

VI. ASPECTOS TERRITORIALES Y SECTORIALES DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS POR CARRETERA EN LA PROVINCIA DE HUELVA. BASES PARA SU REFORMA.

ENRIQUE LOPEZ LARA

Con la reciente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 (LOTT , en adelante), se abre una nueva etapa para la planificación y la gestión del modo de transporte más usado en Andalucía, el realizado por carretera (LOPEZ LARA, 1987).

La LOTT ha venido a cubrir un claro hueco normativo en materia de transporte, elaborándose en función de varios factores: temporales -las normativas imperantes se remontan a 1877 (Ley reguladora del transporte ferroviario) y a 1947 (Ley de transportes mecánicos por carretera) , legislativos --su carácter general que viene a dar luz a la oscuridad normativa hasta la fecha vigente--, económicos, sociales, políticos, demográficos... --evolución de las dinámicas sectoriales y territoriales desde la década de los 40, que han supuesto la configuración de un panorama diferente (por ejemplo, los cambios devenidos de la revolución técnica de los medios de transporte, de la nueva estructuración política-administrativa del Estado Español, de su integración dentro de la CEE, etc.)--.

La puesta en práctica de la normativa que ha de remozar el panorama de los transportes terrestres necesita, en primera instancia, un detallado análisis y un diagnóstico de los presupuestos tanto sectoriales (estructura empresarial, aspectos normativos, etc...) como territoriales (áreas y/o núcleos con carencias conectivas, solapes de influencias, etc...) de este modo principal de transporte.

A continuación se explicita a grandes rasgos la estructura empresarial y la servidumbre territorial que -a fecha de marzo de 1990- presenta la oferta de transporte público de pasajeros por carretera (TPPC, en adelante) en la provincia de Huelva¹.

1. La base informativa sobre la que se realiza el análisis se ha recogido de los archivos de la Consejería de Política Territorial y Transporte (Dirección General de Transporte) y de la elaboración informática de ésta realizada en las Directrices para la ordenación del transporte público de pasajeros por carretera en la Comunidad Autónoma andaluza (CLAVE, 1991).

1. LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO.

La provincia de Huelva se diferencia notablemente de la situación general de la estructura empresarial del TPPC del conjunto de Andalucía. Esta última se caracteriza por la atomización del sector -múltiples empresas con escasas concesiones y servicios o líneas- con una problemática específica que se puede resumir en lo que ORTEGA (1987) cataloga como "círculo vicioso de la interdependencia entre la oferta y la demanda": ante la disminución de la demanda, los transportistas reducen la oferta, lo que se traduce en un descenso, en el nivel de calidad del servicio, que a su vez coadyuva en la "huida" de la clientela, que se va alejando del uso de los transportes colectivos.

La demanda, además, en los últimos años está disminuyendo considerablemente en relación al éxodo rural, especialmente para el caso onubense en la Sierra de Aracena y Picos de Aroche (MONTEAGUDO y MARQUEZ, 1986) y al crecimiento de la tasa de motorización privada. A su vez, ha de anotarse la tendencia de los clientes de los transportes públicos a la especialización (transportes discrecionales, transporte escolar, transporte de trabajadores...) quedando paulatinamente sin servicio las personas que no pertenezcan a ninguno de estos colectivos.

La particularidad apuntada para la provincia de Huelva en cuanto al análisis de la vertiente empresarial deviene del siguiente dato: sólo tres empresas (DAMAS, S.A. - CASAL, S.A. - LINEAS EXTREMEÑAS DE AUTOBUSES, S.A. (L.E.D.A.) se reparten el total de la oferta de TPPC que se inventaría en Huelva (CUADROS I y II).

Las tres empresas detentan siete concesiones -agrupaciones administrativas de las líneas que cubren itinerarios diversos-. Una de ellas, DAMAS, S.A., la más importante, posee cinco concesiones, mientras que L.E.D.A. y CASAL sólo una cada una de ellas.

Las siete concesiones se reparten las 87 líneas regulares de TPPC que conectan -al menos- un municipio de la provincia, bien con otro de la misma provincia, bien con el exterior. En este sentido es reseñable la siguiente apreciación: más de un 40% de las líneas (40,3%) tienen un carácter intraprovincial, es decir, que conectan a la capital -Huelva- con algún o algunos municipios de la provincia, única y exclusivamente (MAPA I). Un 31 % de las líneas son interprovinciales -conectan algún/os municipio/s con el exterior de la provincia-(MAPA II). El restante -un 28,7 %- de las líneas de TPPC que surcan la provincia son de carácter comarcal, entendiéndose por éste el hecho de que conectan dos o más municipios de la provincia, sin "pivotar" en la capital (MAPA III).

