                  | 1                      |
| MULA              | 414                          | 4716                     | 8,78                         | -0,6                 | -                      |
| CARAVACA          | 1.040                        | 7310                     | 14,23                        | -0,5                 | -                      |
| Media             |                              |                          | 47,64                        |                      |                        |
| Desviación típica |                              |                          | 69,96                        |                      |                        |

**ANEXO 3.74: TURISMO CULTURAL: RELEVANCIA POR ZONAS COMIENZOS S.XXI.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>TURISMO CULTURAL</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 284                     |                      | EXTR. ALTO     |
| CORREDOR 1        | 144                     | 2                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 1   | 0                       | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 36                      | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 2   | 10                      | -1                   | BAJO           |
| CORREDOR 2        | 49                      | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | 156                     | 2                    | MUY ALTO       |
| ÁREA INTERIOR 3   | 42                      | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 3     | 68                      | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 4     | 44                      | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 28                      | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 6     | 110                     | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 4   | 18                      | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | 38                      | 0                    | MEDIO          |
| Media             | 57                      |                      |                |
| Desviación típica | 49                      |                      |                |

**ANEXO 3.75: TURISMO CULTURAL: ESPECIALIZACIÓN POR ZONAS COMIENZOS S.XXI.**

| ZONAS             | PESOS |        |             |                | TURISMO CULTURAL | POBLACION 2004 | TURISMO CULTURAL | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-------|--------|-------------|----------------|------------------|----------------|------------------|---------------|-----------------|
|                   | 1     | 1      | 5           | 5              |                  |                |                  |               |                 |
|                   | BIC   | MUSEOS | PATRIMONIOS | ARTES Y LAS CC |                  |                |                  |               |                 |
| MADRID            | 262   | 22     |             |                | 284              | 3.099.834      | 9,16             |               | -               |
| CORREDOR 1        | 101   | 28     | 2           | 1              | 144              | 874.334        | 16,47            | -0,5          | -               |
| ÁREA INTERIOR 1   | 0     | 0      | 0           | 0              | 0                | 10.407         | 0,00             | -1,1          | -               |
| SUBCORREDOR 1     | 30    | 6      | 0           | 0              | 36               | 254.492        | 14,15            | -0,5          | -               |
| ÁREA INTERIOR 2   | 6     | 4      | 0           | 0              | 10               | 29.865         | 33,48            | 0,2           | 0               |
| CORREDOR 2        | 33    | 11     | 1           | 0              | 49               | 266.069        | 18,42            | -0,4          | -               |
| SUBCORREDOR 2     | 125   | 31     | 0           | 0              | 156              | 686.414        | 22,73            | -0,2          | -               |
| ÁREA INTERIOR 3   | 32    | 10     | 0           | 0              | 42               | 56.946         | 73,75            | 1,7           | 1               |
| SUBCORREDOR 3     | 56    | 12     | 0           | 0              | 68               | 424.484        | 16,02            | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 4     | 36    | 8      | 0           | 0              | 44               | 165.286        | 26,62            | -0,1          | -               |
| SUBCORREDOR 5     | 24    | 4      | 0           | 0              | 28               | 188.428        | 14,86            | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 6     | 79    | 21     | 2           | 0              | 110              | 419.160        | 26,24            | -0,1          | -               |
| ÁREA INTERIOR 4   | 15    | 3      | 0           | 0              | 18               | 126.338        | 14,25            | -0,5          | -               |
| SUBCORREDOR 7     | 33    | 5      | 0           | 0              | 38               | 39.771         | 95,55            | 2,5           | 2               |
| Media             |       |        |             |                |                  |                | 28,66            |               |                 |
| Desviación típica |       |        |             |                |                  |                | 26,49            |               |                 |

**ANEXO 3.76: TURISMO CULTURAL: RELEVANCIA MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

| <b>MUNICIPIO</b>      | <b>TURISMO CULTURAL</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|-------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 284                     |                      | EXTR. ALTO     |
| TARANCÓN              | 1                       | -1                   | BAJO           |
| CUENCA                | 42                      | 2                    | ALTO           |
| CARBONERAS            | 2                       | -1                   | BAJO           |
| REQUENA               | 5                       | -1                   | BAJO           |
| CHESTE                | 1                       | -1                   | BAJO           |
| VALENCIA              | 93                      |                      | EXTR. ALTO     |
| LA ALMARCHA           | 0                       | -1                   | BAJO           |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 0                       | -1                   | BAJO           |
| CASAS IBÁÑEZ          | 0                       | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 18                      | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 11                      | 0                    | MEDIO          |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 4                       | -1                   | BAJO           |
| VINAROS               | 3                       | -1                   | BAJO           |
| SEGORBE               | 5                       | -1                   | BAJO           |
| ONDA                  | 5                       | -1                   | BAJO           |
| ARANJUEZ              | 21                      | 1                    | ALTO           |
| ALCÁZAR               | 9                       | 0                    | MEDIO          |
| VILLARROBLEDO         | 3                       | -1                   | BAJO           |
| LA RODA               | 5                       | -1                   | BAJO           |
| ALBACETE              | 11                      | 0                    | MEDIO          |
| HELLÍN                | 14                      | 0                    | MEDIO          |
| CIEZA                 | 30                      | 1                    | ALTO           |
| MURCIA                | 60                      | 3                    | MUY ALTO       |
| TORREPACHECO          | 0                       | -1                   | BAJO           |
| CARTAGENA             | 52                      | 3                    | MUY ALTO       |
| JUMILLA               | 23                      | 1                    | ALTO           |
| YECLA                 | 19                      | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | 8                       | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 9                       | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | 6                       | -1                   | BAJO           |
| ALICANTE              | 45                      | 2                    | ALTO           |
| ALCOY                 | 16                      | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 8                       | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 17                      | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 3                       | -1                   | BAJO           |
| CULLERA               | 4                       | -1                   | BAJO           |
| GANDÍA                | 9                       | 0                    | MEDIO          |
| DENIA                 | 12                      | 0                    | MEDIO          |
| BENIDORM              | 3                       | -1                   | BAJO           |
| ELCHE                 | 37                      | 2                    | ALTO           |
| ORIHUELA              | 13                      | 0                    | MEDIO          |
| TOTANA                | 9                       | 0                    | MEDIO          |
| LORCA                 | 40                      | 2                    | ALTO           |
| ÁGUILAS               | 11                      | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA            | 3                       | -1                   | BAJO           |
| SAN JAVIER            | 3                       | -1                   | BAJO           |
| MAZARRÓN              | 12                      | 0                    | MEDIO          |
| MULA                  | 12                      | 0                    | MEDIO          |
| CARAVACA              | 26                      | 1                    | ALTO           |
| Media                 | 14                      |                      |                |
| Desviación típica     | 14                      |                      |                |

**ANEXO 3.77: TURISMO CULTURAL: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

|                       | PESOS |        |             |                | TURISMO CULTURAL | POBLACION 2004 | TURISMO CULTURAL | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-----------------------|-------|--------|-------------|----------------|------------------|----------------|------------------|---------------|-----------------|
|                       | 1     | 1      | 5           | 5              |                  |                |                  |               |                 |
| MUNICIPIO             | BIC   | MUSEOS | PATRIMONIOS | ARTES Y LAS CC |                  |                |                  |               |                 |
| MADRID                |       |        |             |                |                  |                |                  |               | -               |
| TARANCÓN              | 1     | 0      |             |                | 1                | 12.696         | 7,88             | -0,7          | -               |
| CUENCA                | 31    | 6      | 1           |                | 42               | 47.862         | 87,75            | 1,4           | 1               |
| CARBONERAS            | 2     | 0      |             |                | 2                | 940            | 212,77           | 4,8           | 4               |
| REQUENA               | 3     | 2      |             |                | 5                | 19.849         | 25,19            | -0,3          | -               |
| CHESTE                | 1     | 0      |             |                | 1                | 7.255          | 13,78            | -0,6          | -               |
| VALENCIA              | 63    | 20     | 1           | 1              | 93               | 785.732        | 11,84            | -0,6          | -               |
| LA ALMARCHA           | 0     | 0      |             |                | 0                | 579            | 0,00             | -0,9          | -               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 0     | 0      |             |                | 0                | 5.497          | 0,00             | -0,9          | -               |
| CASAS IBÁÑEZ          | 0     | 0      |             |                | 0                | 4.331          | 0,00             | -0,9          | -               |
| SAGUNTO               | 15    | 3      |             |                | 18               | 60.488         | 29,76            | -0,1          | -               |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 9     | 2      |             |                | 11               | 163.088        | 6,74             | -0,8          | -               |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 3     | 1      |             |                | 4                | 6.449          | 62,03            | 0,7           | 0               |
| VINAROS               | 3     | 0      |             |                | 3                | 24.467         | 12,26            | -0,6          | -               |
| SEGORBE               | 3     | 2      |             |                | 5                | 8.299          | 60,25            | 0,7           | 0               |
| ONDA                  | 3     | 2      |             |                | 5                | 21.566         | 23,18            | -0,3          | -               |
| ARANJUEZ              | 12    | 4      | 1           |                | 21               | 42.481         | 49,43            | 0,4           | 0               |
| ALCÁZAR               | 7     | 2      |             |                | 9                | 28.199         | 31,92            | -0,1          | -               |
| VILLARROBLEDO         | 3     | 0      |             |                | 3                | 24.373         | 12,31            | -0,6          | -               |
| LA RODA               | 3     | 2      |             |                | 5                | 14.550         | 34,36            | -0,016        | -               |
| ALBACETE              | 8     | 3      |             |                | 11               | 156.466        | 7,03             | -0,7          | -               |
| HELLÍN                | 11    | 3      |             |                | 14               | 29.303         | 47,78            | 0,3           | 0               |
| CIEZA                 | 24    | 6      |             |                | 30               | 33.825         | 88,69            | 1,4           | 1               |
| MURCIA                | 47    | 13     |             |                | 60               | 398.815        | 15,04            | -0,5          | -               |
| TORREPACHECO          | 0     | 0      |             |                | 0                | 26.806         | 0,00             | -0,9          | -               |
| CARTAGENA             | 43    | 9      |             |                | 52               | 197.665        | 26,31            | -0,2          | -               |
| JUMILLA               | 18    | 5      |             |                | 23               | 23.958         | 96,00            | 1,6           | 1               |
| YECLA                 | 14    | 5      |             |                | 19               | 32.988         | 57,60            | 0,6           | 0               |
| ALMANSA               | 7     | 1      |             |                | 8                | 24.689         | 32,40            | -0,1          | -               |
| VILLENA               | 6     | 3      |             |                | 9                | 33.889         | 26,56            | -0,2          | -               |
| ELDA                  | 3     | 3      |             |                | 6                | 55.576         | 10,80            | -0,6          | -               |
| ALICANTE              | 40    | 5      |             |                | 45               | 310.330        | 14,50            | -0,5          | -               |
| ALCOY                 | 13    | 3      |             |                | 16               | 60.532         | 26,43            | -0,2          | -               |
| ONTENIENTE            | 7     | 1      |             |                | 8                | 35.155         | 22,76            | -0,3          | -               |



**ANEXO 3.77: TURISMO CULTURAL: ESPECIALIZACIÓN MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI.**

|                   | PESOS |        |             |                | TURISMO CULTURAL | POBLACION 2004 | TURISMO CULTURAL | NORMALIZACION | ESPECIALIZACION |
|-------------------|-------|--------|-------------|----------------|------------------|----------------|------------------|---------------|-----------------|
|                   | 1     | 1      | 5           | 5              |                  |                |                  |               |                 |
| MUNICIPIO         | BIC   | MUSEOS | PATRIMONIOS | ARTES Y LAS CC |                  |                |                  |               |                 |
| JÁTIVA            | 14    | 3      |             |                | 17               | 27.679         | 61,42            | 0,7           | 0               |
| ALCIRA            | 2     | 1      |             |                | 3                | 41.920         | 7,16             | -0,7          | -               |
| CULLERA           | 3     | 1      |             |                | 4                | 22.544         | 17,74            | -0,5          | -               |
| GANDÍA            | 8     | 1      |             |                | 9                | 62.344         | 14,44            | -0,6          | -               |
| DENIA             | 10    | 2      |             |                | 12               | 38.584         | 31,10            | -0,1          | -               |
| BENIDORM          | 3     | 0      |             |                | 3                | 64.956         | 4,62             | -0,8          | -               |
| ELCHE             | 19    | 8      | 2           |                | 37               | 209.439        | 17,67            | -0,5          | -               |
| ORIHUELA          | 12    | 1      |             |                | 13               | 31.307         | 41,52            | 0,2           | 0               |
| TOTANA            | 8     | 1      |             |                | 9                | 26.435         | 34,05            | -0,02         | -               |
| LORCA             | 34    | 6      |             |                | 40               | 84.245         | 47,48            | 0,3           | 0               |
| ÁGUILAS           | 6     | 5      |             |                | 11               | 30.263         | 36,35            | 0,04          | 0               |
| TORREVIEJA        | 2     | 1      |             |                | 3                | 75.530         | 3,97             | -0,8          | -               |
| SAN JAVIER        | 2     | 1      |             |                | 3                | 24.686         | 12,15            | -0,6          | -               |
| MAZARRÓN          | 11    | 1      |             |                | 12               | 26.122         | 45,94            | 0,3           | 0               |
| MULA              | 10    | 2      |             |                | 12               | 15.592         | 76,96            | 1,1           | 1               |
| CARAVACA          | 23    | 3      |             |                | 26               | 24.179         | 107,53           | 1,95          | 1               |
| Media             |       |        |             |                |                  |                | 35               |               |                 |
| Desviación típica |       |        |             |                |                  |                | 37               |               |                 |

