

**EL TRANSPORTE Y LA LOCALIZACION  
DE LA SEDE REGIONAL  
DE CASTILLA-LA MANCHA**

**Por José Luis Díaz Moreno**



## INTRODUCCION

El transporte no es un hecho aislado, sino que está inmerso dentro de un conjunto de actividades que condicionan su propio desarrollo. En otras épocas, cualquier mejora del transporte se efectuaba dentro de su propia dinámica, sin tener en cuenta las interrelaciones que se producían con otros elementos que estaban inmersos en una dinámica más global. De ahí, que el desarrollo sufrido por nuestro país hasta etapas muy recientes, conseguido con actuaciones parciales y no integradoras, haya potenciado unas pocas áreas a expensas de la marginación de las restantes (1). Por ello, hoy día, cualquier análisis, estudio o política sería que se pretenda conseguir, deberá tener en cuenta las interacciones que se establezcan entre los distintos elementos del conjunto de objetivos a perseguir; no es por tanto una visión parcial, sino totalmente integradora.

El transporte no dependerá de esta forma de actuaciones sectoriales aisladas, deberá tener en cuenta, pues, las restantes políticas sectoriales como una visión global y sistemática: es lo que se denomina actualmente planificación y política integral.

De todos es conocido el papel impulsor que juega y debe jugar el transporte en el desarrollo económico de una región: genera riqueza y

---

(1) Vid. FERNANDEZ DURAN, Ramón: *Transporte, espacio y capital*, Ed. Nuestra Cultura, Col. Hacer la Ciudad, Madrid, 1980.

puestos de trabajo, cuantitativamente importante dentro de su propio sistema; pero también gracias a la dinámica ejercida entre dicho sector y sectores complementarios y distintos, otras actividades ven propiciadas su propio desarrollo (el papel de las industrias y la minimización de costes en los canales de comercialización, las propias industrias del sector del automóvil, la movilidad, flujos e intercambios de todo tipo generados entre las distintas ciudades, etc.) (2). Sin embargo, aún en el análisis del transporte en sí mismo, es necesario contemplarle dentro de un conjunto de elementos que configuran su sistema. El análisis de los movimientos y flujos que supone el transporte, implica el conocimiento de los canales por donde circula éste movimiento (infraestructuras y redes). El análisis de las infraestructuras lleva el conocimiento de los nudos o ciudades, a partir de los cuales se genera el tráfico; y por último, el conocimiento de los flujos y redes de transporte lleva a la delimitación de las áreas de influencia en las mencionadas ciudades (3).

Bajo este esquema, resulta primordial el estudio de las redes de transporte en el área considerada. En el caso de nuestra región, y de cara a la localización y emplazamientos de la capital regional, es necesario observar el grado de comunicación e interrelación que existe entre nuestras propias capitales provinciales.

Antes de continuar, conviene hacer un inciso sobre el tema de la ordenación del territorio de nuestra Región, ya que en última instancia, la ordenación de la misma es el motor primero y último que vertebrará a Castilla-La Mancha. Su ordenación, como veíamos antes, se efectuará en tanto en cuanto las distintas planificaciones sectoriales se contemplan bajo el prisma polarizador y coordinador que tenga por objeto la unificación de nuestro territorio. Pero esta ordenación y sus efectos se plasmarán en la realidad a largo plazo y una vez se hayan materializado sus políticas perseguidas. Es decir, cuando las distintas actuaciones coordinadas resuelvan los déficits presentes, homogeneicen áreas especiales, y al mismo tiempo, diversifiquen y autoabastezcan espacios económicos y funcionales, y siempre con ayuda de unas óptimas redes de transportes que generen viajes y tráfico en los espacios y áreas

---

(2) Vid. ABEJON, Manuel: *El transporte en la sociedad actual*. Ed. Salvat, Col. Temas Claves. 1982.

Vid. MARCO BORDETAS, Luis y otros: *Incidencia del transporte en el desarrollo regional*. Ed. Presidencia del Gobierno, Subsecretaría de Planificación, Madrid, 1977.

(3) Vid. HAGGET, Peter: *Análisis locacional en Geografía Humana*. Ed. Gustavo Gili, Madrid, 1975.

consideradas (4). Por tanto, cualquier decisión, en función de la cuantificación y agregación de la escasa información existente actualmente en los distintos sectores, corre el riesgo de resultar incompleta.

El papel pues, de las infraestructuras, transportes, equipamientos y servicios, resultará determinante en la potenciación de las ciudades y determinados núcleos de nuestra Región. Es un hecho de primera magnitud, ordenar y desarrollar nuestras pequeñas y medianas ciudades (cercanas unas de otras), localizando actividades económicas, servicios y equipamientos, que permitan los inputs y outputs necesarios en sus vertientes comarcal, provincial, regional e interregional. De tal forma actuarían estos núcleos, que servirían de centros dispersores y receptores de los flujos e intercambios económicos, comerciales, culturales y tecnológicos, en sus respectivas áreas de influencia y a través de unas óptimas redes de transporte. Al mismo tiempo, determinados núcleos, jerárquicamente importantes en nuestra región, recibirían las materias, información y tecnología necesarias para nuestro desarrollo de las ciudades internacionales, a través de la capital de España.

Por tanto, en un primer nivel, deben potenciarse las ciudades medias y capitales provinciales de nuestra región. Una de estas, la capital regional, organizaría administrativa y funcionalmente, en un sentido no industrial, el conjunto regional, y las restantes ciudades se encargarían de organizar a su vez, bien sus ámbitos administrativos y de servicios, bien sus áreas económico-productivas, estableciendo relaciones de complementariedad entre ellas, a través de las redes de transportes (5).

En un segundo nivel, se situarían nuestras comarcas y cabeceras de comarca. Estas últimas delimitarían sus propias áreas de influencia, a través de la implantación de servicios y equipamientos que generan desplazamientos en los municipios de su tutela funcional, organizando así los espacios provinciales (y extraprovinciales en ciertos casos); y en un tercer y último nivel estarían los municipios, que por ser el umbral más bajo, deberán disponer de unos servicios mínimos para sus necesidades primarias. En este estrato, debe existir una política

---

(4) Vid. DÍAZ MORENO, Jose Luis "El transporte y la Ordenación del Territorio, su aplicación a determinadas regiones españolas: el caso de Castilla-La Mancha"; de próxima aparición en la revista: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*

(5) Vid. RACIONERO, Luis: *Sistema de ciudades y ordenación del territorio*, Alianza Editorial, Col. Alianza Universal, Madrid, 1981.

tendente a la agregación de pequeños municipios de que tan sobrados estamos en ciertas provincias de nuestra región (6).