Como se puede observar en la producción cartográfica, la empresa DAMAS, S.A. es la que mayor y mejores recorridos de TPPC efectúa en el contexto provincial de Huelva. Un 84 % de las líneas pertenecen a alguna de las cinco concesiones que la empresa en cuestión actualmente cubre (J.A.- 326, J.A.- 249, J.A.-367, J.A. - 366, todas ellas transferidas y la nacional V-1227).

La empresa DAMAS, S.A. monopoliza en exclusiva todas las líneas intraprovinciales -que, como se cuantificó, son las más numerosas (40,3%)-, si

bien se articulan a través de tres concesiones. La J.A. - 366 que cubre las conexiones de los municipios a oriente de la capital (Tierra Llana, El Condado) a través de la N - 431, la A - 49 y la H - 614 (MAPA IV), a occidente (arco costero desde Ayamonte a Punta Umbría) a través de la N - 431 y la H - 414 y las entidades municipales más importantes de toda la zona occidental del contexto provincial (desde Rosal de la Frontera hasta Sanlúcar de Gadiana) a través de la C - 443, la H - 131, la HU - 1242, etc...

La J.A.- 367 consta de seis líneas intraprovinciales que conectan la capital, a través del eje de la N - 435, con Aracena (2 líneas, una de ellas por Higuera de la Sierra), Nerva, Valverde del Camino y El Cerro del Andévalo.

La concesión J.A.- 326, asimismo de la empresa DAMAS, utilizando principalmente el eje viario meridiano de la N - 435, enlaza la parte oriental de la Sierra Morena onubense a través de dos líneas : Encinasola - Huelva y Aroche - Huelva.

Finalmente, la empresa DAMAS, S.A. posee una concesión nacional, la V-1227, que consta que tres líneas de TPPC que conectan municipios del sur de Extremadura (Oliva de la Frontera y Fregenal de la Sierra) y Badajoz con Sevilla.

Las líneas comarcales se reparten entre cuatro concesiones, tres de ellas de la empresas DAMAS, S.A. (J.A.- 366, J.A.- 367 y J.A.- 249) y una de la empresa CASAL, S.A. (J.A.- 319). Las líneas comarcales que cubre la empresa DAMAS, S.A. son en su mayor parte costeras (La Palma del Condado - Matalascañas, Bonares - Mazagón, Cartaya - Punta Umbría, El Cerro del Andévalo - Ayamonte, etc...) si bien existen otras que no detentan este carácter (Gibraleón - Trigueros, Villanueva de los Castillejos - Cartaya), especialmente las de la concesión J.A.- 367 (El Cerro del Andévalo - Valverde del Camino, Berrocal - Zalamea la Real, Zalamea la Real - Nerva...).

La empresa CASAL, con la concesión J.A.- 319, detenta una serie de líneas comarcales que cumplen un importante papel territorial, ante la escasez y atonía de este tipo de líneas en el contexto provincial y regional (LOPEZ LARA, 1989). Estas, localizadas en la parte serrana, son las siguientes: Cortegana - Aracena (por El Repilado), Cortegana - Aracena (por Alajar), Aracena - Zufre, Nerva - Aracena y Zalamea la Real - Nerva.

Las líneas interprovinciales son las que mayor diversificación empresarial detentan, asignándose tres grandes ejes/zonas a sendas empresas: el sector meridional (costa, Condado, Tierra Llana) -con mayor número de líneas y expediciones- a través de la N - 431, de la A-49 y de la H-615. incluyéndose en éste, la línea El Cerro del Andévalo - Sevilla, a través de la H-511, es el dominio de la empresa DAMAS, S.A.. El sector septentrional o serrano (Sierra de Aracena y Picos de Aroche) a través de la N-433 es dominio de la empresa CASAL, S.A. Y, el sector noroccidental, articulado sobre el fragmento de la N-630 que discurre por la provincia, es dominio compartido por las empresas L.E.D.A., S.A. y DAMAS, S.A.