**ANEXO 3.78: ARTICULACIÓN SOCIAL POR ZONAS COMIENZOS S. XXI.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>TASA ACTIVIDAD</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>TASA PARO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>% ANALFABETOS</b> | <b>% SIN TITULACIÓN</b> |
|-------------------|-----------------------|----------------------|------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| MADRID            | 57,94                 | 1                    | 12,4             | 1                    | 1,8                  | 10,5                    |
| CORREDOR 1        | 54,9                  | 0                    | 13,9             | 1                    | 1,9                  | 9,6                     |
| ÁREA INTERIOR 1   | 52,4                  | -2                   | 8,5              | -1                   | 2,0                  | 19,8                    |
| SUBCORREDOR 1     | 56,7                  | 1                    | 9,7              | -1                   | 2,4                  | 12,5                    |
| ÁREA INTERIOR 2   | 56,8                  | 1                    | 6,7              | -2                   | 2,1                  | 11,1                    |
| CORREDOR 2        | 55,4                  | 0                    | 13,3             | 1                    | 2,2                  | 13,4                    |
| SUBCORREDOR 2     | 55,4                  | 0                    | 12,5             | 1                    | 2,8                  | 12,8                    |
| ÁREA INTERIOR 3   | 57,5                  | 1                    | 9,5              | -1                   | 4,1                  | 20,1                    |
| SUBCORREDOR 3     | 56,2                  | 0                    | 14,0             | 1                    | 2,0                  | 10,9                    |
| SUBCORREDOR 4     | 55,0                  | 0                    | 11,0             | 0                    | 2,1                  | 12,9                    |
| SUBCORREDOR 5     | 57,0                  | 1                    | 11,0             | 0                    | 1,8                  | 10,0                    |
| SUBCORREDOR 6     | 58,0                  | 1                    | 12,0             | 0                    | 3,5                  | 17,5                    |
| ÁREA INTERIOR 4   | 52,0                  | -2                   | 10,0             | -1                   | 3,1                  | 16,0                    |
| SUBCORREDOR 7     | 54,0                  | -1                   | 14,0             | 1                    | 5,1                  | 21,8                    |
| Media             | 55,5                  |                      | 11,2             |                      |                      |                         |
| Desviación típica | 1,8                   |                      | 2,3              |                      |                      |                         |

**ANEXO 3.78: ARTICULACIÓN SOCIAL POR ZONAS COMIENZOS S. XXI.**

| ZONAS             | % ESTUDIOS UNIVERSITARIOS | INDICE FORMACIÓN | NORMALIZACION | NIVEL ECONÓMICO | NORMALIZACION |
|-------------------|---------------------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|
| MADRID            | 24                        | 12               | 2             | 9               | 3             |
| CORREDOR 1        | 19,5                      | 8                | 2             | 7               | 2             |
| ÁREA INTERIOR 1   | 7,2                       | -15              | -1            | 5               | 0             |
| SUBCORREDOR 1     | 12,9                      | -2               | 1             | 7               | 1             |
| ÁREA INTERIOR 2   | 8,5                       | -5               | 0             | 7               | 2             |
| CORREDOR 2        | 13,8                      | -2               | 1             | 4               | 0             |
| SUBCORREDOR 2     | 14,0                      | -2               | 1             | 4               | -1            |
| ÁREA INTERIOR 3   | 7,4                       | -17              | -1            | 3               | -1            |
| SUBCORREDOR 3     | 13,6                      | 1                | 1             | 4               | -1            |
| SUBCORREDOR 4     | 9,9                       | -5               | 0             | 4               | 0             |
| SUBCORREDOR 5     | 10,8                      | -1               | 1             | 5               | 0             |
| SUBCORREDOR 6     | 7,6                       | -13              | -1            | 4               | -1            |
| ÁREA INTERIOR 4   | 8,5                       | -11              | -1            | 5               | 0             |
| SUBCORREDOR 7     | 6,8                       | -20              | -2            | 3               | -1            |
| Media             |                           | -6,4             |               | 4,7             |               |
| Desviación típica |                           | 8,1              |               | 1,3             |               |

**ANEXO 3.78: ARTICULACIÓN SOCIAL POR ZONAS COMIENZOS S. XXI.**

| <b>ZONAS</b>      | <b>SUMA NORMALIZADOS</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|--------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID            | 5                        | 2                    | MUY ALTO       |
| CORREDOR 1        | 2                        | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 1   | -2                       | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 1     | 3                        | 1                    | ALTO           |
| ÁREA INTERIOR 2   | 5                        | 2                    | MUY ALTO       |
| CORREDOR 2        | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 2     | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 3   | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 3     | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 4     | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| SUBCORREDOR 5     | 2                        | 1                    | ALTO           |
| SUBCORREDOR 6     | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| ÁREA INTERIOR 4   | -2                       | -1                   | BAJO           |
| SUBCORREDOR 7     | -5                       | -2                   | MUY BAJO       |
| Media             | 0,0                      |                      |                |
| Desviación típica | 2,5                      |                      |                |

**ANEXO 3.79: ARTICULACIÓN SOCIAL MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI**

| MUNICIPIOS            | TASA ACTIVIDAD | NORMALIZACION | TASA PARO | NORMALIZACION | % ANALFABETOS | % SIN TITULACIÓN |
|-----------------------|----------------|---------------|-----------|---------------|---------------|------------------|
| MADRID                | 57,94          | 1             | 12,4      | 0             | 1,8           | 10,5             |
| TARANCÓN              | 55,2           | 0             | 11,4      | 0             | 3,6           | 20,8             |
| CUENCA                | 55,3           | 0             | 11,6      | 0             | 1,9           | 11,5             |
| CARBONERAS            | 41,2           |               | 13,3      |               |               |                  |
| REQUENA               | 50,2           | -2            | 12,4      | 0             | 2,8           | 16,8             |
| CHESTE                | 55,5           | 0             | 8,6       | -1            | 1,8           | 14,0             |
| VALENCIA              | 55,0           | 0             | 14,2      | 1             | 1,9           | 9,1              |
| LA ALMARCHA           | 40,7           |               | 9,0       |               |               |                  |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 53,0           | -1            | 6,4       | -2            | 1,7           | 21,7             |
| CASAS IBÁÑEZ          | 53,3           | -1            | 11,2      | 0             | 2,6           | 20,2             |
| SAGUNTO               | 53,6           | -1            | 11,9      | 0             | 2,4           | 13,6             |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 58,1           | 1             | 9,2       | -1            | 1,9           | 9,6              |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 56,4           | 0             | 6,8       | -1            | 1,6           | 11,9             |
| VINAROS               | 55,9           | 0             | 8,1       | -1            | 5,4           | 28,2             |
| SEGORBE               | 51,9           | -1            | 8,5       | -1            | 0,8           | 9,2              |
| ONDA                  | 58,7           | 1             | 6,0       | -2            | 2,6           | 11,9             |
| ARANJUEZ              | 56,9           | 0             | 13,5      | 1             | 3,0           | 12,5             |
| ALCÁZAR               | 49,8           | -2            | 8,7       | -1            | 3,5           | 18,6             |
| VILLARROBLEDO         | 51,5           | -1            | 8,8       | -1            | 2,5           | 13,3             |
| LA RODA               | 50,5           | -2            | 11,8      | 0             | 2,8           | 21,3             |
| ALBACETE              | 57,1           | 0             | 14,8      | 1             | 1,7           | 12,0             |
| HELLÍN                | 54,0           | 0             | 18,5      | 2             | 5,3           | 24,5             |
| CIEZA                 | 54,0           | 0             | 15,3      | 1             | 5,2           | 25,1             |
| MURCIA                | 57,0           | 0             | 11,5      | 0             | 2,4           | 10,5             |
| TORREPACHECO          | 62,9           | 2             | 6,4       | -2            | 3,9           | 15,8             |
| CARTAGENA             | 51,7           | -1            | 13,9      | 1             | 2,7           | 13,2             |
| JUMILLA               | 54,7           | 0             | 11,0      | 0             | 5,4           | 23,5             |
| YECLA                 | 59,5           | 1             | 8,5       | -1            | 3,2           | 17,6             |
| ALMANSA               | 55,9           | 0             | 11,3      | 0             | 1,3           | 16,7             |
| VILLENA               | 57,5           | 1             | 10,8      | 0             | 2,0           | 12,0             |
| ELDA                  | 56,4           | 0             | 20,6      | 3             | 3,6           | 15,0             |
| ALICANTE              | 56,0           | 0             | 13,6      | 1             | 1,8           | 9,5              |
| ALCOY                 | 54,0           | 0             | 11,4      | 0             | 2,0           | 10,0             |
| ONTENIENTE            | 55,7           | 0             | 9,5       | -1            | 2,1           | 14,8             |
| JÁTIVA                | 55,9           | 0             | 12,0      | 0             | 2,3           | 13,7             |
| ALCIRA                | 55,5           | 0             | 10,5      | 0             | 2,0           | 15,0             |
| CULLERA               | 52,7           | -1            | 13,6      | 1             | 2,1           | 12,9             |
| GANDÍA                | 56,9           | 0             | 11,4      | 0             | 2,0           | 9,0              |

**ANEXO 3.79: ARTICULACIÓN SOCIAL MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>TASA ACTIVIDAD</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>TASA PARO</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>% ANALFABETOS</b> | <b>% SIN TITULACIÓN</b> |
|-------------------|-----------------------|----------------------|------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| DENIA             | 56,1                  | 0                    | 10,8             | 0                    | 1,6                  | 7,7                     |
| BENIDORM          | 59,1                  | 1                    | 10,7             | 0                    | 1,5                  | 11,2                    |
| ELCHE             | 58,4                  | 1                    | 14,4             | 1                    | 3,0                  | 16,0                    |
| ORIHUELA          | 53,0                  | -1                   | 10,8             | 0                    | 3,8                  | 16,1                    |
| TOTANA            | 61,6                  | 2                    | 8,4              | -1                   | 2,6                  | 27,2                    |
| LORCA             | 58,4                  | 1                    | 8,5              | -1                   | 4,6                  | 20,3                    |
| ÁGUILAS           | 61,3                  | 2                    | 10,3             | 0                    | 4,4                  | 14,6                    |
| TORREVIEJA        | 46,5                  | -3                   | 14,3             | 1                    | 1,5                  | 10,4                    |
| SAN JAVIER        | 58,2                  | 1                    | 8,6              | -1                   | 2,4                  | 14,9                    |
| MAZARRÓN          | 62,2                  | 2                    | 9,0              | -1                   | 3,6                  | 17,2                    |
| MULA              | 54,4                  | 0                    | 12,1             | 0                    | 5,8                  | 20,7                    |
| CARAVACA          | 53,1                  | -1                   | 15,0             | 1                    | 4,7                  | 22,5                    |
| Media             | 55,5                  |                      | 11,20            |                      |                      |                         |
| Desviación típica | 3,3                   |                      | 3,00             |                      |                      |                         |

**ANEXO 3.79: ARTICULACIÓN SOCIAL MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI**

| MUNICIPIOS            | % ESTUDIOS UNIVERSITARIOS | INDICE FORMACIÓN | NORMALIZACION | NIVEL ECONÓMICO | NORMALIZACION |
|-----------------------|---------------------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|
| MADRID                | 24                        | 12               | 2             | 9               | 3             |
| TARANCÓN              | 9,1                       | -15              | -1            | 5               | 0             |
| CUENCA                | 20,4                      | 7                | 2             | 6               | 1             |
| CARBONERAS            |                           |                  |               |                 |               |
| REQUENA               | 9,4                       | -10              | 0             | 5               | 0             |
| CHESTE                | 10,1                      | -6               | 0             | 5               | 0             |
| VALENCIA              | 20,0                      | 9                | 2             | 7               | 2             |
| LA ALMARCHA           |                           |                  |               |                 |               |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 6,9                       | -17              | -1            | 5               | 0             |
| CASAS IBÁÑEZ          | 8,6                       | -14              | -1            | 4               | 0             |
| SAGUNTO               | 12,6                      | -3               | 1             | 5               | 0             |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 14,3                      | 3                | 1             | 7               | 2             |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 4,2                       | -9               | 0             | 8               | 3             |
| VINAROZ               | 7,0                       | -27              | -2            | 7               | 2             |
| SEGORBE               | 10,8                      | 1                | 1             | 7               | 2             |
| ONDA                  | 7,6                       | -7               | 0             | 7               | 2             |
| ARANJUEZ              | 13,5                      | -2               | 1             | 6               | 1             |
| ALCÁZAR               | 10,8                      | -11              | 0             | 4               | 0             |
| VILLARROBLEDO         | 7,7                       | -8               | 0             | 4               | 0             |
| LA RODA               | 7,2                       | -17              | -1            | 4               | 0             |
| ALBACETE              | 15,9                      | 2                | 1             | 4               | 0             |
| HELLÍN                | 6,7                       | -23              | -2            | 3               | -1            |
| CIEZA                 | 9,5                       | -21              | -1            | 3               | -1            |
| MURCIA                | 16,1                      | 3                | 1             | 4               | 0             |
| TORREPACHECO          | 5,5                       | -14              | -1            | 4               | 0             |
| CARTAGENA             | 12,9                      | -3               | 1             | 4               | 0             |
| JUMILLA               | 7,1                       | -22              | -2            | 3               | -1            |
| YECLA                 | 7,6                       | -13              | -1            | 4               | 0             |
| ALMANSA               | 8,2                       | -10              | 0             | 4               | 0             |
| VILLENA               | 8,7                       | -5               | 0             | 4               | 0             |
| ELDA                  | 6,9                       | -12              | 0             | 3               | -1            |
| ALICANTE              | 15,8                      | 5                | 2             | 4               | 0             |
| ALCOY                 | 9,8                       | -2               | 1             | 3               | -1            |
| ONTENIENTE            | 8,1                       | -9               | 0             | 5               | 0             |
| JÁTIVA                | 11,8                      | -4               | 1             | 5               | 0             |
| ALCIRA                | 10,3                      | -7               | 0             | 5               | 0             |
| CULLERA               | 10,1                      | -5               | 0             | 5               | 0             |
| GANDÍA                | 12,9                      | 2                | 1             | 6               | 1             |