Ahora bien, un problema que se suscita a la hora de elegir la capital, es la no existencia de una ciudad que posea las características adecuadas, por el volumen de sus habitantes, para que ejerza el peso de tal categoría (en otras regiones sí existe esa ciudad). Para que una ciudad ejerciera el liderazgo en su región, debería mantener un umbral mínimo de 300.000 habitantes. Sin embargo, en nuestra región no existe ese centro. Por tanto, en los niveles en que se mueven nuestras capitales y ciudades medias (se considera ciudad media, a la que tiene un núcleo de habitantes entre 50.000 y 200.000 aproximadamente), no existe una acusada variación en sus volúmenes poblacionales.

Por otro lado, existe una categoría más útil para medir el peso de las ciudades, la jerarquía funcional (entendiendo por funciones los distintos servicios y equipamientos que resulten atractivos a los habitantes de los municipios que se encuentran dentro del área de influencia de una ciudad, y que son generados por esa ciudad, a través de los desplazamientos que efectúan los habitantes de sus municipios tributarios). Pues bien, en nuestra región la mayor variedad en funciones está significada por nuestras capitales provinciales, aunque por otro lado, en diversidad y número y dentro de su propio ámbito, las funciones con carácter provisional son casi similares en todas ellas. Sin embargo, si consideramos aquellas funciones que tengan un mayor peso, con carácter suprarregional, nacional o bien supranacional, existe una capital provincial que posee dichas características, en variedad, número y categoría funcional: Culturales, políticas, históricas, sanitarias, eclesiásticas, turísticas, militares, de intercambios políticos y culturales con ciudades europeas, americanas, asiáticas, africanas, etc., pensando además, que la influencia de una capital regional debe estar más en consonancia con equipamientos, actividades y servicios administrativos, comerciales, bancarios, turísticos, culturales-recreativos... (alto grado y diversidad en la especialización de las funciones representativas de un centro de ese tipo), y no tanto, en centros con excesivas economías industriales de aglomeración y de escala, que de por sí requieren una

---

(6) Vid. *Divisiones Territoriales en España*. C.E.O.T.M.A., Series Monográficas, num. 3, M.O.P.U., Secretaría General Técnica, Madrid, 1981

concentración de actividades complementarias a la industria y de capital fiduciario.

Por tanto, si se pretende equilibrar nuestro territorio, resultaría contraproducente localizar la sede regional en centros de este tipo, en donde por sus características particulares, la actividad industrial ejerce un papel preponderante. De este modo, si sumamos las actividades industriales a las propias de una capital regional, polarizaríamos en un único punto gran parte del poder económico, financiero o político, mientras el resto del territorio gravitaría tributariamente en torno a ese centro. Por otro lado, las nuevas actuaciones (de cara al desarrollo regional) seguidas por los países más avanzados junto al nuestro propio, tienden a descentralizar y descongestionar las actividades y competencias, localizándolas en otras áreas y núcleos jerárquicamente representativos; y en este caso la ubicación de la sede regional debería hacerse en una capital de provincia, que por sus características funcionales (ciudad administrativa terciaria) y sus posibilidades en equipamientos e infraestructuras de este tipo, resulte más idónea ante el impacto que genere esta nueva función.

Existen, además, dos capitales de las cinco provincias que se encuentran más cercanas al área de influencia madrileña (*hinterland*) y por esta cercanía se han visto mediatizadas en su proceso urbano y de desarrollo. En una de estas ciudades, Guadalajara, a través del eje de comunicación que mantiene con Madrid, se ha producido el fenómeno de localización de industrias situadas en torno a este eje y ha impedido un desarrollo más equilibrado del conjunto provincial. Tanto la propia ciudad como su territorio se han desvertebrado por la influencia cada vez mayor de Madrid y por el crecimiento desorganizado de algunos de sus núcleos (que teóricamente debían estar bajo su tutela), y que lo han hecho por estar situados a lo largo de este eje circulatorio o corredor industrial (radial II); mientras tanto, la propia ciudad se ha ido transformando en un área dormitorio de Madrid. Sin embargo, hay que reconocer también algunos efectos positivos que ha supuesto la cercanía a Madrid de cara al desarrollo de algunas áreas periféricas al corredor.

La otra ciudad, Toledo, aunque no ha sufrido totalmente este proceso irreversible, correrá el mismo tipo de peligro si no se toman a tiempo las medidas y actuaciones oportunas y de esta forma el fenómeno de localización de industrias a lo largo de su eje con Madrid

(N-401) no se complete en su totalidad (proceso que actualmente está padeciendo en forma gradual). Por ello, la ubicación de la sede regional en esta ciudad supondría un impacto en la paralización de la evolución citada. La implantación de un centro de éstas características, más administrativo y especializado en servicios y equipamientos terciarios, produciría el efecto de barrera con respecto al proceso de atracción madrileña, equilibraría el peso entre las dos ciudades y una posible ralentización en el acercamiento gradual de instalaciones industriales hacia el eje circulatorio N-401, que bien podrían ser desplazadas a otros ejes circulatorios provinciales.

A pesar de estos efectos negativos, la cercanía a Madrid puede ofrecer unos aspectos positivos. No olvidemos que la proximidad de una ciudad de primer rango nacional, como es la capital del Estado, supone ciertas ventajas. Recordemos que los canales de información y de avances tecnológicos mundiales, tan necesarios para el desarrollo regional, pasan en primera instancia a través de Madrid. En este caso, la capital regional, y por ende la propia región, tendría más ventajas al estar estratégicamente más cercana a la capital de España. Es más, no hay que olvidar que la sede castellano-manchega, no sólo debe ejercer su influencia administrativa y de especialización terciaria a la propia región, sino también mantener relaciones con otras regiones y ciudades, tan necesarias como con Madrid. Sin embargo, debemos recordar que toda mejora de comunicaciones con esta ciudad debe hacerse en un sentido cualitativo y no cuantitativo, para poder limitar así su enorme poder de influencia.