En resumen, agrupando la triple tipología de líneas, ha de concluirse con el predominio de la empresa DAMAS, S.A., sobre todo en la zona meridional y central (Andévalo), en especial en lo que concierne a las conexiones

intraprovinciales. La empresa CASAL, S.A., muestra una cierta preponderancia en la Sierra de Aracena, tanto en las conexiones comarcales como en las que se realizan con Sevilla a través de la N-433.

2. ESTRUCTURA TERRITORIAL O CONECTIVA.

La estructura general del trazado de la oferta de TPPC y su posibilidades conectivas se encuentran claramente amoldadas a una concepción polarizadora -concentradora en torno a la capital provincial, Huelva. En este sentido existe un paralelismo reseñable entre la jerarquización técnica de la red de carreteras y la oferta -en cuanto a cantidad y calidad- de TPPC (LOPEZ LARA, 1989 -II-).

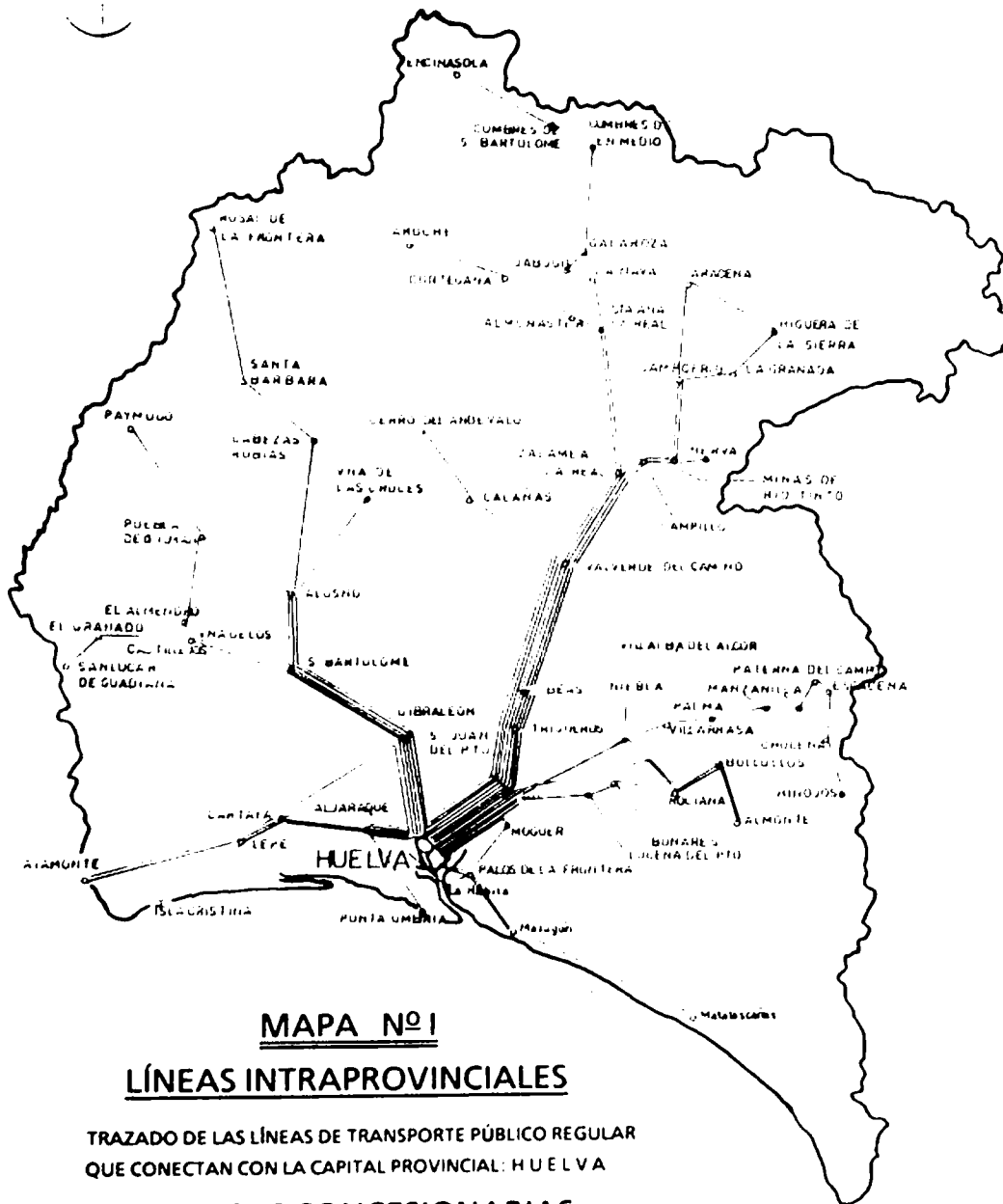
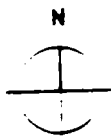
Se impone, pues, un modelo territorial fuertemente radioconcéntrico, que trae consigo una serie de condicionamientos conectivos y/o territoriales de importancia singular -en razón al proceso de descentralización y desconcentración de servicios y funciones a escala intermedia o comarcal- que se anotarán con posterioridad.