**ANEXO 3.79: ARTICULACIÓN SOCIAL MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>% ESTUDIOS UNIVERSITARIOS</b> | <b>INDICE FORMACIÓN</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVEL ECONÓMICO</b> | <b>NORMALIZACION</b> |
|-------------------|----------------------------------|-------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|
| DENIA             | 12,4                             | 3                       | 1                    | 5                      | 0                    |
| BENIDORM          | 8,0                              | -5                      | 0                    | 5                      | 0                    |
| ELCHE             | 7,6                              | -11                     | 0                    | 4                      | 0                    |
| ORIHUELA          | 8,6                              | -11                     | 0                    | 4                      | 0                    |
| TOTANA            | 5,2                              | -25                     | -2                   | 3                      | -1                   |
| LORCA             | 8,0                              | -17                     | -1                   | 3                      | -1                   |
| ÁGUILAS           | 6,8                              | -12                     | 0                    | 3                      | -1                   |
| TORREVIEJA        | 7,2                              | -5                      | 0                    | 5                      | 0                    |
| SAN JAVIER        | 11,4                             | -6                      | 0                    | 5                      | 0                    |
| MAZARRÓN          | 5,4                              | -15                     | -1                   | 4                      | 0                    |
| MULA              | 5,9                              | -21                     | -1                   | 3                      | -1                   |
| CARAVACA          | 7,3                              | -20                     | -1                   | 3                      | -1                   |
| Media             |                                  | -9                      |                      | 5                      |                      |
| Desviación típica |                                  | 9                       |                      | 1                      |                      |



**ANEXO 3.79: ARTICULACIÓN SOCIAL MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI**

| <b>MUNICIPIOS</b>     | <b>SUMA NORMALIZADOS</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-----------------------|--------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID                | 6                        | 2                    | MUY ALTO       |
| TARANCÓN              | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| CUENCA                | 3                        | 1                    | ALTO           |
| CARBONERAS            |                          |                      |                |
| REQUENA               | -2                       | -1                   | BAJO           |
| CHESTE                | 1                        | 1                    | ALTO           |
| VALENCIA              | 3                        | 1                    | ALTO           |
| LA ALMARCHA           |                          |                      |                |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| CASAS IBÁÑEZ          | -2                       | -1                   | BAJO           |
| SAGUNTO               | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 5                        | 2                    | MUY ALTO       |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 4                        | 2                    | MUY ALTO       |
| VINAROS               | 1                        | 0                    | MEDIO          |
| SEGORBE               | 3                        | 1                    | ALTO           |
| ONDA                  | 5                        | 2                    | MUY ALTO       |
| ARANJUEZ              | 1                        | 1                    | ALTO           |
| ALCÁZAR               | -2                       | -1                   | BAJO           |
| VILLARROBLEDO         | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| LA RODA               | -3                       | -1                   | BAJO           |
| ALBACETE              | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| HELLÍN                | -6                       | -2                   | MUY BAJO       |
| CIEZA                 | -4                       | -2                   | MUY BAJO       |
| MURCIA                | 1                        | 1                    | ALTO           |
| TORREPACHECO          | 3                        | 1                    | ALTO           |
| CARTAGENA             | -2                       | -1                   | BAJO           |
| JUMILLA               | -3                       | -1                   | BAJO           |
| YECLA                 | 1                        | 0                    | MEDIO          |
| ALMANSA               | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| VILLENA               | 1                        | 0                    | MEDIO          |
| ELDA                  | -4                       | -2                   | MUY BAJO       |
| ALICANTE              | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| ALCOY                 | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| ONTENIENTE            | 1                        | 0                    | MEDIO          |
| JÁTIVA                | 1                        | 0                    | MEDIO          |
| ALCIRA                | 1                        | 0                    | MEDIO          |
| CULLERA               | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| GANDÍA                | 3                        | 1                    | ALTO           |

**ANEXO 3.79: ARTICULACIÓN SOCIAL MUNICIPAL COMIENZOS S.XXI**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>SUMA NORMALIZADOS</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|-------------------|--------------------------|----------------------|----------------|
| DENIA             | 2                        | 1                    | ALTO           |
| BENIDORM          | 2                        | 1                    | ALTO           |
| ELCHE             | -1                       | 0                    | MEDIO          |
| ORIHUELA          | -1                       | -1                   | BAJO           |
| TOTANA            | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| LORCA             | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| ÁGUILAS           | 0                        | 0                    | MEDIO          |
| TORREVIEJA        | -3                       | -1                   | BAJO           |
| SAN JAVIER        | 2                        | 1                    | ALTO           |
| MAZARRÓN          | 2                        | 1                    | ALTO           |
| MULA              | -3                       | -1                   | BAJO           |
| CARAVACA          | -5                       | -2                   | MUY BAJO       |
| Media             | 0                        |                      |                |
| Desviación típica | 2                        |                      |                |

**ANEXO 4.1: DISTANCIAS Y TIEMPOS ENTRE CIUDADES CON ESTACIÓN DE AVE****DISTANCIAS AVE MUNICIPIOS CON ESTACIÓN**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>MADRID</b> | <b>CUENCA</b> | <b>CASTELLON</b> | <b>VALENCIA</b> | <b>ALBACETE</b> | <b>ALICANTE</b> | <b>MURCIA</b> |
|-------------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| MADRID            | -             | 190           | 468              | 409             | 328             | 499             | 544           |
| CUENCA            | 190           | -             | 277              | 219             | 138             | 309             | 353           |
| CASTELLON         | 468           | 277           | -                | 59              | 256             | 233             | 278           |
| VALENCIA          | 409           | 219           | 59               | -               | 198             | 175             | 219           |
| ALBACETE          | 328           | 138           | 256              | 198             | -               | 171             | 216           |
| ALICANTE          | 499           | 309           | 233              | 175             | 171             | -               | 71            |
| MURCIA            | 544           | 353           | 278              | 219             | 216             | 71              | -             |
| VINAROZ           | 543           | 352           | 75               | 134             | 331             | 308             | 353           |
| REQUENA           | 354           | 164           | 114              | 55              | 152             | 230             | 274           |
| JÁTIVA            | 469           | 279           | 119              | 60              | 138             | 115             | 160           |
| VILLENA           | 444           | 254           | 179              | 120             | 116             | 55              | 99            |
| ELCHE             | 498           | 308           | 232              | 173             | 170             | 25              | 46            |
| ORIHUELA          | 520           | 330           | 254              | 195             | 192             | 47              | 24            |
| CARTAGENA         | 600           | 410           | 334              | 275             | 272             | 127             | 65            |
| LORCA             | 599           | 408           | 333              | 274             | 271             | 126             | 64            |

**TIEMPOS AVE MUNICIPIOS CON ESTACIÓN**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>MADRID</b> | <b>CUENCA</b> | <b>CASTELLON</b> | <b>VALENCIA</b> | <b>ALBACETE</b> | <b>ALICANTE</b> | <b>MURCIA</b> |
|-------------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| MADRID            | -             | 0,78          | 2,03             | 1,68            | 1,35            | 1,92            | 2,06          |
| CUENCA            | 0,78          | -             | 1,25             | 0,90            | 0,57            | 1,14            | 1,28          |
| CASTELLON         | 2,03          | 1,25          | -                | 0,35            | 1,42            | 1,23            | 1,41          |
| VALENCIA          | 1,68          | 0,90          | 0,35             | -               | 1,07            | 0,87            | 1,06          |
| ALBACETE          | 1,35          | 0,57          | 1,42             | 1,07            | -               | 0,57            | 0,72          |
| ALICANTE          | 1,92          | 1,14          | 1,23             | 0,87            | 0,57            | -               | 0,38          |
| MURCIA            | 2,06          | 1,28          | 1,41             | 1,06            | 0,72            | 0,38            | -             |
| VINAROZ           | 2,49          | 1,71          | 0,45             | 0,81            | 1,88            | 1,68            | 1,86          |
| REQUENA           | 1,45          | 0,67          | 0,58             | 0,23            | 0,62            | 1,10            | 1,28          |
| JÁTIVA            | 2,00          | 1,22          | 0,68             | 0,32            | 0,65            | 0,55            | 0,83          |
| VILLENA           | 1,82          | 1,04          | 1,01             | 0,65            | 0,48            | 0,22            | 0,50          |
| ELCHE             | 2,04          | 1,26          | 1,23             | 0,87            | 0,70            | 0,10            | 0,21          |
| ORIHUELA          | 2,17          | 1,39          | 1,36             | 1,00            | 0,83            | 0,24            | 0,11          |
| CARTAGENA         | 2,28          | 1,50          | 1,63             | 1,27            | 0,94            | 0,60            | 0,22          |
| LORCA             | 2,28          | 1,50          | 1,62             | 1,27            | 0,93            | 0,59            | 0,21          |

**ANEXO 4.2: TIEMPOS AVE CAPITALES DE PROVINCIA-RESTO DE CIUDADES**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>MADRID</b> | <b>CUENCA</b> | <b>CASTELLON</b> | <b>VALENCIA</b> | <b>ALBACETE</b> | <b>ALICANTE</b> | <b>MURCIA</b> | <b>ACC. INTEGRAL</b> |
|----------------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------------|
| MADRID               | -             | 0,78          | 2,03             | 1,68            | 1,35            | 1,92            | 2,06          | 9,82                 |
| CUENCA               | 0,78          | -             | 1,25             | 0,90            | 0,57            | 1,14            | 1,28          | 5,92                 |
| CASTELLON            | 2,03          | 1,25          | -                | 0,35            | 1,42            | 1,23            | 1,41          | 7,70                 |
| VALENCIA             | 1,68          | 0,90          | 0,35             | -               | 1,07            | 0,87            | 1,06          | 5,93                 |
| ALBACETE             | 1,35          | 0,57          | 1,42             | 1,07            | -               | 0,57            | 0,72          | 5,69                 |
| ALICANTE             | 1,92          | 1,14          | 1,23             | 0,87            | 0,57            | -               | 0,38          | 6,11                 |
| MURCIA               | 2,06          | 1,28          | 1,41             | 1,06            | 0,72            | 0,38            | -             | 6,91                 |
| VINAROS              | 2,49          | 1,71          | 0,45             | 0,81            | 1,88            | 1,68            | 1,86          | 10,88                |
| REQUENA              | 1,45          | 0,67          | 0,58             | 0,23            | 0,62            | 1,10            | 1,28          | 5,93                 |
| JÁTIVA               | 2,00          | 1,22          | 0,68             | 0,32            | 0,65            | 0,55            | 0,83          | 6,24                 |
| VILLENA              | 1,82          | 1,04          | 1,01             | 0,65            | 0,48            | 0,22            | 0,50          | 5,72                 |
| ELCHE                | 2,04          | 1,26          | 1,23             | 0,87            | 0,70            | 0,10            | 0,21          | 6,40                 |
| ORIHUELA             | 2,17          | 1,39          | 1,36             | 1,00            | 0,83            | 0,24            | 0,11          | 7,10                 |
| CARTAGENA            | 2,28          | 1,50          | 1,63             | 1,27            | 0,94            | 0,60            | 0,22          | 8,44                 |
| LORCA                | 2,28          | 1,50          | 1,62             | 1,27            | 0,93            | 0,59            | 0,21          | 8,41                 |
| TARANCÓN             | 0,75          | 1,00          | 2,25             | 1,90            | 1,57            | 2,14            | 2,28          | 11,89                |
| CARBONERAS           | 1,31          | 0,53          | 1,78             | 1,43            | 1,10            | 1,67            | 1,81          | 9,63                 |
| CHESTE               | 1,82          | 1,04          | 0,72             | 0,37            | 0,99            | 1,24            | 1,43          | 7,62                 |
| LA ALMARCHA          | 1,50          | 0,72          | 1,97             | 1,62            | 0,95            | 1,52            | 1,67          | 9,95                 |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 1,56          | 0,78          | 1,28             | 0,93            | 0,92            | 1,49            | 1,64          | 8,60                 |
| CASAS IBÁÑEZ         | 2,03          | 1,25          | 1,13             | 0,78            | 0,68            | 1,25            | 1,40          | 8,51                 |
| SAGUNTO              | 2,00          | 1,22          | 0,67             | 0,32            | 1,39            | 1,19            | 1,38          | 8,17                 |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 2,56          | 1,78          | 0,53             | 0,88            | 1,95            | 1,76            | 1,94          | 11,41                |
| SEGORBE              | 2,23          | 1,45          | 0,60             | 0,55            | 1,62            | 1,42            | 1,61          | 9,47                 |
| ONDA                 | 2,26          | 1,48          | 0,23             | 0,58            | 1,65            | 1,46            | 1,64          | 9,31                 |
| ARANJUEZ             | 0,58          | 1,36          | 2,61             | 2,26            | 1,93            | 2,50            | 2,64          | 13,88                |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | 1,45          | 1,68          | 2,93             | 2,58            | 1,65            | 2,22            | 2,37          | 14,88                |
| VILLARROBLEDO        | 2,03          | 1,45          | 2,39             | 2,04            | 0,97            | 1,54            | 1,69          | 12,11                |
| LA RODA              | 1,80          | 1,02          | 1,87             | 1,52            | 0,45            | 1,02            | 1,17          | 8,84                 |
| HELLÍN               | 2,00          | 1,22          | 2,07             | 1,72            | 0,65            | 1,21            | 0,83          | 9,70                 |
| CIEZA                | 2,35          | 1,57          | 1,84             | 1,49            | 1,00            | 0,81            | 0,43          | 9,48                 |
| TORRE-PACHECO        | 2,49          | 1,71          | 1,84             | 1,49            | 1,15            | 0,81            | 0,43          | 9,92                 |
| JUMILLA              | 2,41          | 1,63          | 1,59             | 1,23            | 1,06            | 0,81            | 1,03          | 9,75                 |
| YECLA                | 2,11          | 1,33          | 1,29             | 0,93            | 0,76            | 0,51            | 0,78          | 7,71                 |
| ALMANSA              | 2,12          | 1,34          | 1,23             | 0,87            | 0,77            | 0,59            | 0,87          | 7,78                 |
| ELDA                 | 2,10          | 1,32          | 1,29             | 0,93            | 0,76            | 0,47            | 0,58          | 7,44                 |