Por el contrario, la mejora de infraestructuras y comunicaciones en el conjunto regional debe ser total, integrando y vertebrando sus centros y áreas espaciales respectivas.

Por último, en nuestra región existen determinadas ciudades con suficiente capacidad en edificios histórico-monumentales, (sin un uso concreto) como para albergar los servicios y equipamientos necesarios, no sólo a la futura sede regional, sino también a la futura Universidad castellano-manchega y aún varias instituciones más. En este sentido, resulta preocupante que, cuando las ciudades históricas europeas están adecuando con políticas de rehabilitación sus cascos históricos y



efectuando cambios de uso en sus edificios monumentales por una utilización que no permita su degradación, en ciertas ciudades de la región, con suficiente entidad mundial, cultural e histórica, no se han tomado medidas al efecto y paulatinamente sus edificios históricos se van deteriorando, están deteriorados o corren el riesgo de perderse definitivamente. A su vez, el Consejo de Europa y otras instituciones similares han denunciado la grave situación en estas ciudades y recomiendan como solución, políticas de rehabilitación y un cambio de uso racional en sus edificios. Por ello resultaría beneficioso a la Comunidad autónoma que en dichas ciudades y pensando en la posible rehabilitación de algunos edificios y en la capacidad y número de ellos, se localice la futura sede regional y, más concretamente, se emplace en su recinto histórico.

## II. EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Retomando criterios anteriores, las infraestructuras y el transporte regional deben ser mejorados y optimizados en base a un modelo territorial previo, junto a modelos de localización de actividades económicas en los centros urbanos nodales.

Sin embargo, para este estudio nos referiremos únicamente a las redes de transporte y al transporte existente entre las cinco capitales provinciales. Ello se debe fundamentalmente a dos puntualizaciones: 1) la elección de la capitalidad entendemos que debe cifrarse en los núcleos superiores a 50.000 habitantes y que sean además capitales provinciales (incluimos a Cuenca a pesar de no poseer éste límite y no incluimos a Talavera de la Reina, para que exista una mayor igualdad entre las provincias); 2) Y a la escasa e incompleta información que poseen los distintos organismos provinciales en materia de transportes (la información actual tiene carácter provincial; por ello, aún cuando suponga una desviación de la realidad, hemos agregado los datos globales provinciales a sus respectivas capitales).

El análisis se establecerá en base a dos tipos de medidas o índices: La accesibilidad potencial entre las distintas capitales y las tendencias de los medios potenciales de transporte; en ambos casos con la distancia por carretera como elemento sustancial.

### 1) *Accesibilidad potencial entre las distintas capitales provinciales*

En el estudio de las redes del transporte, son particularmente adecuadas las mediciones topológicas basadas en la teoría de grafos (utilizadas por Kansky, geógrafo estadounidense, y por distintos especialistas españoles). Según este criterio, las redes de transporte pueden reducirse a términos abstractos, de tal modo que puedan analizarse sus propiedades básicas, eliminando así la complejidad de las redes reales (7).

Estas redes, que se denominan subgrafos, se componen de nudos o vértices y representan localidades o núcleos de población; las rutas o aristas que representan vías de comunicación; y las interacciones entre nudos y canales, representan los distintos medios del transporte. Gracias a esta simplificación, podemos medir el grado de accesibilidad de la red. La accesibilidad es un concepto relativo que sólo puede medirse en relación a localizaciones (en este caso), y medios de transporte utilizado. La accesibilidad de cada nudo (ciudad) puede entenderse como la facilidad de acceso a cada uno de los nudos de la red; es decir, se intenta averiguar la ciudad que mayor accesibilidad tiene con respecto a las restantes ciudades. Pues bien, al utilizar la magnitud de la distancia existente entre distintos núcleos, se deducirá que la ciudad que presenta menor distancia con respecto a las demás, o lo que es lo mismo, aquella que al minimizar las distancias a cada una de las capitales restantes, cuenta con la mejor accesibilidad (8).

Por último, es necesario construir una matriz de accesibilidad (cuadro de doble entrada) representada por las cinco capitales, en donde se indiquen las distancias mínimas existentes entre cada nudo (o capital) y las restantes de la región, para así proceder similarmente con las demás. El valor final para cada uno de los nudos, es el que nos indica su grado de accesibilidad, y de ellos el valor más bajo, nos indicará así mismo que esa capital posee una mayor accesibilidad que las restantes de la red.

---

(7) Vid. HAMMOND: Robert y McCULLAGH, Patrick: *Técnicas cuantitativas en Geografía*. Ed. Saltés. Serie Geográfica y Urbanismo. Madrid, 1980.

(8) Vid. ESTEBANEZ A. Jose y BRADSHAW, Roy: *Técnicas de cuantificación en Geografía*. Ed. Tebar Flores, Madrid.

—Reflejo gráfico de la red

Se ha representado gráficamente la red de carreteras de la Región, pero sólo aquellos itinerarios que comunican las cinco capitales provinciales. Figuran además los siguientes elementos: nudos, que se identifican con las respectivas capitales y con intersecciones de tramos y otros núcleos que no se consideran; aristas, que se identifican con tramos de carretera, y que convergen en las capitales o en otros núcleos e intersecciones (su trazado se ha representado por grafos). Las carreteras estimadas son de primera o de segunda magnitud y han sido elegidas por estar mejor dotadas en anchura, tipo de firme, que suponga una menor distancia, y por el tipo de carretera: radiales, nacionales y comarcales. Además, para cada nudo convergen varias de ellas abriendo así un mayor número de posibilidades en la elección de los itinerarios a la hora de obtener una mejor accesibilidad.

Por último, indicar que las distancias en kilómetros de los tramos representados, se han obtenido por un proceso minucioso en su elaboración. Comparando los distintos estudios y proyectos consultados y obteniendo así el valor real de la distancia kilométrica de cada tramo (desde los mapas de carreteras del M.O.P.U. en las Direcciones Provinciales, la última edición, 18ª, del Mapa de Carreteras de España, E. 1: 400.000, hasta la información de proyectos y evaluación del Primer Avance y Plan General de Carreteras del M.O.P.U.).

Las carreteras y tramos, por orden de convergencia a las capitales provinciales (consideradas alfabéticamente), son las siguientes:

N-430. Tramo: Albacete, Ciudad Real.

N-301. Tramo: Ocaña, Albacete.

N-320. Tramos: intersección N-301. N-320, Cuenca y Cuenca-Guadalajara.