Casi un 45 % de las líneas de TPPC que cubre la oferta en la provincia tienen como punto de origen/destino la capital (todas las intraprovinciales más cuatro interprovinciales que conectan Huelva con Sevilla). Aparte, una serie de líneas interprovinciales (Ayamonte - Sevilla, Isla Cristina - Sevilla, Punta Umbría - Sevilla) discurren en su trazado por la capital, lo que significa que casi el 50 % de las líneas de TPPC se relacionan con la capital (MAPAS I y II).

2.1. Análisis a nivel comarcal:

El modelo polarizador-concentrador territorial queda especialmente visible en la elaboración cartográfica llevada a efecto (MAPAS I, II y III). Sólo un 28,7 % de las líneas de TPPC son "comarcales" (conectan municipios onubenses sin "pivotar" en la capital), situándose la mayor parte de éstas en tres ámbitos concretos: el costero (líneas El Cerro del Andévalo - Ayamonte, Cartaya - Punta Umbría, Almonte - Matalascañas, Bonares - Mazagón, etc...), en el Andévalo y la Cuenca del Tinto (líneas El Cerro del Andévalo - Valverde del Camino, Zalamea la Real - Berrocal, Zalamea la Real - Nerva, etc...) y en el serrano (líneas Cortegana - Aracena -por El Repilado y por Alajar-, Zufre - Aracena y Aracena - Nerva).

El escaso desarrollo de las relaciones comarcales se explica en gran medida por el diseño radiconcéntrico en torno a las capitales provinciales de las líneas de TPPC (LOPEZ LARA, 1989 -II-).