**ANEXO 4.2: TIEMPOS AVE CAPITALES DE PROVINCIA-RESTO DE CIUDADES**

| <b>MUNICIPIOS</b> | <b>MADRID</b> | <b>CUENCA</b> | <b>CASTELLON</b> | <b>VALENCIA</b> | <b>ALBACETE</b> | <b>ALICANTE</b> | <b>MURCIA</b> | <b>ACC. INTEGRAL</b> |
|-------------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------------|
| ALCOY             | 2,50          | 1,72          | 1,18             | 0,82            | 0,99            | 0,58            | 1,01          | 8,80                 |
| ONTENIENTE        | 2,30          | 1,52          | 0,98             | 0,62            | 0,95            | 0,71            | 0,98          | 8,05                 |
| ALCIRA            | 2,20          | 1,42          | 0,87             | 0,52            | 0,92            | 0,82            | 1,10          | 7,85                 |
| CULLERA           | 2,21          | 1,43          | 0,88             | 0,53            | 1,23            | 1,14            | 1,41          | 8,83                 |
| GANDÍA            | 2,45          | 1,67          | 1,12             | 0,77            | 1,25            | 0,98            | 1,43          | 9,66                 |
| DENIA             | 2,73          | 1,95          | 1,40             | 1,05            | 1,60            | 0,87            | 1,25          | 10,85                |
| BENIDORM          | 2,92          | 1,57          | 1,63             | 1,27            | 1,00            | 0,43            | 0,81          | 9,62                 |
| TOTANA            | 2,53          | 1,75          | 1,88             | 1,53            | 1,19            | 0,85            | 0,47          | 10,20                |
| ÁGUILAS           | 2,65          | 1,87          | 1,99             | 1,64            | 1,30            | 0,96            | 0,58          | 11,00                |
| TORREVIEJA        | 2,52          | 1,74          | 1,71             | 1,35            | 1,18            | 0,59            | 0,46          | 9,55                 |
| SAN JAVIER        | 2,48          | 1,70          | 1,83             | 1,48            | 1,14            | 0,80            | 0,42          | 9,85                 |
| MAZARRÓN          | 2,72          | 1,93          | 2,06             | 1,71            | 1,37            | 1,03            | 0,65          | 11,47                |
| MULA              | 2,43          | 1,65          | 1,78             | 1,43            | 1,09            | 0,75            | 0,37          | 9,50                 |
| CARAVACA          | 2,89          | 2,11          | 2,24             | 1,89            | 1,55            | 1,21            | 0,83          | 12,72                |

**ANEXO 4.3: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD CARRETERA 2000-AVE****CARRETERA**

| MUNICIPIOS           | ACC. INTEGRAL |
|----------------------|---------------|
| MADRID               | 17,85         |
| CUENCA               | 13,87         |
| CASTELLON            | 14,09         |
| VALENCIA             | 11,39         |
| ALBACETE             | 11,10         |
| ALICANTE             | 12,84         |
| MURCIA               | 13,14         |
| VINAROS              | 18,68         |
| REQUENA              | 10,71         |
| JÁTIVA               | 11,47         |
| VILLENA              | 11,16         |
| ELCHE                | 12,70         |
| ORIHUELA             | 13,38         |
| CARTAGENA            | 15,64         |
| LORCA                | 16,82         |
| TARANCÓN             | 14,20         |
| CARBONERAS           | 14,06         |
| CHESTE               | 11,18         |
| LA ALMARCHA          | 11,39         |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 10,98         |
| CASAS IBÁÑEZ         | 11,01         |
| SAGUNTO              | 12,20         |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 17,02         |
| SEGORBE              | 13,64         |
| ONDA                 | 14,06         |
| ARANJUEZ             | 18,28         |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | 16,47         |
| VILLARROBLEDO        | 13,51         |
| LA RODA              | 11,12         |
| HELLÍN               | 12,14         |
| CIEZA                | 12,49         |
| TORRE-PACHECO        | 15,11         |
| JUMILLA              | 12,16         |
| YECLA                | 11,74         |
| ALMANSA              | 10,61         |
| ELDA                 | 12,00         |
| ALCOY                | 12,35         |
| ONTENIENTE           | 11,98         |
| ALCIRA               | 11,73         |
| CULLERA              | 12,08         |
| GANDÍA               | 12,51         |
| DENIA                | 13,76         |
| BENIDORM             | 13,54         |
| TOTANA               | 13,93         |
| AGUILAS              | 18,70         |
| TORREVIEJA           | 14,15         |
| SAN JAVIER           | 13,81         |
| MAZARRÓN             | 15,34         |
| MULA                 | 14,30         |
| CARAVACA             | 15,19         |

**ALTA VELOCIDAD**

| MUNICIPIOS       | ACC. INTEGRAL |
|------------------|---------------|
| MADRID           | 9,82          |
| CUENCA           | 5,92          |
| CASTELLON        | 7,70          |
| VALENCIA         | 5,93          |
| ALBACETE         | 5,69          |
| ALICANTE         | 6,11          |
| MURCIA           | 6,91          |
| VINAROS          | 10,88         |
| REQUENA          | 5,93          |
| JÁTIVA           | 6,24          |
| VILLENA          | 5,72          |
| ELCHE            | 6,40          |
| ORIHUELA         | 7,10          |
| CARTAGENA        | 8,44          |
| LORCA            | 8,41          |
| TARANCÓN         | 11,89         |
| CARBONERAS       | 9,63          |
| CHESTE           | 7,62          |
| LA ALMARCHA      | 9,95          |
| MOTILLA DEL PALA | 8,60          |
| CASAS IBÁÑEZ     | 8,51          |
| SAGUNTO          | 8,17          |
| ALCALÁ DE CHIVER | 11,41         |
| SEGORBE          | 9,47          |
| ONDA             | 9,31          |
| ARANJUEZ         | 13,88         |
| ALCÁZAR DE SAN J | 14,88         |
| VILLARROBLEDO    | 12,11         |
| LA RODA          | 8,84          |
| HELLÍN           | 9,70          |
| CIEZA            | 9,48          |
| TORRE-PACHECO    | 9,92          |
| JUMILLA          | 9,75          |
| YECLA            | 7,71          |
| ALMANSA          | 7,78          |
| ELDA             | 7,44          |
| ALCOY            | 8,80          |
| ONTENIENTE       | 8,05          |
| ALCIRA           | 7,85          |
| CULLERA          | 8,83          |
| GANDÍA           | 9,66          |
| DENIA            | 10,85         |
| BENIDORM         | 9,62          |
| TOTANA           | 10,20         |
| AGUILAS          | 11,00         |
| TORREVIEJA       | 9,55          |
| SAN JAVIER       | 9,85          |
| MAZARRÓN         | 11,47         |
| MULA             | 9,50          |
| CARAVACA         | 12,72         |

**ANEXO 4.3: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD CARRETERA 2000-AVE****VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>TASA DE VARIACIÓN</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|----------------------|--------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID               | -45                      | -1                   | 2              |
| CUENCA               | -57                      | -2                   | 1              |
| CASTELLON            | -45                      | -1                   | 2              |
| VALENCIA             | -48                      | -1                   | 2              |
| ALBACETE             | -49                      | -1                   | 2              |
| ALICANTE             | -52                      | -2                   | 1              |
| MURCIA               | -47                      | -1                   | 2              |
| VINAROZ              | -42                      | -1                   | 2              |
| REQUENA              | -45                      | -1                   | 2              |
| JÁTIVA               | -46                      | -1                   | 2              |
| VILLENA              | -49                      | -1                   | 2              |
| ELCHE                | -50                      | -1                   | 2              |
| ORIHUELA             | -47                      | -1                   | 2              |
| CARTAGENA            | -46                      | -1                   | 2              |
| LORCA                | -50                      | -1                   | 2              |
| TARANCÓN             | -16                      | 1                    | 4              |
| CARBONERAS           | -32                      | 0                    | 3              |
| CHESTE               | -32                      | 0                    | 3              |
| LA ALMARCHA          | -13                      | 2                    | 5              |
| MOTILLA DEL PALANCAR | -22                      | 1                    | 4              |
| CASAS IBÁÑEZ         | -23                      | 1                    | 4              |
| SAGUNTO              | -33                      | 0                    | 3              |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | -33                      | 0                    | 3              |
| SEGORBE              | -31                      | 0                    | 3              |
| ONDA                 | -34                      | 0                    | 3              |
| ARANJUEZ             | -24                      | 1                    | 4              |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | -10                      | 2                    | 5              |
| VILLARROBLEDO        | -10                      | 2                    | 5              |
| LA RODA              | -20                      | 1                    | 4              |
| HELLÍN               | -20                      | 1                    | 4              |
| CIEZA                | -24                      | 1                    | 4              |
| TORRE-PACHECO        | -34                      | 0                    | 3              |
| JUMILLA              | -20                      | 1                    | 4              |
| YECLA                | -34                      | 0                    | 3              |
| ALMANSA              | -27                      | 1                    | 3              |
| ELDA                 | -38                      | 0                    | 3              |
| ALCOY                | -29                      | 0                    | 3              |
| ONTENIENTE           | -33                      | 0                    | 3              |
| ALCIRA               | -33                      | 0                    | 3              |
| CULLERA              | -27                      | 0                    | 3              |
| GANDÍA               | -23                      | 1                    | 4              |
| DENIA                | -21                      | 1                    | 4              |
| BENIDORM             | -29                      | 0                    | 3              |
| TOTANA               | -27                      | 0                    | 3              |
| AGUILAS              | -41                      | -1                   | 2              |
| TORREVIEJA           | -33                      | 0                    | 3              |
| SAN JAVIER           | -29                      | 0                    | 3              |
| MAZARRÓN             | -25                      | 1                    | 4              |
| MULA                 | -34                      | 0                    | 3              |
| CARAVACA             | -16                      | 1                    | 4              |
| Media                | -33                      |                      |                |
| Desviación           | 12                       |                      |                |

**ANEXO 4.4: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD FERROCARIL 2000 - AVE****CARRETERA**

| MUNICIPIOS           | ACC. INTEGRAL |
|----------------------|---------------|
| MADRID               | 22,22         |
| CUENCA               | 25,16         |
| CASTELLON            | 20,34         |
| VALENCIA             | 14,16         |
| ALBACETE             | 12,89         |
| ALICANTE             | 14,51         |
| MURCIA               | 21,50         |
| VINAROS              | 28,66         |
| REQUENA              | 22,73         |
| JÁTIVA               | 15,21         |
| VILLENA              | 19,74         |
| ELCHE                | 21,57         |
| ORIHUELA             | 24,57         |
| CARTAGENA            | 28,11         |
| LORCA                | 29,34         |
| TARANCÓN             | 32,68         |
| CARBONERAS           | 27,70         |
| CHESTE               | 20,16         |
| LA ALMARCHA          | 20,56         |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 16,03         |
| CASAS IBÁÑEZ         | 16,27         |
| SAGUNTO              | 18,21         |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 24,86         |
| SEGORBE              | 27,01         |
| ONDA                 | 21,95         |
| ARANJUEZ             | 24,50         |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | 18,21         |
| VILLARROBLEDO        | 18,48         |
| LA RODA              | 16,40         |
| HELLÍN               | 23,29         |
| CIEZA                | 23,31         |
| TORRE-PACHECO        | 29,94         |
| JUMILLA              | 23,39         |
| YECLA                | 20,87         |
| ALMANSA              | 16,37         |
| ELDA                 | 15,92         |
| ALCOY                | 27,81         |
| ONTENIENTE           | 26,99         |
| ALCIRA               | 23,58         |
| CULLERA              | 20,10         |
| GANDÍA               | 22,45         |
| DENIA                | 23,71         |
| BENIDORM             | 21,15         |
| TOTANA               | 26,94         |
| ÁGUILAS              | 39,00         |
| TORREVIEJA           | 27,02         |
| SAN JAVIER           | 31,13         |
| MAZARRÓN             | 31,12         |
| MULA                 | 24,76         |
| CARAVACA             | 28,40         |