N-420. Tramo: Ciudad Real-Cuenca.

N-401. Tramos: Ciudad Real, Toledo y Madrid-Toledo.

C-200. Tramo: Tarancón, intersección C-200 - N-320.

N-400. Tramos: Cuenca, Ocaña y Toledo, intersección Aranjuez-Ocaña.

N-II. Tramo: Madrid, Guadalajara.

N-III. Tramo: Madrid, Motilla del Palancar.

N-IV. Tramo: Madrid-Manzanares.

*Matriz de accesibilidad potencial en distancias por carretera*

Como veíamos antes, la accesibilidad puede definirse como la posibilidad entre dos puntos del espacio y va íntimamente unida al concepto de territorio y a la posibilidad de efectuar desplazamientos en base a los centros más accesibles. Es decir, señala la necesidad cualitativa de comunicación a los puntos básicos del territorio. El indicador de accesibilidad potencial utilizado es el de distancia mínima, o longitud que minimiza el recorrido entre pares de nudos  $i$  y  $j$ , nudos con menos distancia entre ellos.

$$A_i = \sum_{j=1}^n d_{ij}$$

En nuestro caso, se elegirán de la red de carreteras en el mapa de la región, los caminos que presenten una menor distancia en kilómetros entre la capital estimada con cada una de las demás capitales. A continuación, se sumarán las distancias de cada par y obtendremos así la accesibilidad para esa ciudad. Con las restantes, se procederá de la misma forma.

**MATRIZ DE ACCESIBILIDAD POTENCIAL, EN DISTANCIAS MINIMAS,  
ENTRE CAPITALES DE PROVINCIA DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	—	204	141	295	235	875	5
Ciudad Real	204	—	240	249	120	813	3
Cuenca	141	240	—	154	181	716	2
Guadalajara	295	249	154	—	129	827	4
Toledo	235	120	181	129	—	665	1

Fte.: Avance del Plan Nacional de Carreteras del MOPU, mapas de Carreteras de las distintas Direcciones Provinciales del MOPU de la Región Castellano Manchega, mapa Oficial de Carreteras de España, MOPU, 18ª Edición, y elaboración propia.

Según la matriz arriba indicada, la capital que posee pues, una mejor accesibilidad es Toledo, con un valor de 665. Este valor representa la suma de distancias en kilómetros de Toledo con las restantes capitales a través del camino mínimo. La siguen a continuación: Cuenca, con 716, Ciudad Real, con 813; Guadalajara, con 827 y Albacete, con 875. Luego la ciudad de primer rango es Toledo y la última Albacete. Análisis ratificado con la elaboración de otra matriz de accesibilidad potencial a partir de las "distancias kilométricas aproximadas entre capitales de provincia", recogidas en el Mapa Oficial de Carreteras de España, editado por el MOPU, en su 18ª edición. De esta forma, se puede establecer una comparación con los resultados anteriores, y hemos comprobado la misma jerarquía de rangos que la mejor accesibilidad sigue perteneciendo a Toledo capital.

**MATRIZ DE ACCESIBILIDAD POTENCIAL, EN DISTANCIAS APROXIMADAS,  
ENTRE CAPITALES DE PROVINCIA DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	—	207	142	309	240	898	5
Ciudad Real	207	—	244	248	119	818	3
Cuenca	142	244	—	186	187	759	2
Guadalajara	309	248	186	—	129	872	4
Toledo	240	119	187	129	—	675	1

Fte.: Mapa Oficial de Carreteras de España, MOPU, 18ª Edición, y elaboración propia.

Ahora bien, la accesibilidad a través de distancias mínimas no contempla la totalidad de factores mensurables en una red de carreteras, como es su estado de conservación, su tipo de firme, su disposición, etc. Por ejemplo, no se contempla el que las carreteras radiales que atraviesan nuestra Región posean mejores condiciones que las nacionales no radiales, no existiendo además, a partir de aquellas, integración para las distintas capitales provinciales. En lo que respecta específicamente a la mayoría de las nacionales o radiales, su estado de conservación, tipo de firme, y otros condicionamientos de su grado de calidad, resultan ser más deficientes.

En este sentido, las mejores infraestructuras que atraviesan nuestra Región han sido creadas, y son utilizadas, como vías de paso entre Madrid y la periferia española, no vertebrando en absoluto el espacio regional. Mientras tanto, las comunicaciones intrarregionales apenas existen; y por supuesto, la existencia de una adecuada comunicación entre las distintas comarcas y áreas deprimidas, brilla por su ausencia. Fenómeno que se pone aún más de manifiesto en el transporte por ferrocarril.

Toda esta problemática depende, en primera instancia, de una definición precisa de la red estatal y regional, para una vez contemplada la realidad, poder efectuar estudios y planificaciones ordenadores del transporte que actúen de elemento integrador en la Región. Sin embargo, a pesar de lo expuesto anteriormente, esta medida de accesibilidad utilizada, y a tenor de los objetivos perseguidos en este estudio, sus resultados nos permiten ofrecer una visión específica del grado de comunicación entre las distintas capitales que componen Castilla-La Mancha y cual sería la localización ideal de la futura sede regional.

## *2) El transporte como elemento integrador*

Según veíamos al principio, el transporte no se podía considerar en una situación aislada, sino que se encontraba inmerso en un conjunto de elementos que influían directa o indirectamente sobre él y, al mismo



tiempo, éste ejercía interacciones sobre los restantes elementos. Posteriormente, comentábamos cómo el transporte formaba parte de un sistema más específico referido a su propio ámbito. Aquí, las interacciones se efectuaban entre núcleos de población, redes de transporte, y el transporte “per se”: a partir de flujos que suponían movimientos e intercambios de todo tipo, y que se canalizaban a través de sus redes hacia los distintos centros considerados.

Pues bien, bajo este prisma debe entenderse el transporte actual. Sintéticamente, el análisis del transporte debería considerarse en conexión a los demás elementos del sistema de la forma siguiente: Detectando flujos y movimientos por un lado (para lo cual sería necesario realizar encuestas y trabajos sobre generación de viajes y motivos de éstos entre los núcleos a considerar, junto a encuestas de origen y destino en distintas entidades) y por otro, habría que estimar los medios y modos utilizados en los desplazamientos de un área determinada, desde la simple cuantificación a su vinculación social y económica: transporte público, transporte privado, transporte de viajeros, transporte de mercancías, transporte por carretera, transporte por ferrocarril, fluvial, aéreo, por cable, oleoducto, además de los medios específicos de cada modo. Por último, de las relaciones entre modos, medios, tipos y políticas a seguir, sería necesario evaluar las particularidades de sus elementos, en base a velocidad, distancias óptimas de cada modo y medio, capacidad, comodidad, coste, número de viajeros y mercancías transportadas, etc.