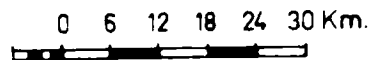
MAPA Nº 1

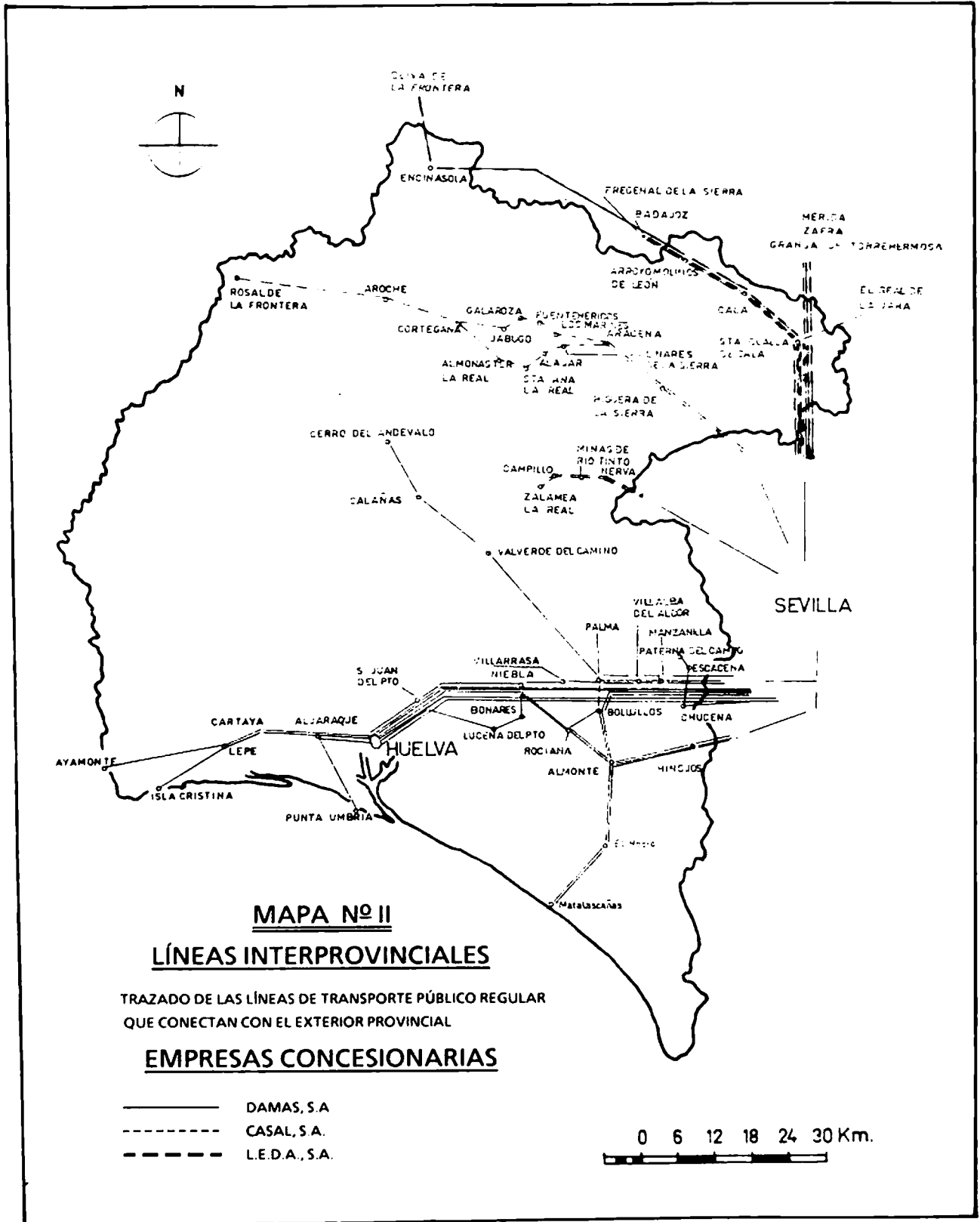
LÍNEAS INTRAPROVINCIALES

TRAZADO DE LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR
QUE CONECTAN CON LA CAPITAL PROVINCIAL: HUELVA

EMPRESAS CONCESIONARIAS

- DAMAS, S.A
- - - - - CASAL, S.A
- · - · - L.E.D.A., S.A





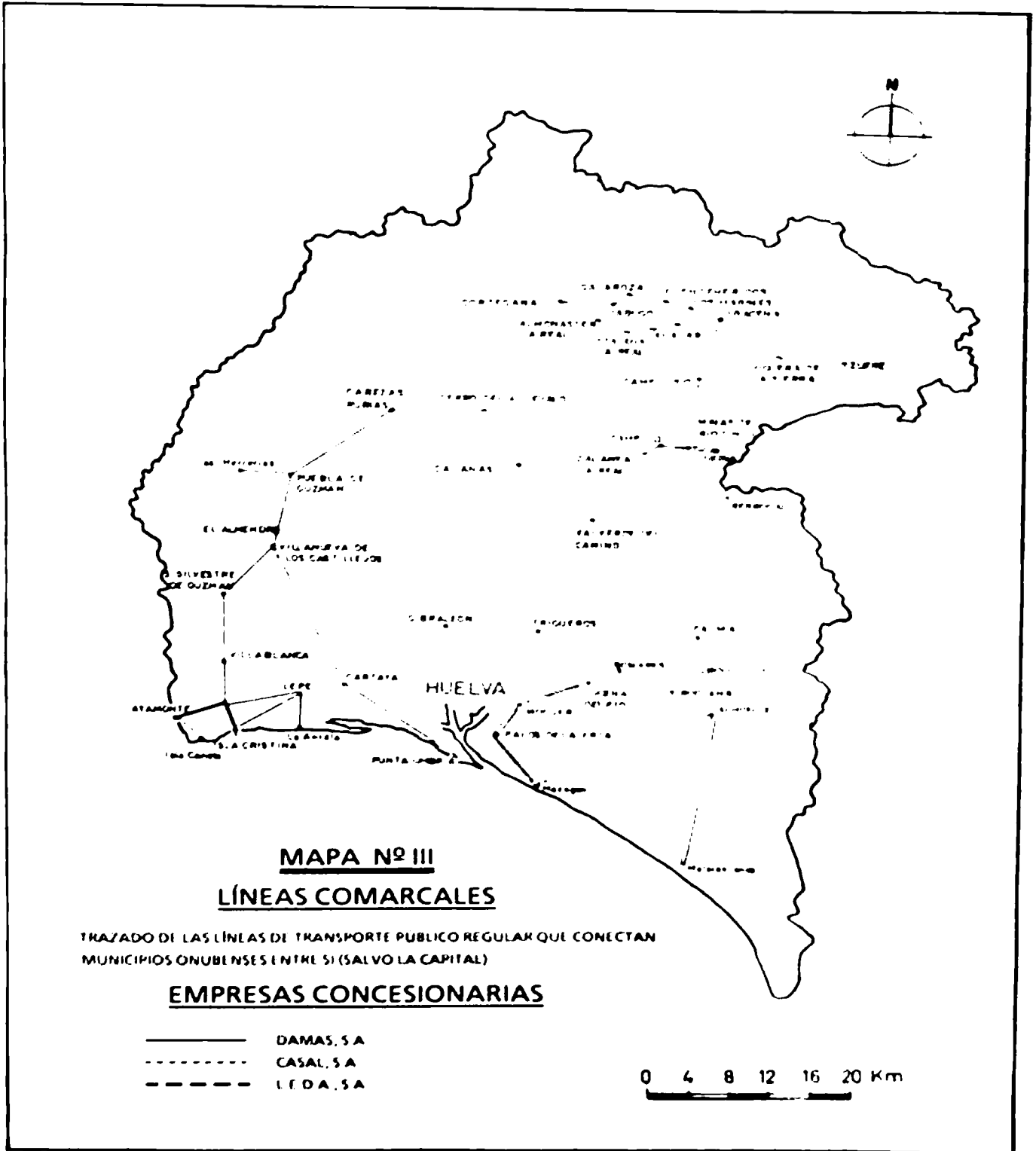
La experiencia en el análisis comarcal o a escalones intermedios² para la provincia de Huelva ha dado unos resultados sumamente reveladores: nada más y nada menos que cuatro ámbitos comarcales (Santa Olalla de Cala, Valverde del Camino, Puebla de Guzmán y Villanueva de los Castillejos) carecen de conexión comarcal, entendiéndose por ésta la existencia de alguna línea de TPPC que conecte un o algunos municipios de la comarca con su cabecera de manera funcional (ida-vuelta diaria en horario administrativo, entre primeras horas de la mañana y primeras de la tarde). Sólo dos ámbitos comarcales, significativamente, el de la capital provincial (Huelva), y el costero fronterizo de Ayamonte, presentan una total conexión funcional entre los municipios que los integran.