**ALTA VELOCIDAD**

| MUNICIPIOS           | ACC. INTEGRAL |
|----------------------|---------------|
| MADRID               | 9,82          |
| CUENCA               | 5,92          |
| CASTELLON            | 7,70          |
| VALENCIA             | 5,93          |
| ALBACETE             | 5,69          |
| ALICANTE             | 6,11          |
| MURCIA               | 6,91          |
| VINAROS              | 10,88         |
| REQUENA              | 5,93          |
| JÁTIVA               | 6,24          |
| VILLENA              | 5,72          |
| ELCHE                | 6,40          |
| ORIHUELA             | 7,10          |
| CARTAGENA            | 8,44          |
| LORCA                | 8,41          |
| TARANCÓN             | 11,89         |
| CARBONERAS           | 9,63          |
| CHESTE               | 7,62          |
| LA ALMARCHA          | 9,95          |
| MOTILLA DEL PALANCAR | 8,60          |
| CASAS IBÁÑEZ         | 8,51          |
| SAGUNTO              | 8,17          |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | 11,41         |
| SEGORBE              | 9,47          |
| ONDA                 | 9,31          |
| ARANJUEZ             | 13,88         |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | 14,88         |
| VILLARROBLEDO        | 12,11         |
| LA RODA              | 8,84          |
| HELLÍN               | 9,70          |
| CIEZA                | 9,48          |
| TORRE-PACHECO        | 9,92          |
| JUMILLA              | 9,75          |
| YECLA                | 7,71          |
| ALMANSA              | 7,78          |
| ELDA                 | 7,44          |
| ALCOY                | 8,80          |
| ONTENIENTE           | 8,05          |
| ALCIRA               | 7,85          |
| CULLERA              | 8,83          |
| GANDÍA               | 9,66          |
| DENIA                | 10,85         |
| BENIDORM             | 9,62          |
| TOTANA               | 10,20         |
| ÁGUILAS              | 11,00         |
| TORREVIEJA           | 9,55          |
| SAN JAVIER           | 9,85          |
| MAZARRÓN             | 11,47         |
| MULA                 | 9,50          |
| CARAVACA             | 12,72         |



**ANEXO 4.4: VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD FERROCARIL 2000 - AVE****VARIACIÓN DE ACCESIBILIDAD**

| <b>MUNICIPIOS</b>    | <b>TASA DE VARIACIÓN</b> | <b>NORMALIZACION</b> | <b>NIVELES</b> |
|----------------------|--------------------------|----------------------|----------------|
| MADRID               | -56                      | 0                    | 3              |
| CUENCA               | -76                      | -2                   | 1              |
| CASTELLON            | -62                      | 0                    | 3              |
| VALENCIA             | -58                      | 0                    | 3              |
| ALBACETE             | -56                      | 0                    | 3              |
| ALICANTE             | -58                      | 0                    | 3              |
| MURCIA               | -68                      | -1                   | 2              |
| VINAROZ              | -62                      | 0                    | 3              |
| REQUENA              | -74                      | -1                   | 2              |
| JÁTIVA               | -59                      | 0                    | 3              |
| VILLENA              | -71                      | -1                   | 2              |
| ELCHE                | -70                      | -1                   | 2              |
| ORIHUELA             | -71                      | -1                   | 2              |
| CARTAGENA            | -70                      | -1                   | 2              |
| LORCA                | -71                      | -1                   | 2              |
| TARANCÓN             | -64                      | 0                    | 3              |
| CARBONERAS           | -65                      | -1                   | 2              |
| CHESTE               | -62                      | 0                    | 3              |
| LA ALMARCHA          | -52                      | 1                    | 4              |
| MOTILLA DEL PALANCAR | -46                      | 1                    | 4              |
| CASAS IBÁÑEZ         | -48                      | 1                    | 4              |
| SAGUNTO              | -55                      | 0                    | 3              |
| ALCALÁ DE CHIVERT    | -54                      | 1                    | 4              |
| SEGORBE              | -65                      | -1                   | 2              |
| ONDA                 | -58                      | 0                    | 3              |
| ARANJUEZ             | -43                      | 2                    | 5              |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN  | -18                      | 4                    | 7              |
| VILLARROBLEDO        | -34                      | 2                    | 5              |
| LA RODA              | -46                      | 1                    | 4              |
| HELLÍN               | -58                      | 0                    | 3              |
| CIEZA                | -59                      | 0                    | 3              |
| TORRE-PACHECO        | -67                      | -1                   | 2              |
| JUMILLA              | -58                      | 0                    | 2              |
| YECLA                | -63                      | 0                    | 4              |
| ALMANSA              | -52                      | 1                    | 4              |
| ELDA                 | -53                      | 1                    | 4              |
| ALCOY                | -68                      | -1                   | 2              |
| ONTENIENTE           | -70                      | -1                   | 2              |
| ALCIRA               | -67                      | -1                   | 2              |
| CULLERA              | -56                      | 0                    | 3              |
| GANDÍA               | -57                      | 0                    | 3              |
| DENIA                | -54                      | 1                    | 4              |
| BENIDORM             | -55                      | 0                    | 3              |
| TOTANA               | -62                      | 0                    | 3              |
| AGUILAS              | -72                      | -1                   | 2              |
| TORREVIEJA           | -65                      | 0                    | 3              |
| SAN JAVIER           | -68                      | -1                   | 2              |
| MAZARRÓN             | -63                      | 0                    | 3              |
| MULA                 | -62                      | 0                    | 3              |
| CARAVACA             | -55                      | 0                    | 3              |
| Media                | -60                      |                      |                |
| Desviación           | 10                       |                      |                |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO CARRETERA**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | 3,58          |
| VALENCIA  | 3,12          |
| CUENCA    | 1,75          |
| ALBACETE  | 2,32          |
| ALICANTE  | 3,63          |
| MURCIA    | 3,45          |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | 1,65             | 2,45             | 3,22          | 2,43          |
| VALENCIA  | 2,23             | 3,03             | 3,80          | 3,02          |
| CUENCA    | 4,05             | 4,87             | 5,62          | 4,10          |
| ALBACETE  | 3,88             | 4,68             | 5,45          | 4,67          |
| ALICANTE  | 3,73             | 4,53             | 5,30          | 4,50          |
| MURCIA    | 4,17             | 4,97             | 5,73          | 4,93          |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | 4,32           |
| VALENCIA  | 4,72           |
| CUENCA    | 4,00           |
| ALBACETE  | 5,23           |
| ALICANTE  | 6,22           |
| MURCIA    | 6,37           |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | 4,35            |
| VALENCIA  | 4,77            |
| CUENCA    | 4,08            |
| ALBACETE  | 5,62            |
| ALICANTE  | 6,25            |
| MURCIA    | 6,68            |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO CARRETERA**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIAN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | 5,00           | 5,02                 | 5,35          |
| VALENCIA  | 5,42           | 5,43                 | 5,75          |
| CUENCA    | 4,60           | 4,77                 | 4,88          |
| ALBACETE  | 5,15           | 6,02                 | 5,45          |
| ALICANTE  | 6,47           | 6,93                 | 6,77          |
| MURCIA    | 6,30           | 7,15                 | 6,58          |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | 4,37           | 5,35              | 5,70            | 5,40          | 4,47         | 5,57             | 5,78          | 6,40        | 3,95         |
| VALENCIA  | 3,88           | 4,87              | 5,22            | 4,97          | 3,98         | 5,08             | 5,30          | 5,92        | 3,93         |
| CUENCA    | 2,52           | 3,52              | 3,87            | 3,62          | 2,63         | 3,73             | 3,93          | 4,57        | 2,92         |
| ALBACETE  | 3,08           | 4,07              | 4,43            | 4,17          | 3,18         | 4,30             | 4,50          | 5,13        | 4,15         |
| ALICANTE  | 4,40           | 5,38              | 5,75            | 5,48          | 4,50         | 5,62             | 5,82          | 6,45        | 5,42         |
| MURCIA    | 4,22           | 5,22              | 5,57            | 5,32          | 4,32         | 5,43             | 5,63          | 6,27        | 5,30         |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | 3,83               | 3,88          | 4,00               |
| VALENCIA  | 3,35               | 3,40          | 3,52               |
| CUENCA    | 1,55               | 2,07          | 2,67               |
| ALBACETE  | 2,55               | 2,58          | 2,28               |
| ALICANTE  | 3,87               | 3,90          | 3,67               |
| MURCIA    | 3,68               | 3,73          | 3,48               |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOS</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | 6,13           | 6,85           |
| VALENCIA  | 5,65           | 6,38           |
| CUENCA    | 4,30           | 5,02           |
| ALBACETE  | 4,85           | 5,58           |
| ALICANTE  | 6,17           | 6,90           |
| MURCIA    | 6,00           | 6,62           |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO CARRETERA**

|           | <b>ALMERÍA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | 4,38           | 4,88           | 5,88          | 6,45           | 5,35           | 4,80        | 7,20          | 7,45         |
| VALENCIA  | 3,78           | 4,30           | 5,30          | 5,97           | 4,87           | 4,32        | 6,72          | 6,97         |
| CUENCA    | 4,53           | 4,23           | 5,17          | 5,18           | 4,07           | 3,52        | 5,93          | 6,17         |
| ALBACETE  | 3,10           | 3,58           | 4,58          | 4,60           | 3,50           | 2,93        | 5,35          | 5,60         |
| ALICANTE  | 2,50           | 3,02           | 4,02          | 5,00           | 4,68           | 3,53        | 5,78          | 5,87         |
| MURCIA    | 1,92           | 2,42           | 3,43          | 4,42           | 4,10           | 2,93        | 5,18          | 5,25         |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO AVE**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | 2,03          |
| VALENCIA  | 1,68          |
| CUENCA    | 0,78          |
| ALBACETE  | 1,35          |
| ALICANTE  | 1,92          |
| MURCIA    | 2,06          |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | 0,93             | 1,38             | 1,83          | 1,34          |
| VALENCIA  | 1,28             | 1,74             | 2,19          | 1,70          |
| CUENCA    | 2,18             | 2,63             | 3,09          | 2,60          |
| ALBACETE  | 2,35             | 2,80             | 3,26          | 2,77          |
| ALICANTE  | 2,16             | 2,61             | 3,06          | 2,57          |
| MURCIA    | 2,34             | 2,79             | 3,24          | 2,76          |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | 2,82           |
| VALENCIA  | 2,46           |
| CUENCA    | 3,14           |
| ALBACETE  | 3,53           |
| ALICANTE  | 3,34           |
| MURCIA    | 3,52           |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | 2,85            |
| VALENCIA  | 2,49            |
| CUENCA    | 3,17            |
| ALBACETE  | 3,56            |
| ALICANTE  | 3,37            |
| MURCIA    | 3,55            |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO AVE**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | 3,32           | 3,25                 | 3,61          |
| VALENCIA  | 2,97           | 2,89                 | 3,26          |
| CUENCA    | 3,65           | 3,58                 | 3,94          |
| ALBACETE  | 4,04           | 3,96                 | 4,33          |
| ALICANTE  | 3,84           | 3,77                 | 4,13          |
| MURCIA    | 4,02           | 3,95                 | 4,32          |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | 2,50           | 3,06              | 3,30            | 3,75          | 2,59         | 3,09             | 3,39          | 3,90        | 2,80         |
| VALENCIA  | 2,15           | 2,70              | 2,95            | 3,39          | 2,23         | 2,73             | 3,04          | 3,55        | 2,45         |
| CUENCA    | 1,25           | 1,81              | 2,05            | 2,49          | 1,34         | 1,84             | 2,14          | 2,65        | 2,28         |
| ALBACETE  | 1,82           | 2,37              | 2,62            | 3,06          | 1,90         | 2,40             | 2,71          | 3,22        | 2,85         |
| ALICANTE  | 2,39           | 2,94              | 3,19            | 3,63          | 2,47         | 2,97             | 3,28          | 3,79        | 3,32         |
| MURCIA    | 2,54           | 3,09              | 3,34            | 3,78          | 2,62         | 3,12             | 3,43          | 3,93        | 3,50         |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | 2,45               | 2,53          | 2,95               |
| VALENCIA  | 2,10               | 2,18          | 2,60               |
| CUENCA    | 1,20               | 1,28          | 1,70               |
| ALBACETE  | 1,77               | 1,85          | 2,27               |
| ALICANTE  | 2,34               | 2,42          | 2,84               |
| MURCIA    | 2,48               | 2,56          | 2,98               |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | 3,64           | 4,10           |
| VALENCIA  | 3,29           | 3,74           |
| CUENCA    | 2,39           | 2,85           |
| ALBACETE  | 2,96           | 3,41           |
| ALICANTE  | 3,53           | 3,98           |
| MURCIA    | 3,67           | 4,13           |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO AVE**

|           | <b>ALMERÍA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | 2,49           | 2,77           | 3,40          | 4,00           | 3,78           | 3,71        | 4,46          | 4,65         |
| VALENCIA  | 2,14           | 2,42           | 3,04          | 3,64           | 3,43           | 3,36        | 4,11          | 4,29         |
| CUENCA    | 2,37           | 2,65           | 3,37          | 3,28           | 2,53           | 2,46        | 3,74          | 3,93         |
| ALBACETE  | 1,80           | 2,08           | 2,71          | 3,31           | 3,10           | 3,03        | 3,77          | 3,96         |
| ALICANTE  | 1,47           | 1,75           | 2,37          | 2,97           | 2,73           | 3,44        | 3,43          | 3,62         |
| MURCIA    | 1,08           | 1,36           | 1,99          | 2,59           | 2,35           | 3,06        | 3,05          | 3,24         |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (ABSOLUTA)**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | -1,55         |
| VALENCIA  | -1,44         |
| CUENCA    | -0,97         |
| ALBACETE  | -0,97         |
| ALICANTE  | -1,71         |
| MURCIA    | -1,39         |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | -0,72            | -1,07            | -1,39         | -1,09         |
| VALENCIA  | -0,95            | -1,29            | -1,61         | -1,32         |
| CUENCA    | -1,87            | -2,24            | -2,53         | -1,50         |
| ALBACETE  | -1,53            | -1,88            | -2,19         | -1,90         |
| ALICANTE  | -1,57            | -1,92            | -2,24         | -1,93         |
| MURCIA    | -1,83            | -2,18            | -2,49         | -2,17         |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | -1,50          |
| VALENCIA  | -2,26          |
| CUENCA    | -0,86          |
| ALBACETE  | -1,70          |
| ALICANTE  | -2,88          |
| MURCIA    | -2,85          |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | -1,50           |
| VALENCIA  | -2,28           |
| CUENCA    | -0,91           |
| ALBACETE  | -2,06           |
| ALICANTE  | -2,88           |
| MURCIA    | -3,13           |