Sin embargo, en la realidad, y más concretamente en nuestra Región y para los fines perseguidos, hemos comprobado que no existen estudios o evaluaciones serias sobre el tema. Y no sólo eso, sino que la información disponible se encuentra incompleta, resulta insuficiente, es irregular, o no se posee. Aún así, y a pesar de la escasez de medios, hemos intentado plasmar de forma general las relaciones posibles del transporte para cada una de las cinco capitales de la Región. Teniendo en cuenta, además que como la estadística se encuentra globalizada en los conjuntos provinciales, no hemos tenido más remedio que agregarla a sus respectivas capitales, aún siendo generales para esas provincias. Es decir, las cifras de vehículos asignadas a cada capital, pertenecen en la práctica a su demarcación provincial.

—*Medidas de tendencia potencial para los distintos tipos de transporte entre capitales provinciales.*

Para el análisis del transporte y las influencias que ejercen los distintos núcleos entre sí, en relación a este medio, resulta explicativo el uso de modelos aplicados por la “física social”. Estos modelos intentan cuantificar y explicar tanto factores físicos (distancias, tiempo utilizado en recorrer determinada distancia, etc.), como factores físicos (centros de población, poder e influencia medido en bienes y servicios por determinada área o lugar), y su distribución en su espacio geográfico concreto.

Pues bien, dentro de la variedad de modelos aplicables a la distribución espacial existe un tipo denominado “potencial de masas” (derivado, a su vez, de los “centros de masas”), que puede resultar más útil a los fines específicos de nuestro estudio. En este caso, las masas se identifican con núcleos a través del peso manifestado por ellos en bienes y servicios, en su situación dentro del área de análisis. La posición viene estimada por la influencia e impacto que ejerce cada uno de los núcleos a considerar, con las restantes de su ámbito espacial y con sus propias áreas de influencia. A su vez, la influencia se mide por dos factores definitorios: por un lado, los elementos explicativos de su propio peso y jerarquía, y por otro, las distancias existentes entre ellos; y se explica por impactos sociales, económicos o sectoriales, que representan la localización de un núcleo sobre otros, medido en intercambios de población, mercancías, información, servicios, etc. Se ha observado que la influencia entre dos lugares aumenta en relación a su importancia funcional (bienes y servicios) y disminuye con la distancia entre ellos (9).

Estos conceptos pueden aplicarse a los transportes, por ser considerados como un elemento más dentro del conjunto de funciones o actividades de una ciudad. Nosotros, aplicaremos este modelo a la Región Castellano-Manchega para observar el peso potencial, medido en transportes e interacciones que se producen entre las distintas capitales de la Región. El índice utilizado es el “potencial transportes”:

---

(9) Vid. ESTEBANEZ A. José y BRADSHAW, Roy: *Técnicas de cuantificación en Geografía... cit.*

$$P t_i = \sum_{j=1}^n \frac{t_j}{d_{ij}}$$

donde potencial de transportes "Pt" en una capital "i", es igual al sumatorio de las influencias de "n" núcleos que influyen en la localización de "i". Las influencias de los "n" núcleos vienen dadas por el volumen de transporte de cada uno de estos núcleos "tj", dividido por las distancias que les separan de "i".

El paso siguiente es construir una matriz en la que aparezca, en sus filas, el grado de interrelación potencial de cada capital consigo misma y con las restantes, medido en volumen de vehículos y partido por las distancias a esa capital. El vínculo de interacción de una capital consigo misma, puede ser obtenida relacionando el número de vehículos de su ámbito con la distancia media (la mitad de la distancia a la capital más cercana). Por otro lado, los valores potenciales de transportes que se obtengan, estarán muy influidos por la posición de las capitales en la red de carreteras estimadas, y puede considerarse, por tanto, como una forma de medir la accesibilidad (pero en este caso, cuanto más alto sea el valor, mejor será la accesibilidad y la potencialidad del núcleo).

Por último, destacar que las distancias entre las ciudades de la Región resulta más lógico obtenerlas a partir de las distancias por camino mínimo de la red de carreteras utilizadas en el mapa adjunto, tal y como se refleja en la matriz de accesibilidad potencial obtenida más arriba (ver mapa y cuadro núm. 1). En lo que respecta al transporte, solamente se ha podido disponer del número total y parcial de vehículos por cada provincia, por lo que necesariamente se han considerado éstos como pertenecientes a su capital respectiva.

La influencia que ejerce la localización de las distintas capitales entre sí, medida en volumen de transportes y en comunicación, a través de las distancias mínimas que las separan, presenta las siguientes jerarquías potenciales:

—Según el "potencial camión", Toledo resulta ser la ciudad que mayor influencia presenta (rango 1), siguiéndole en orden decreciente

de importancia: Ciudad Real (2), Albacete (3), Cuenca (4) y Guadalajara (5) —ver cuadro núm. 3—. Recordemos cómo Albacete, que ocupa el último lugar en el modelo de accesibilidad potencial de distancias por camino mínimo (cuadro Nú. 1 y 2), en este caso se sitúa en tercer lugar.

**Cuadro Nº 3****TENDENCIA POTENCIAL DE CAMIONES EN RELACION A DISTANCIA POR CAMINO MNINO,  
PARA LAS CAPITALES PROVINCIALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	15.081 (1) 70,5 (2)	20.111 204	10.179 141	6.460 295	21.111 235	496,40	3
Ciudad Real	15.081 204	20.111 60	10.179 240	6.460 249	21.111 120	653,37	2
Cuenca	15.081 141	20.111 240	10.179 70,5	6.460 154	21.111 181	493,69	4
Guadalajara	15.081 295	20.111 249	10.179 154	6.460 64,5	21.111 159	461,77	5
Toledo	15.081 235	20.111 120	10.179 181	6.460 129	21.111 60	689,91	1

Fte.: Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico, 1982, y elaboración propia.

(1) Volumen de vehículos

(2) Distancia por camino mínimo en Kms.

—En el “potencial autobús”, el mayor impacto de localización sigue ejerciéndolo Toledo (1). A continuación se sitúan: Ciudad Real (2), Cuenca (3), Albacete (4) y Guadalajara (5) —ver cuadro núm. 4—. Albacete que por número de autobuses específico ocuparía el segundo lugar, en este potencial se sitúa en el rango cuarto (se explica por el hecho de tener una menor accesibilidad que Ciudad Real y Cuenca; de todas formas, las diferencias existentes entre estos valores resultan mínimas).

**Cuadro N° 4****TENDENCIA POTENCIAL DE AUTOBUSES EN RELACION A DISTANCIA POR CAMINO  
MINIMO PARA LAS CAPITALES PROVINCIALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	296 (1) 70,5 (2)	229 204	179 141	171 295	388 235	8,79	4
Ciudad Real	296 204	229 60	179 240	171 249	388 120	9,91	2
Cuenca	296 141	229 240	179 70,5	171 154	388 181	8,82	3
Guadalajara	296 295	229 249	179 154	171 64,5	388 129	8,72	5
Toledo	296 235	229 120	179 181	171 129	388 60	11,91	1

Fte.: Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico, 1982, y elaboración propia.

91) Volumen de vehículos

(2) Distancia por camino mínimo en Kms.

—Con respecto a las “potenciales de turismos y motocicletas”, estos elementos presentan la misma jerarquía de rangos que el potencial camión: Toledo (1), Ciudad Real (2), Albacete (3), Cuenca (4) y Guadalajara (5) —ver cuadros 5 y 6—. Ahora bien, en el potencial motocicletas, Toledo y Ciudad Real, que tienen un menor número de estos vehículos que Albacete, la superan en rango al presentar una mejor accesibilidad.



**Cuadro Nº 5****TENDENCIA POTENCIAL DE TURISMOS EN RELACION A DISTANCIA POR CAMINO MINIMO,  
PARA LAS CAPITALES PROVINCIALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	52.394 (1) 70,50 (2)	56.813 204	25.650 141	21.086 295	64.041 235	1.564,44	3
Ciudad Real	52.394 204	58.813 60	26.650 240	21.086 249	64.041 120	1.966,43	2
Cuenca	52.394 141	58.813 240	26.650 70,5	21.086 154	64.041 181	1.485,37	4
Guadalajara	52.394 295	58.813 249	26.650 154	21.086 64,5	64.041 129	1.410,19	5
Toledo	52.394 235	58.813 120	26.650 181	21.086 129	64.041 60	2.091,08	1

Fte.: Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico, 1982, y elaboración propia

(1) Volumen de vehículos

(2) Distancia por camino mínimo en Kms.

—Según “tractores” (aunque en la práctica no se efectúen interacciones entre las distintas capitales con este tipo de transporte), la relación jerárquica de localización potencial resulta ser la siguiente: Albacete (1), Toledo (2), Cuenca (3), Ciudad Real (4) y Guadalajara (5) —ver cuadro núm. 7—.

Una vez establecidos los potenciales de localización para los distintos medios de transporte, conviene utilizar el mismo modelo de cara al volumen total de vehículos, de este modo obtendremos una medida global del potencial transporte. Del cuadro núm. 8, se desprende que Toledo es la ciudad que presenta un mayor potencial, no solo en el conjunto del modelo, sino individualmente por volumen de vehículos (numerador) y en distancia mínima o accesibilidad potencial (denominador). Las restantes ciudades ocupan los siguientes rangos: Ciudad Real (2), Albacete (3), Cuenca (4) y Guadalajara (5).

Concluyendo, este modelo de potencial que relaciona dos variables, número de vehículos, por un lado, y distancia por camino mínimo, por otro, y que ha ofrecido la jerarquía de rangos comentada más arriba, nos ha permitido dar una visión del peso e influencia que ejerce la localización de cada una de las capitales con el resto, dentro del ámbito castellano-manchego. Sin embargo, al analizar las variables de modo independiente, la jerarquía de rangos sigue siendo la misma según número de vehículos: Toledo (1), Ciudad Real (2), Albacete (3), Cuenca (4) y Guadalajara (5); no así en distancia por camino mínimo, que presentaría la siguiente gradación: Toledo (1), Cuenca (2), Ciudad Real (3), Guadalajara (4) y Albacete (5). Queda pues de manifiesto, el que algunas capitales, como Cuenca y Guadalajara, se vean disminuidas en favor de Ciudad Real y Albacete, al tener un menor peso en el sector transporte.

**Cuadro Nº 6****TENDENCIA POTENCIAL DE MOTOCICLETAS EN RELACION A DISTANCIA POR CAMINO MINIMO, PARA LAS CAPITALES PROVINCIALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	12.293 91) 70,5 (2)	11.226 204	5.277 141	6.245 295	10.045 235	330,70	3
Ciudad Real	12.293 204	11.226 60	5.277 240	6.245 249	10.045 120	378,13	2
Cuenca	12.293 141	11.226 240	5.277 70,5	6.245 154	10.045 181	304,85	4
Guadalajara	12.293 295	11.226 249	5.277 154	6.245 64,5	10.045 129	195,71	5
Toledo	12.293 235	11.226 120	5.277 181	6.245 129	10.045 60	390,84	1

Fte.: Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico, 1981 y elaboración propia.

(1) Volumen de vehículos

(2) Distancia por camino mínimo en Kms.

Cuadro Nº 7

**TENDENCIA POTENCIAL DSE TRACTORES EN RELACION A DISTANCIA POR CAMINO  
MINIMO, PARA LAS CAPITALES PROVINCIALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	417 (1) 70,5 (2)	102 204	162 141	51 295	281 235	8,93	1
Ciudad Real	417 204	102 60	162 204	51 249	281 120	6,96	4
Cuenca	417 141	102 240	162 70,5	51 154	281 181	7,56	3
Guadalajara	147 295	102 249	162 154	51 64,5	281 129	5,84	5
Toledo	417 235	102 120	162 181	51 129	281 60	8,59	2

Fte.: Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico, 1982, y elaboración propia.

(1) Volumen de vehículos

(2) Distancia por camino mínimo en Kms.