**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (ABSOLUTA)**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | -1,68          | -1,77                | -1,74         |
| VALENCIA  | -2,45          | -2,54                | -2,49         |
| CUENCA    | -0,95          | -1,19                | -0,94         |
| ALBACETE  | -1,11          | -2,06                | -1,12         |
| ALICANTE  | -2,63          | -3,16                | -2,64         |
| MURCIA    | -2,28          | -3,20                | -2,26         |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | -1,87          | -2,29             | -2,40           | -1,65         | -1,88        | -2,48            | -2,39         | -2,50       | -1,15        |
| VALENCIA  | -1,73          | -2,17             | -2,27           | -1,58         | -1,75        | -2,35            | -2,26         | -2,37       | -1,48        |
| CUENCA    | -1,27          | -1,71             | -1,82           | -1,13         | -1,29        | -1,89            | -1,79         | -1,92       | -0,64        |
| ALBACETE  | -1,26          | -1,70             | -1,81           | -1,11         | -1,28        | -1,90            | -1,79         | -1,91       | -1,30        |
| ALICANTE  | -2,01          | -2,44             | -2,56           | -1,85         | -2,03        | -2,65            | -2,54         | -2,66       | -2,10        |
| MURCIA    | -1,68          | -2,13             | -2,23           | -1,54         | -1,70        | -2,31            | -2,20         | -2,34       | -1,80        |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | -1,38              | -1,35         | -1,05              |
| VALENCIA  | -1,25              | -1,22         | -0,92              |
| CUENCA    | -0,35              | -0,79         | -0,97              |
| ALBACETE  | -0,78              | -0,73         | -0,01              |
| ALICANTE  | -1,53              | -1,48         | -0,83              |
| MURCIA    | -1,20              | -1,17         | -0,50              |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOS</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | -2,49          | -2,75          |
| VALENCIA  | -2,36          | -2,64          |
| CUENCA    | -1,91          | -2,17          |
| ALBACETE  | -1,89          | -2,17          |
| ALICANTE  | -2,64          | -2,92          |
| MURCIA    | -2,33          | -2,49          |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (ABSOLUTA)**

|           | <b>ALMERÍA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | -1,89          | -2,11          | -2,48         | -2,45          | -1,57          | -1,09       | -2,74         | -2,80        |
| VALENCIA  | -1,64          | -1,88          | -2,26         | -2,33          | -1,44          | -0,96       | -2,61         | -2,68        |
| CUENCA    | -2,16          | -1,58          | -1,80         | -1,90          | -1,54          | -1,06       | -2,19         | -2,24        |
| ALBACETE  | -1,30          | -1,50          | -1,87         | -1,29          | -0,40          | 0,10        | -1,58         | -1,64        |
| ALICANTE  | -1,03          | -1,27          | -1,65         | -2,03          | -1,95          | -0,09       | -2,35         | -2,25        |
| MURCIA    | -0,84          | -1,06          | -1,44         | -1,83          | -1,75          | 0,13        | -2,13         | -2,01        |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (%)**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | -43           |
| VALENCIA  | -46           |
| CUENCA    | -55           |
| ALBACETE  | -42           |
| ALICANTE  | -47           |
| MURCIA    | -40           |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | -44              | -44              | -43           | -45           |
| VALENCIA  | -42              | -43              | -42           | -44           |
| CUENCA    | -46              | -46              | -45           | -37           |
| ALBACETE  | -39              | -40              | -40           | -41           |
| ALICANTE  | -42              | -42              | -42           | -43           |
| MURCIA    | -44              | -44              | -43           | -44           |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | -35            |
| VALENCIA  | -48            |
| CUENCA    | -21            |
| ALBACETE  | -32            |
| ALICANTE  | -46            |
| MURCIA    | -45            |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | -35             |
| VALENCIA  | -48             |
| CUENCA    | -22             |
| ALBACETE  | -37             |
| ALICANTE  | -46             |
| MURCIA    | -47             |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (%)**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | -34            | -35                  | -32           |
| VALENCIA  | -45            | -47                  | -43           |
| CUENCA    | -21            | -25                  | -19           |
| ALBACETE  | -22            | -34                  | -21           |
| ALICANTE  | -41            | -46                  | -39           |
| MURCIA    | -36            | -45                  | -34           |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | -43            | -43               | -42             | -31           | -42          | -45              | -41           | -39         | -29          |
| VALENCIA  | -45            | -44               | -43             | -32           | -44          | -46              | -43           | -40         | -38          |
| CUENCA    | -50            | -49               | -47             | -31           | -49          | -51              | -45           | -42         | -22          |
| ALBACETE  | -41            | -42               | -41             | -27           | -40          | -44              | -40           | -37         | -31          |
| ALICANTE  | -46            | -45               | -45             | -34           | -45          | -47              | -44           | -41         | -39          |
| MURCIA    | -40            | -41               | -40             | -29           | -39          | -43              | -39           | -37         | -34          |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | -36                | -35           | -26                |
| VALENCIA  | -37                | -36           | -26                |
| CUENCA    | -23                | -38           | -36                |
| ALBACETE  | -31                | -28           | -1                 |
| ALICANTE  | -40                | -38           | -23                |
| MURCIA    | -32                | -31           | -14                |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOS</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | -41            | -40            |
| VALENCIA  | -42            | -41            |
| CUENCA    | -44            | -43            |
| ALBACETE  | -39            | -39            |
| ALICANTE  | -43            | -42            |
| MURCIA    | -39            | -38            |

**ANEXO 4.5: TIEMPOS CARRETERA 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (%)**

|           | <b>ALMERÍA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | -43            | -43            | -42           | -38            | -29            | -23         | -38           | -38          |
| VALENCIA  | -43            | -44            | -43           | -39            | -30            | -22         | -39           | -38          |
| CUENCA    | -48            | -37            | -35           | -37            | -38            | -30         | -37           | -36          |
| ALBACETE  | -42            | -42            | -41           | -28            | -12            | 3           | -30           | -29          |
| ALICANTE  | -41            | -42            | -41           | -41            | -42            | -3          | -41           | -38          |
| MURCIA    | -44            | -44            | -42           | -41            | -43            | 4           | -41           | -38          |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO FERROCARIL**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | 5,50          |
| VALENCIA  | 3,50          |
| CUENCA    | 2,83          |
| ALBACETE  | 2,67          |
| ALICANTE  | 3,72          |
| MURCIA    | 4,00          |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | 1,06             | 3,37             | 4,10          | 7,08          |
| VALENCIA  | 2,03             | 4,27             | 4,63          | 6,12          |
| CUENCA    | 9,75             | 8,00             | 13,37         | 5,25          |
| ALBACETE  | 4,22             | 5,50             | 13,53         | 4,82          |
| ALICANTE  | 4,58             | 4,17             | 6,62          | 6,63          |
| MURCIA    | 6,08             | 7,78             | 8,02          | 7,08          |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | 9,17           |
| VALENCIA  | 7,17           |
| CUENCA    | 6,50           |
| ALBACETE  | 6,34           |
| ALICANTE  | 7,39           |
| MURCIA    | 7,67           |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | 9,00            |
| VALENCIA  | 7,00            |
| CUENCA    | 6,33            |
| ALBACETE  | 6,17            |
| ALICANTE  | 7,22            |
| MURCIA    | 7,50            |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO FERROCARIL**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | 10,00          | 10,67                | 11,42         |
| VALENCIA  | 8,00           | 8,67                 | 9,42          |
| CUENCA    | 7,33           | 8,00                 | 8,75          |
| ALBACETE  | 7,17           | 7,84                 | 8,59          |
| ALICANTE  | 8,22           | 8,89                 | 9,64          |
| MURCIA    | 8,50           | 9,17                 | 9,92          |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | 7,58           | 8,17              | 8,42            | 9,25          | 7,17         | 7,88             | 8,42          | 9,58        | 8,52         |
| VALENCIA  | 5,58           | 6,17              | 6,42            | 7,25          | 5,17         | 5,88             | 6,42          | 7,58        | 6,52         |
| CUENCA    | 4,91           | 5,50              | 5,75            | 6,58          | 4,50         | 5,21             | 5,75          | 6,91        | 5,85         |
| ALBACETE  | 4,75           | 5,34              | 5,59            | 6,42          | 4,34         | 5,05             | 5,59          | 6,75        | 5,69         |
| ALICANTE  | 5,80           | 6,39              | 6,64            | 7,47          | 5,39         | 6,10             | 6,64          | 7,80        | 6,74         |
| MURCIA    | 6,08           | 6,67              | 6,92            | 7,75          | 5,67         | 6,38             | 6,92          | 8,08        | 7,02         |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | 6,00               | 6,00          | 6,58               |
| VALENCIA  | 4,00               | 4,00          | 4,58               |
| CUENCA    | 3,33               | 3,33          | 3,91               |
| ALBACETE  | 3,17               | 3,17          | 3,75               |
| ALICANTE  | 4,22               | 4,22          | 4,03               |
| MURCIA    | 4,50               | 4,50          | 5,08               |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | 9,83           | 12,08          |
| VALENCIA  | 7,83           | 10,08          |
| CUENCA    | 7,16           | 9,41           |
| ALBACETE  | 7,00           | 9,25           |
| ALICANTE  | 8,05           | 10,30          |
| MURCIA    | 8,33           | 10,58          |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALS CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALS PRÓXIMAS**

**TIEMPO FERROCARIL**

|           | <b>ALMERIA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | 12,25          | 10,42          | 9,50          | 8,00           | 7,58           | 9,70        | 9,50          | 9,80         |
| VALENCIA  | 10,25          | 8,42           | 7,50          | 6,00           | 5,58           | 7,70        | 7,50          | 7,80         |
| CUENCA    | 9,58           | 7,75           | 6,83          | 5,33           | 4,91           | 7,03        | 6,83          | 7,13         |
| ALBACETE  | 9,42           | 7,59           | 6,67          | 5,17           | 4,75           | 6,87        | 6,67          | 6,97         |
| ALICANTE  | 10,47          | 8,64           | 7,72          | 6,22           | 5,80           | 7,92        | 7,72          | 8,02         |
| MURCIA    | 10,75          | 8,92           | 8,00          | 6,50           | 6,08           | 8,20        | 8,00          | 8,30         |



**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO AVE**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | 2,03          |
| VALENCIA  | 1,68          |
| CUENCA    | 0,78          |
| ALBACETE  | 1,35          |
| ALICANTE  | 1,92          |
| MURCIA    | 2,06          |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | 0,93             | 1,38             | 1,83          | 1,34          |
| VALENCIA  | 1,28             | 1,74             | 2,19          | 1,70          |
| CUENCA    | 2,18             | 2,63             | 3,09          | 2,60          |
| ALBACETE  | 2,35             | 2,80             | 3,26          | 2,77          |
| ALICANTE  | 2,16             | 2,61             | 3,06          | 2,57          |
| MURCIA    | 2,34             | 2,79             | 3,24          | 2,76          |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | 2,82           |
| VALENCIA  | 2,46           |
| CUENCA    | 3,14           |
| ALBACETE  | 3,53           |
| ALICANTE  | 3,34           |
| MURCIA    | 3,52           |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | 2,85            |
| VALENCIA  | 2,49            |
| CUENCA    | 3,17            |
| ALBACETE  | 3,56            |
| ALICANTE  | 3,37            |
| MURCIA    | 3,55            |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****TIEMPO AVE**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | 3,32           | 3,25                 | 3,61          |
| VALENCIA  | 2,97           | 2,89                 | 3,26          |
| CUENCA    | 3,65           | 3,58                 | 3,94          |
| ALBACETE  | 4,04           | 3,96                 | 4,33          |
| ALICANTE  | 3,84           | 3,77                 | 4,13          |
| MURCIA    | 4,02           | 3,95                 | 4,32          |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | 2,50           | 3,06              | 3,30            | 3,75          | 2,59         | 3,09             | 3,39          | 3,90        | 2,80         |
| VALENCIA  | 2,15           | 2,70              | 2,95            | 3,39          | 2,23         | 2,73             | 3,04          | 3,55        | 2,45         |
| CUENCA    | 1,25           | 1,81              | 2,05            | 2,49          | 1,34         | 1,84             | 2,14          | 2,65        | 2,28         |
| ALBACETE  | 1,82           | 2,37              | 2,62            | 3,06          | 1,90         | 2,40             | 2,71          | 3,22        | 2,85         |
| ALICANTE  | 2,39           | 2,94              | 3,19            | 3,63          | 2,47         | 2,97             | 3,28          | 3,79        | 3,32         |
| MURCIA    | 2,54           | 3,09              | 3,34            | 3,78          | 2,62         | 3,12             | 3,43          | 3,93        | 3,50         |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | 2,45               | 2,53          | 2,95               |
| VALENCIA  | 2,10               | 2,18          | 2,60               |
| CUENCA    | 1,20               | 1,28          | 1,70               |
| ALBACETE  | 1,77               | 1,85          | 2,27               |
| ALICANTE  | 2,34               | 2,42          | 2,84               |
| MURCIA    | 2,48               | 2,56          | 2,98               |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOS</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | 3,64           | 4,10           |
| VALENCIA  | 3,29           | 3,74           |
| CUENCA    | 2,39           | 2,85           |
| ALBACETE  | 2,96           | 3,41           |
| ALICANTE  | 3,53           | 3,98           |
| MURCIA    | 3,67           | 4,13           |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALS CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALS PRÓXIMAS****TIEMPO AVE**