**Cuadro Nº 8****TENDENCIA POTENCIAL DE VEHICULOS TOTALES EN RELACION A DISTANCIA POR C  
CAMINO MINIMO, PARA LAS CAPITALES PROVINCIALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

	Albacete	Ciudad Real	Cuenca	Guadalajara	Toledo	Total	Rango
Albacete	80.481 (1) 70,5 (2)	90.481 204	42.447 141	34.013 295	95.866 235	2.409,38	3
Ciudad Real	80.481 204	90.481 60	42.447 240	34.013 249	95.866 120	3.014,87	2
Cuenca	80.481 141	90.481 240	42.447 70,5	34.013 154	95.866 181	2.300,38	4
Guadalajara	80.481 295	90.481 249	42.447 154	34.013 64,5	954.886 129	2.182,30	5
Toledo	80.481 235	90.481 120	42.447 181	34.013 129	95.866 60	3.192,42	1

Fte.: Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico, 192, y elaboración propia.

(1) Volumen de vehículos

(2) Distancia mínima en Kms.

### III. EL TRANSPORTE EN FERROCARRIL

Desde el punto de vista viario en el modo carreteras, y como hemos observado anteriormente, nuestra región puede considerarse como zona de paso de los grandes ejes radiales (carreteras radiales) que atraviesan este territorio, y que tienen la finalidad de comunicar Madrid con la periferia española. Estas redes no vertebran en absoluto, ni integran entre sí, los núcleos del espacio regional, mientras que la red considerada regional y que vertebraría dicho ámbito, no lo hace por adolecer de calidad y falta de funcionalidad.

Este fenómeno se pone aún más de manifiesto desde la perspectiva ferroviaria; la estructura de la red de ferrocarril no sólo no vertebra la región en un sentido más amplio; sino que no existe comunicación por este modo entre sus núcleos (salvo los escasos núcleos donde discurren los ejes, pero de forma segregada y parcial). En efecto, la estructura ferroviaria regional es totalmente radial, teniendo como centro polarizador a Madrid y como centros terminales de los radios, distintos núcleos de la periferia española; entre tanto, algunos núcleos y las capitales provinciales están comunicados por estos ejes, pero queda patente que el paso por dichas poblaciones solo sirve de apoyatura al tráfico generado entre la capital de España y su periferia.

Como prueba de lo expuesto, describimos a continuación la red ferroviaria en la región, pero haciendo la salvedad de que nos referimos fundamentalmente a la comunicación de las capitales provinciales, aunque en la práctica están comprendidas todos los itinerarios fundamentales.

De forma general la red ferroviaria se puede dividir, atendiendo al tipo y calidad de vía y al servicio que ofrece, en Red Básica, Red Complementaria y Red secundaria.

La red está conformada por los siguientes ejes primarios: un gran eje, Norte-Sur, que comunica Madrid con Andalucía, a través de Aranjuez-Castillejos- Alcázar de San Juan, Manzanares-Valdepeñas-Valdepeñas-Vadollano-Baeza, otro eje, Noroeste-Sureste, de igual categoría al anterior, que enlazado desde Alcázar de San Juan se dirige a Valencia, pasando por Albacete; y el tercer eje, Madrid-Guadalajara a Bardes, en

dirección Suroeste-Nordeste, que sirve para comunicar Madrid con Barcelona y Madrid con San Sebastián y Bilbao (en la región solo tiene la funcionalidad de poder comunicar Guadalajara con Madrid). Estos tres ejes principales pertenecen a la Red Básica, están electrificados y son de vía doble, a excepción del tramo de Manzanares-Vadollano.

Los restantes tramos pertenecen a una categoría netamente inferior, dentro de la Red Complementaria o Secundaria, y su función es comunicar algunos núcleos con la red fundamental, mediante enlace. A efectos de estructura siguen siendo radiales, siguen teniendo a Madrid como centro de convergencia:

- Ramal Castillejos-Algodor-Toledo, de vía única y electrificada.
- Ramal Villaverde-Villaseca-Algodor-Toledo, de vía única y sin electrificar, excepto Algodor-Toledo.
- Ramal Aranjuez-Sta. Cruz de la Zarza-Cuenca-Utiel-Valencia, de vía única y sin electrificar.
- Ramal Manzanares-Ciudad Real-Puertollano-Almorchón-Mérida, de vía única y electrificada hasta Puertollano.

Estos cuatro ramales pertenecen a la Red complementaria.

Por último existe un ramal alternativo, que enlaza con el eje fundamental Madrid-Andalucía en Villaverde, y discurre por Villaverde-Algodor-Los Yébenes-Ciudad Real; este ramal pertenece a la Red Secundaria, es de vía única y no está electrificada.

Resulta evidente que tras la descripción de la red ferroviaria, ésta no solo actúa como elemento de integración regional, sino que produce un efecto de segregación entre los distintos núcleos y espacios regionales. Aún más, si la estructura ferroviaria está pensada básicamente para comunicar Madrid con los bordes periféricos españoles, esta región puede ser considerada como zona de paso, e incluso aquellos espacios y núcleos que se encuentran atravesados por los grandes ejes circulatorios ferroviarios dependen del centro de convergencia madrileño. Es decir, el gran nudo de interrelación e intercambio de las distintas provincias y capitales castellano-manchegas es Madrid.

Se puede decir, por tanto, que no existe comunicación intrarregional por este tipo de transporte, ni siquiera en aquellos municipios conectados por este medio. En la realidad, la relación tiempo-distancia recorrida para los puntos de posibilidad de intercomunicación, se desvirtúa al resultar excesivo el tiempo recorrido. Por otro lado, a la hora de efectuar los desplazamientos entre núcleos y capitales resulta necesario efectuar transbordos, con unos espacios de tiempo excesivos, disuadiendo a los posibles viajeros de optar por este modo de transporte.

Por todo ello resultaría absurdo ponderar este elemento como factor de peso a la hora de elegir la capital regional, cuando de hecho no existe comunicación intrarregional, ni interurbana. Al no existir de hecho una red ferroviaria regional, resulta necesario utilizar el transporte por carretera, y aún en aquellos casos que fuera posible por existir comunicación ferroviaria, no se efectuaría al sopesar los costes del viaje (excesivo tiempo de recorrido en relación a la carretera, inconvenientes, de servicio y mayor precio). Además, esta situación no tiene posibilidad de solución, ya que la política que seguirá RENFE en los próximos años, en función de la gestión y rentabilidad de líneas, es poner en entredicho aquellas que no sean rentables; en nuestra región cobra especial importancia este hecho, al no ser rentables parte de las líneas que comunican nuestras capitales, y a corto plazo quedarán anuladas.

Como ejemplo de lo hasta ahora expuesto, hemos elaborado un cuadro (Cuadro núm. 9), en donde se refleja la comunicación por ferrocarril entre las capitales provinciales. En columnas aparecen los trenes (según código de nomenclatura utilizado por RENFE, asignando a cada tren unas siglas específicas) que comunican dichas capitales. La mayoría de estos trenes tienen a Madrid como centro de referencia, salvo algunas específicas, que siguen teniendo la cabecera o terminal en núcleos extrarregionales (en cada itinerario se indica el núcleo-capital conectado por esa línea):

T-7 Barcelona-Albacete-Cádiz

T-12 Barcelona-Albacete-Almería (y en su variante, Manzanares-Ciudad Real-Badajoz).

C2 Avila-Madrid-Guadalajara



C3 Valladolid-Madrid-Guadalajara

C4 Guadalajara-Madrid-Los Cotos

C5 Madrid-Guadalajara-Torralba

C6 Madrid-Aranjuez-Toledo y Madrid-Aranjuez-Cuenca (con posibilidad de comunicación entre Cuenca y Toledo y viceversa, mediante transbordo a Aranjuez).

C7 Madrid-Villaseca-Toledo

127 Madrid-Guadalajara-Bilbao

200 Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Barcelona

201 Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Barcelona

219 Madrid-Albacete-Valencia

220 Madrid-Albacete-Murcia

222 Madrid-Cuenca-Valencia

226 Madrid-Albacete-Cartagena

301 Madrid-Ciudad Real-Badajoz

302 Madrid-Ciudad Real-Puertollano.

En las filas del cuadro se indican las capitales respectivas y en la intersección de filas y columnas, el número de viajes que cada uno de los trenes ha efectuado a lo largo del día al conectar con esa capital (el número de viajes diarios se refieren al itinerario de ida o al de vuelta, pero no a la suma de los dos). Al final de las filas, se reflejan los totales de viajes efectuados por los distintos trenes que unen a cada una de las ciudades.

Cuadro Nº 9

**CODIGO DE TRENES QUE COMUNICAN LAS CAPITALES PROVINCIALES  
DE CASTILLA-LA MANCHA Y NUMERO DE VECES DIARIAS QUE PASAN  
POR DICHAS CAPITALES, EN ITINERARIO DE IDA, O BIEN EN ITINERARIO DE VUELTA**

CAPITALES \ TRENES	(1)		(2)						(3)										
	T-7	T-12	<sup>2</sup> C	<sup>3</sup> C	<sup>4</sup> C	<sup>5</sup> C	<sup>6</sup> C	<sup>7</sup> C	127	200	201	219	220	222	226	301	302	Total	
ALBACETE	3	1					1					12	7		4				27
CIUDAD REAL		1					1									7	5		13
CUENCA							4						8						12
GUADALAJARA			15	11	5	45	1		5	4	8								93
TOLEDO							110	6											16

(1) T. Trenes Transversales

(2) C, Trenes de Cercanías

(3) 200, Trenes no específicos o regulares

Fte.: Horarios de trenes de RENFE, 1983, y elaboración propia.

Los resultados obtenidos son los siguientes: el número máximo de trenes se dirige por Guadalajara, para comunicar Madrid con esta ciudad, Madrid con Barcelona y Madrid con Bilbao. A continuación se sitúa Albacete, sirviendo de apoyatura para comunicar Madrid con Valencia, Madrid con Murcia y Cartagena y Madrid con Cádiz; Toledo, con la finalidad de comunicar Madrid y Toledo; Ciudad Real, en las relaciones Madrid-Badajoz, Madrid-Puertollano y Barcelona-Badajoz; y por último, Cuenca que relaciona fundamentalmente Madrid con Valencia y Madrid con Cuenca.

Sin embargo, esta cuantificación de flujos no resulta significativa en su intersección regional, ya que por tener a Madrid como centro de confluencia, el grado de comunicación con cada una de las ciudades castellano-manchegas se efectúa con independencia de la relación entre las mismas ciudades regionales. De todas formas, las únicas relaciones sencillas entre capitales, se pueden llevar a cabo a través del tren T-12, que posibilita un viaje diario y sin transbordo entre Albacete y Ciudad Real, y el tren de cercanías C-6, que teóricamente puede conectar tres veces diarias, pero efectuando transbordo en Aranjuez, Cuenca y Toledo y viceversa.

Resumiendo, la estructura ferroviaria regional y el grado de servicios por tren, impide que se establezca como mínimo una relación nuestras capitales provinciales y dicho fenómeno se ve todavía más aparente al establecer relaciones entre cabeceras comarcales y demás núcleos de población. Por tanto, el modo ferrocarril impide la integración de los municipios y subespacios regionales, y debe ser tenido en cuenta a la hora de medir relaciones intrarregionales.

Concluyendo, el transporte debe servir de elemento impulsor al desarrollo social y económico de la región y como factor de integración de sus distintos espacios, núcleos y asentamientos poblacionales. Para ello es imprescindible, mejorar y potenciar las infraestructuras viarias que tengan marcado acento regional, posibilitando al mismo tiempo la necesaria comunicación con los grandes ejes interregionales, que actúan de canales de relación con otros espacios regionales.

Ahora bien, esta mejora de carreteras debe estructurarse bajo un modelo territorial que permita la ordenación de nuestro espacio regional, adecuando en un primer nivel, las vías que comuniquen las

capitales provinciales, ciudades medias y cabeceras comarcales, y en un segundo nivel, posibilitando las relaciones entre dichos núcleos rectores y sus respectivos municipios tributarios y áreas de influencia, sin olvidar la integración viaria respecto a las áreas deprimidas regionales. Esta mejora permitirá el que los flujos de transporte tengan su importancia intrarregional, y no como hasta ahora, con insuficiente grado de densidad, o bien sin producirse por falta de accesibilidad y comunicación entre núcleos.

Sin embargo, en espera de esa futura integración regional, y a partir de la oferta viaria y funcional actual entre capitales provinciales, Toledo resulta ser la ciudad mejor situada y la que más ventajas ofrece dentro del conjunto regional.