|           | <b>ALMERÍA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | 2,49           | 2,77           | 3,40          | 4,00           | 3,78           | 3,71        | 4,46          | 4,65         |
| VALENCIA  | 2,14           | 2,42           | 3,04          | 3,64           | 3,43           | 3,36        | 4,11          | 4,29         |
| CUENCA    | 2,37           | 2,65           | 3,37          | 3,28           | 2,53           | 2,46        | 3,74          | 3,93         |
| ALBACETE  | 1,80           | 2,08           | 2,71          | 3,31           | 3,10           | 3,03        | 3,77          | 3,96         |
| ALICANTE  | 1,47           | 1,75           | 2,37          | 2,97           | 2,73           | 3,44        | 3,43          | 3,62         |
| MURCIA    | 1,08           | 1,36           | 1,99          | 2,59           | 2,35           | 3,06        | 3,05          | 3,24         |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (ABSOLUTA)**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | -3,47         |
| VALENCIA  | -1,82         |
| CUENCA    | -2,05         |
| ALBACETE  | -1,32         |
| ALICANTE  | -1,80         |
| MURCIA    | -1,94         |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | -0,13            | -1,99            | -2,27         | -5,74         |
| VALENCIA  | -0,75            | -2,53            | -2,44         | -4,42         |
| CUENCA    | -7,57            | -5,37            | -10,28        | -2,65         |
| ALBACETE  | -1,87            | -2,70            | -10,27        | -2,05         |
| ALICANTE  | -2,42            | -1,56            | -3,56         | -4,06         |
| MURCIA    | -3,74            | -4,99            | -4,78         | -4,32         |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | -6,35          |
| VALENCIA  | -4,71          |
| CUENCA    | -3,36          |
| ALBACETE  | -2,81          |
| ALICANTE  | -4,05          |
| MURCIA    | -4,15          |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | -6,15           |
| VALENCIA  | -4,51           |
| CUENCA    | -3,16           |
| ALBACETE  | -2,61           |
| ALICANTE  | -3,85           |
| MURCIA    | -3,95           |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (ABSOLUTA)**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | -6,68          | -7,42                | -7,81         |
| VALENCIA  | -5,03          | -5,78                | -6,16         |
| CUENCA    | -3,68          | -4,42                | -4,81         |
| ALBACETE  | -3,13          | -3,88                | -4,26         |
| ALICANTE  | -4,38          | -5,12                | -5,51         |
| MURCIA    | -4,48          | -5,22                | -5,60         |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | -5,08          | -5,11             | -5,12           | -5,50         | -4,58        | -4,79            | -5,03         | -5,68       | -5,72        |
| VALENCIA  | -3,43          | -3,47             | -3,47           | -3,86         | -2,94        | -3,15            | -3,38         | -4,03       | -4,07        |
| CUENCA    | -3,66          | -3,69             | -3,70           | -4,09         | -3,16        | -3,37            | -3,61         | -4,26       | -3,57        |
| ALBACETE  | -2,93          | -2,97             | -2,97           | -3,36         | -2,44        | -2,65            | -2,88         | -3,53       | -2,84        |
| ALICANTE  | -3,41          | -3,45             | -3,45           | -3,84         | -2,92        | -3,13            | -3,36         | -4,01       | -3,42        |
| MURCIA    | -3,54          | -3,58             | -3,58           | -3,97         | -3,05        | -3,26            | -3,49         | -4,15       | -3,52        |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | -3,55              | -3,47         | -3,63              |
| VALENCIA  | -1,90              | -1,82         | -1,98              |
| CUENCA    | -2,13              | -2,05         | -2,21              |
| ALBACETE  | -1,40              | -1,32         | -1,48              |
| ALICANTE  | -1,88              | -1,80         | -1,19              |
| MURCIA    | -2,02              | -1,94         | -2,10              |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOS</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | -6,19          | -7,98          |
| VALENCIA  | -4,54          | -6,34          |
| CUENCA    | -4,77          | -6,56          |
| ALBACETE  | -4,04          | -5,84          |
| ALICANTE  | -4,52          | -6,32          |
| MURCIA    | -4,66          | -6,45          |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (ABSOLUTA)**

|           | <b>ALMERIA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | -9,76          | -7,65          | -6,10         | -4,00          | -3,80          | -5,99       | -5,04         | -5,15        |
| VALENCIA  | -8,11          | -6,00          | -4,46         | -2,36          | -2,15          | -4,34       | -3,39         | -3,51        |
| CUENCA    | -7,21          | -5,10          | -3,46         | -2,05          | -2,38          | -4,57       | -3,09         | -3,20        |
| ALBACETE  | -7,62          | -5,51          | -3,96         | -1,86          | -1,65          | -3,84       | -2,90         | -3,01        |
| ALICANTE  | -9,00          | -6,89          | -5,35         | -3,25          | -3,07          | -4,48       | -4,29         | -4,40        |
| MURCIA    | -9,67          | -7,56          | -6,01         | -3,91          | -3,73          | -5,14       | -4,95         | -5,06        |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (%)**

|           | <b>MADRID</b> |
|-----------|---------------|
| CASTELLÓN | -63           |
| VALENCIA  | -52           |
| CUENCA    | -72           |
| ALBACETE  | -50           |
| ALICANTE  | -48           |
| MURCIA    | -48           |

|           | <b>TARRAGONA</b> | <b>BARCELONA</b> | <b>GERONA</b> | <b>LÉRIDA</b> |
|-----------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| CASTELLÓN | -12              | -59              | -55           | -81           |
| VALENCIA  | -37              | -59              | -53           | -72           |
| CUENCA    | -78              | -67              | -77           | -51           |
| ALBACETE  | -44              | -49              | -76           | -43           |
| ALICANTE  | -53              | -37              | -54           | -61           |
| MURCIA    | -62              | -64              | -60           | -61           |

|           | <b>LOGROÑO</b> |
|-----------|----------------|
| CASTELLÓN | -69            |
| VALENCIA  | -66            |
| CUENCA    | -52            |
| ALBACETE  | -44            |
| ALICANTE  | -55            |
| MURCIA    | -54            |

|           | <b>PAMPLONA</b> |
|-----------|-----------------|
| CASTELLÓN | -68             |
| VALENCIA  | -64             |
| CUENCA    | -50             |
| ALBACETE  | -42             |
| ALICANTE  | -53             |
| MURCIA    | -53             |

**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS****DIFERENCIA (%)**

|           | <b>VITORIA</b> | <b>SAN SEBASTIÁN</b> | <b>BILBAO</b> |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|
| CASTELLÓN | -67            | -70                  | -68           |
| VALENCIA  | -63            | -67                  | -65           |
| CUENCA    | -50            | -55                  | -55           |
| ALBACETE  | -44            | -49                  | -50           |
| ALICANTE  | -53            | -58                  | -57           |
| MURCIA    | -53            | -57                  | -56           |

|           | <b>SEGOVIA</b> | <b>VALLADOLID</b> | <b>PALENCIA</b> | <b>BURGOS</b> | <b>ÁVILA</b> | <b>SALAMANCA</b> | <b>ZAMORA</b> | <b>LEÓN</b> | <b>SORIA</b> |
|-----------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|-------------|--------------|
| CASTELLÓN | -67            | -63               | -61             | -59           | -64          | -61              | -60           | -59         | -67          |
| VALENCIA  | -61            | -56               | -54             | -53           | -57          | -53              | -53           | -53         | -62          |
| CUENCA    | -75            | -67               | -64             | -62           | -70          | -65              | -63           | -62         | -61          |
| ALBACETE  | -62            | -56               | -53             | -52           | -56          | -52              | -52           | -52         | -50          |
| ALICANTE  | -59            | -54               | -52             | -51           | -54          | -51              | -51           | -51         | -51          |
| MURCIA    | -58            | -54               | -52             | -51           | -54          | -51              | -50           | -51         | -50          |

|           | <b>GUADALAJARA</b> | <b>TOLEDO</b> | <b>CIUDAD REAL</b> |
|-----------|--------------------|---------------|--------------------|
| CASTELLÓN | -59                | -58           | -55                |
| VALENCIA  | -48                | -46           | -43                |
| CUENCA    | -64                | -62           | -57                |
| ALBACETE  | -44                | -42           | -40                |
| ALICANTE  | -45                | -43           | -30                |
| MURCIA    | -45                | -43           | -41                |

|           | <b>CÁCERES</b> | <b>BADAJOS</b> |
|-----------|----------------|----------------|
| CASTELLÓN | -63            | -66            |
| VALENCIA  | -58            | -63            |
| CUENCA    | -67            | -70            |
| ALBACETE  | -58            | -63            |
| ALICANTE  | -56            | -61            |
| MURCIA    | -56            | -61            |



**ANEXO 4.6: TIEMPOS FC 2000 Y AVE CAPITALES CORREDOR M-L - OTRAS CAPITALES PRÓXIMAS**

**DIFERENCIA (%)**

|           | <b>ALMERÍA</b> | <b>GRANADA</b> | <b>MÁLAGA</b> | <b>SEVILLA</b> | <b>CÓRDOBA</b> | <b>JAÉN</b> | <b>HUELVA</b> | <b>CADIZ</b> |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--------------|
| CASTELLÓN | -80            | -73            | -64           | -50            | -50            | -62         | -53           | -53          |
| VALENCIA  | -79            | -71            | -59           | -39            | -39            | -56         | -45           | -45          |
| CUENCA    | -75            | -66            | -51           | -38            | -48            | -65         | -45           | -45          |
| ALBACETE  | -81            | -73            | -59           | -36            | -35            | -56         | -43           | -43          |
| ALICANTE  | -86            | -80            | -69           | -52            | -53            | -57         | -56           | -55          |
| MURCIA    | -90            | -85            | -75           | -60            | -61            | -63         | -62           | -61          |

**ANEXO 4.7.: ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS EN RELACIÓN A LAS SINERGIAS DEL AVE EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR M-L**

|                          | Increm. Acc. relativo carretera | Increm. Acc. relativo FC | Especializ. Productiva (terciario) | Turismo hotelero / residencial | Articulac. social | Ubicación y medidas de previsión / Accesibilidad estación AVE |
|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|
| <b>CUENCA</b>            | MUY FAVORECIDO                  | MUY FAVORECIDO           | MUY FAVORECIDO                     | INDIFERENTE                    | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>VALENCIA</b>          | FAVORECIDO                      | INDIFERENTE              | MUY FAVORECIDO                     | INDIFERENTE                    | FAVORECIDO        | MUY FAVORECIDO  |
| <b>CASTELLÓN</b>         | FAVORECIDO                      | INDIFERENTE              | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | MUY FAVORECIDO    | FAVORECIDO  |
| <b>ALBACETE</b>          | FAVORECIDO                      | INDIFERENTE              | MUY FAVORECIDO                     | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | FAVORECIDO  |
| <b>ALICANTE</b>          | MUY FAVORECIDO                  | INDIFERENTE              | MUY FAVORECIDO                     | INDIFERENTE                    | INDIFERENTE       | MUY FAVORECIDO  |
| <b>MURCIA</b>            | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | MUY FAVORECIDO                     | MUY DESFAVORECIDO              | FAVORECIDO        | FAVORECIDO  |
| <b>VINARÓZ</b>           | FAVORECIDO                      | INDIFERENTE              | INDIFERENTE                        | INDIFERENTE                    | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>REQUENA</b>           | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | DESFAVORECIDO     | INDIFERENTE   |
| <b>JÁTIVA</b>            | FAVORECIDO                      | INDIFERENTE              | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | MUY FAVORECIDO  |
| <b>VILLENA</b>           | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | DESFAVORECIDO                      | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | FAVORECIDO  |
| <b>ELCHE</b>             | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | DESFAVORECIDO                      | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>ORIHUELA</b>          | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO                  | INDIFERENTE                    | DESFAVORECIDO     | FAVORECIDO  |
| <b>CARTAGENA</b>         | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | FAVORECIDO                         | INDIFERENTE                    | DESFAVORECIDO     | FAVORECIDO  |
| <b>LORCA</b>             | FAVORECIDO                      | FAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | MUY FAVORECIDO  |
| <b>TARANCÓN</b>          | DESFAVORECIDO                   | INDIFERENTE              | INDIFERENTE                        | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>CARBONERAS</b>        | INDIFERENTE                     | FAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO                  | INDIFERENTE                    |                   | DESFAVORECIDO   |
| <b>CHESTE</b>            | INDIFERENTE                     | INDIFERENTE              | INDIFERENTE                        | DESFAVORECIDO                  | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>LA ALMARCHA</b>       | MUY DESFAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO        | MUY DESFAVORECIDO                  | DESFAVORECIDO                  |                   | MUY DESFAVORECIDO   |
| <b>MOTILLA DEL P.</b>    | DESFAVORECIDO                   | MUY DESFAVORECIDO        | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | DESFAVORECIDO   |
| <b>CASAS IBÁÑEZ</b>      | DESFAVORECIDO                   | MUY DESFAVORECIDO        | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | DESFAVORECIDO     | DESFAVORECIDO   |
| <b>SAGUNTO</b>           | INDIFERENTE                     | INDIFERENTE              | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>ALCALÁ DE CHIVERT</b> | INDIFERENTE                     | MUY DESFAVORECIDO        | INDIFERENTE                        | MUY FAVORECIDO                 | MUY FAVORECIDO    | INDIFERENTE   |
| <b>SEGORBE</b>           | INDIFERENTE                     | FAVORECIDO               | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>ONDA</b>              | INDIFERENTE                     | INDIFERENTE              | DESFAVORECIDO                      | MUY DESFAVORECIDO              | MUY FAVORECIDO    | INDIFERENTE   |
| <b>ARANJUEZ</b>          | DESFAVORECIDO                   | MUY DESFAVORECIDO        | MUY FAVORECIDO                     | MUY DESFAVORECIDO              | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>ALCÁZAR</b>           | MUY DESFAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO        | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | DESFAVORECIDO     | INDIFERENTE   |
| <b>VILLARROBLEDO</b>     | MUY DESFAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO        | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>LA RODA</b>           | DESFAVORECIDO                   | MUY DESFAVORECIDO        | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | DESFAVORECIDO     | INDIFERENTE   |
| <b>HELLÍN</b>            | DESFAVORECIDO                   | INDIFERENTE              | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | MUY DESFAVORECIDO | INDIFERENTE   |
| <b>CIEZA</b>             | DESFAVORECIDO                   | INDIFERENTE              | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | MUY DESFAVORECIDO | INDIFERENTE   |
| <b>TORREPACHECO</b>      | INDIFERENTE                     | FAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>JUMILLA</b>           | INDIFERENTE                     | FAVORECIDO               | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | DESFAVORECIDO     | MUY DESFAVORECIDO   |
| <b>YECLA</b>             | DESFAVORECIDO                   | MUY DESFAVORECIDO        | DESFAVORECIDO                      | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | DESFAVORECIDO   |
| <b>ALMANSA</b>           | INDIFERENTE                     | MUY DESFAVORECIDO        | DESFAVORECIDO                      | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>ELDA</b>              | INDIFERENTE                     | MUY DESFAVORECIDO        | DESFAVORECIDO                      | MUY DESFAVORECIDO              | MUY DESFAVORECIDO | INDIFERENTE   |
| <b>ALCOY</b>             | INDIFERENTE                     | FAVORECIDO               | FAVORECIDO                         | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |

**ANEXO 4.7.: ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS EN RELACIÓN A LAS SINERGIAS DEL AVE EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR M-L**

|                   | Incremento. Acc. relativo carretera | Incremento. Acc. relativo FC | Especializ. Productiva (terciario) | Turismo hotelero / residencial | Articulac. social | Ubicación y medidas de previsión / Accesibilidad estación AVE |
|-------------------|-------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|
| <b>ONTENIENTE</b> | INDIFERENTE                         | FAVORECIDO                   | INDIFERENTE                        | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>ALCIRA</b>     | INDIFERENTE                         | FAVORECIDO                   | INDIFERENTE                        | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>CULLERA</b>    | INDIFERENTE                         | INDIFERENTE                  | FAVORECIDO                         | INDIFERENTE                    | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>GANDÍA</b>     | DESFAVORECIDO                       | INDIFERENTE                  | FAVORECIDO                         | FAVORECIDO                     | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>DENIA</b>      | DESFAVORECIDO                       | MUY DESFAVORECIDO            | FAVORECIDO                         | FAVORECIDO                     | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>BENIDORM</b>   | INDIFERENTE                         | INDIFERENTE                  | FAVORECIDO                         | MUY FAVORECIDO                 | FAVORECIDO        | INDIFERENTE   |
| <b>TOTANA</b>     | INDIFERENTE                         | INDIFERENTE                  | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>ÁGUILAS</b>    | FAVORECIDO                          | FAVORECIDO                   | MUY DESFAVORECIDO                  | DESFAVORECIDO                  | INDIFERENTE       | INDIFERENTE   |
| <b>TORREVIEJA</b> | INDIFERENTE                         | INDIFERENTE                  | INDIFERENTE                        | DESFAVORECIDO                  | DESFAVORECIDO     | DESFAVORECIDO   |
| <b>SAN JAVIER</b> | INDIFERENTE                         | FAVORECIDO                   | FAVORECIDO                         | FAVORECIDO                     | FAVORECIDO        | DESFAVORECIDO   |
| <b>MAZARRÓN</b>   | DESFAVORECIDO                       | INDIFERENTE                  | MUY DESFAVORECIDO                  | INDIFERENTE                    | FAVORECIDO        | DESFAVORECIDO   |
| <b>MULA</b>       | INDIFERENTE                         | INDIFERENTE                  | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | DESFAVORECIDO     | DESFAVORECIDO   |
| <b>CARAVACA</b>   | DESFAVORECIDO                       | INDIFERENTE                  | MUY DESFAVORECIDO                  | MUY DESFAVORECIDO              | MUY DESFAVORECIDO | DESFAVORECIDO   |

**ANEXO 4.8.: ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS EN RELACIÓN A LAS SINERGIAS DEL AVE EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR M-L**

|                       | PESOS                              |                             |                                    |                                |                   |   | IMPACTO PREVISIBLE | NORMALIZ. | IMPACTO PREVISIBLE (DE MUY ALTO A MUY BAJO) |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|--------------------|-----------|---|
|                       | 1                                  | 0,5                         | 3                                  | 1,5                            | 1                 | 3   |                    |           |   |
|                       | Increment. Acc. relativo carretera | Increment. Acc. relativo FC | Especializ. Productiva (terciario) | Turismo hotelero / residencial | Articulac. social | Ubicación y medidas de previsión / Accesibilidad estación AVE |                    |           |   |
| CUENCA                | 2                                  | 2                           | 2                                  | 0                              | 1                 | 0   | 10                 | 2         | MUY ALTO                                    |
| VALENCIA              | 1                                  | 0                           | 2                                  | 0                              | 1                 | 2   | 14                 | 2         | MUY ALTO                                    |
| CASTELLÓN DE LA PLANA | 1                                  | 0                           | 1                                  | -2                             | 2                 | 1   | 6                  | 1         | ALTO  |
| ALBACETE              | 1                                  | 0                           | 2                                  | -2                             | 0                 | 1   | 7                  | 1         | ALTO  |
| ALICANTE              | 2                                  | 0                           | 2                                  | 0                              | 0                 | 2   | 14                 | 2         | MUY ALTO                                    |
| MURCIA                | 1                                  | 1                           | 2                                  | -2                             | 1                 | 1   | 8                  | 1         | ALTO  |
| VINAROS               | 1                                  | 0                           | 0                                  | 0                              | 0                 | 0   | 1                  | 1         | ALTO  |
| REQUENA               | 1                                  | 1                           | 1                                  | -2                             | -1                | 0   | 1                  | 0         | MEDIO                                       |
| JÁTIVA                | 1                                  | 0                           | 1                                  | -2                             | 0                 | 2   | 7                  | 1         | ALTO  |
| VILLENA               | 1                                  | 1                           | -1                                 | -2                             | 0                 | 1   | -1                 | 0         | MEDIO                                       |
| ELCHE                 | 1                                  | 1                           | -1                                 | -2                             | 0                 | 0   | -5                 | 0         | MEDIO                                       |
| ORIHUELA              | 1                                  | 1                           | -2                                 | 0                              | -1                | 1   | -2                 | 0         | MEDIO                                       |
| CARTAGENA             | 1                                  | 1                           | 1                                  | 0                              | -1                | 1   | 7                  | 1         | ALTO  |
| LORCA                 | 1                                  | 1                           | -2                                 | -2                             | 0                 | 2   | -2                 | 0         | MEDIO                                       |
| TARANCÓN              | -1                                 | 0                           | 0                                  | -2                             | 0                 | 0   | -4                 | 0         | MEDIO                                       |
| CARBONERAS            | 0                                  | 1                           | -2                                 | 0                              |                   | -1  | -9                 | -1        | BAJO  |
| CHESTE                | 0                                  | 0                           | 0                                  | -1                             | 1                 | 0   | -1                 | 0         | MEDIO                                       |
| LA ALMARCHA           | -2                                 | -2                          | -2                                 | -1                             |                   | -2  | -17                | -2        | MUY BAJO                                    |
| MOTILLA DEL PALANCAR  | -1                                 | -2                          | -2                                 | -2                             | 0                 | -1  | -14                | -1        | BAJO  |
| CASAS IBÁÑEZ          | -1                                 | -2                          | -2                                 | -2                             | -1                | -1  | -15                | -2        | MUY BAJO                                    |
| SAGUNTO               | 0                                  | 0                           | 1                                  | -2                             | 0                 | 0   | 0                  | 0         | MEDIO                                       |
| ALCALÁ DE CHIVERT     | 0                                  | -2                          | 0                                  | 1                              | 2                 | 0   | 3                  | 1         | ALTO  |
| SEGORBE               | 0                                  | 1                           | 1                                  | -2                             | 1                 | 0   | 2                  | 1         | ALTO  |
| ONDA                  | 0                                  | 0                           | -1                                 | -2                             | 2                 | 0   | -4                 | 0         | MEDIO                                       |
| ARANJUEZ              | -1                                 | -2                          | 2                                  | -2                             | 1                 | 0   | 2                  | 1         | ALTO  |
| ALCÁZAR               | -2                                 | -2                          | 1                                  | -2                             | -1                | 0   | -4                 | 0         | MEDIO                                       |
| VILLARROBLEDO         | -2                                 | -2                          | -2                                 | -2                             | 0                 | 0   | -12                | -1        | BAJO  |
| LA RODA               | -1                                 | -2                          | -2                                 | -2                             | -1                | 0   | -12                | -1        | BAJO  |
| HELLÍN                | -1                                 | 0                           | -2                                 | -2                             | -2                | 0   | -12                | -1        | BAJO  |
| CIEZA                 | -1                                 | 0                           | -2                                 | -2                             | 2                 | 0   | -8                 | -1        | BAJO  |
| TORREPACHECO          | 0                                  | 1                           | -2                                 | -2                             | 1                 | 0   | -8                 | -1        | BAJO  |
| JUMILLA               | -1                                 | 1                           | -2                                 | -2                             | -1                | -2  | -17                | -2        | MUY BAJO                                    |
| YECLA                 | 0                                  | -2                          | -1                                 | -2                             | 0                 | -1  | -10                | -1        | BAJO  |
| ALMANSA               | 0                                  | -2                          | -1                                 | -2                             | 0                 | 0   | -7                 | -1        | BAJO  |
| ELDA                  | 0                                  | -2                          | -1                                 | -2                             | -2                | 0   | -9                 | -1        | BAJO  |
| ALCOY                 | 0                                  | 1                           | 1                                  | -2                             | 0                 | 0   | 1                  | 0         | MEDIO                                       |

**ANEXO 4.8.: ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS EN RELACIÓN A LAS SINERGIAS DEL AVE EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR M-L**

|            | PESOS                           |                          |                                    |                                |                   |   | IMPACTO PREVISIBLE | NORMALIZ. | IMPACTO PREVISIBLE (DE MUY ALTO A MUY BAJO) |
|------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------|---|--------------------|-----------|---|
|            | 1                               | 0,5                      | 3                                  | 1,5                            | 1                 | 3   |                    |           |   |
|            | Incram. Acc. relativo carretera | Incram. Acc. relativo FC | Especializ. Productiva (terciario) | Turismo hotelero / residencial | Articulac. social | Ubicación y medidas de previsión / Accesibilidad estación AVE |                    |           |   |
| ONTENIENTE | 0                               | 1                        | 0                                  | -2                             | 0                 | 0   | -3                 | 0         | MEDIO                                       |
| ALCIRA     | 0                               | 1                        | 0                                  | -2                             | 0                 | 0   | -3                 | 0         | MEDIO                                       |
| CULLERA    | 0                               | 0                        | 1                                  | 0                              | 0                 | 0   | 3                  | 1         | ALTO  |
| GANDÍA     | -1                              | 0                        | 1                                  | 1                              | 1                 | 0   | 5                  | 1         | ALTO  |
| DENIA      | -1                              | -2                       | 1                                  | 1                              | 1                 | 0   | 4                  | 1         | ALTO  |
| BENIDORM   | 0                               | 0                        | 1                                  | 2                              | 1                 | 0   | 7                  | 1         | ALTO  |
| TOTANA     | 0                               | 0                        | -2                                 | -2                             | 0                 | 0   | -9                 | -1        | BAJO  |
| ÁGUILAS    | 1                               | 1                        | -2                                 | -1                             | 0                 | 0   | -6                 | 0         | MEDIO                                       |
| TORREVIEJA | 0                               | 0                        | 0                                  | -1                             | -1                | -1  | -6                 | 0         | MEDIO                                       |
| SAN JAVIER | 0                               | 1                        | 1                                  | 1                              | 1                 | -1  | 3                  | 1         | ALTO  |
| MAZARRÓN   | -1                              | 0                        | -2                                 | 0                              | 1                 | -1  | -9                 | -1        | BAJO  |
| MULA       | 0                               | 0                        | -2                                 | -2                             | -1                | -1  | -13                | -1        | BAJO  |
| CARAVACA   | -1                              | 0                        | -2                                 | -2                             | -2                | -1  | -15                | -2        | MUY BAJO                                    |
| MEDIA      |                                 |                          |                                    |                                |                   |   | -3                 |           |   |
| DESVIACION |                                 |                          |                                    |                                |                   |   | 8                  |           |   |