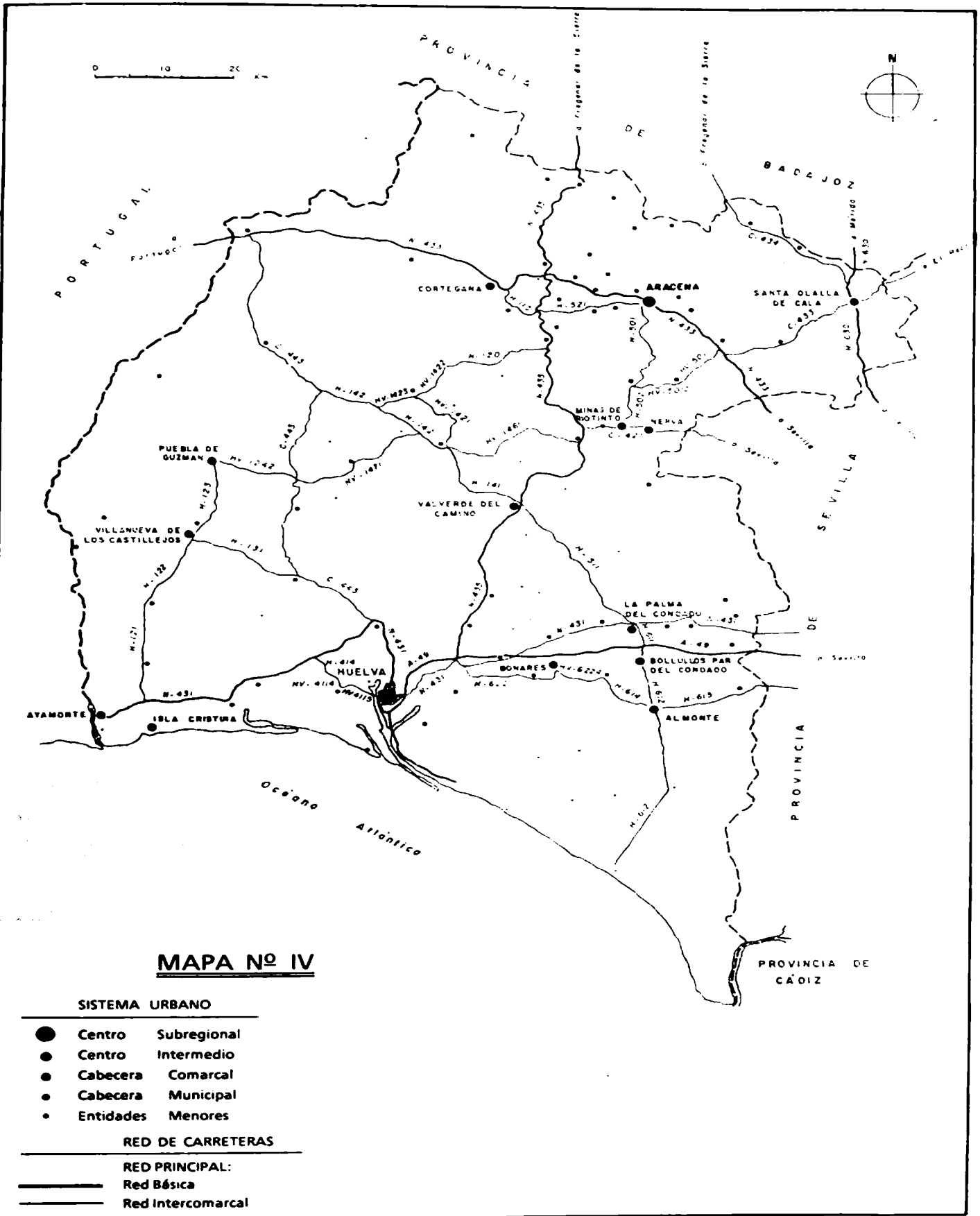
El resto, otros seis ámbitos, presentan una situación variable, dentro de una generalizada tónica disfuncional a nivel comarcal. Unos sólo tienen una línea (y un municipio) funcional; ámbito de Almonte (Hinojos), ámbito de Bonares (Lucena del Puerto) y el ámbito de Cortegana (Jabugo). La Palma del Condado cuenta con tres de sus municipios conectados funcionalmente (Villarrasa, Villalba del Alcor y Manzanilla) y los ámbitos de Aracena y Minas de Río Tinto con cuatro, que son, respectivamente, Galaroza, Fuenteheridos, Los Marines, Higuera de la Sierra y Zalamea la Real, El Campillo, Nerva, Campofrío.

Esta relación de situaciones diversificadas en cuanto a conectividad comarcal halla explicación en varias causas que van desde la planificación centralizadora en la capital provincial (CANO GARCIA, 1986) hasta la estructuración viaria y el modelo de ocupación existente en la provincia. Ello permite determinar situaciones muy diferenciadas: demanda concentradora con largos trayectos entre paradas, o bien trayectos sinuosos con multitud de paradas en áreas de demanda dispersa, de difícil conexión.

En este sentido no dejan de ser significativas algunas correlaciones o paralelismos como, por ejemplo, la existente entre la organización de las líneas de TPPC de mayor uso (medidas según el número de expediciones diarias) y la red principal de carreteras. Las líneas con mayores intensidades concentran su trayecto sobre la Red de Interés General del Estado (A-49, N-431, N-435, N-433 y, aunque tangencialmente, en la N-630) siendo el número de expediciones menor en la red secundaria (comarcal y local), que canaliza las líneas de corto recorrido y sobre las que se debiera basar la conectividad comarcal o interna (MAPA IV).

2. Análisis comarcal realizado sobre la base territorial propositiva de división intraprovincial del documento *Sistema de Ciudades de Ciudades de Andalucía* (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1986). En ésta, en la que se están sustentado algunas políticas sectoriales (educación, sanidad, carreteras...), la provincia de Huelva queda compartimentada en doce "ámbitos funcionales" definidos por una cabecera o centros intermedio: Villanueva de los Castillejos, Almonte, Bonares, Valverde del Camino, La Palma del Condado, Puebla de Guzmán, Cortegana, Minas de Río Tinto, Aracena, Santa Olalla de Cala, Ayamonte y, la propia capital, Huelva.





2.2. Análisis a nivel provincial:

A escala provincial (MAPA I) lo más representativo es el progresivo proceso de crecimiento de los flujos (número de líneas, de expediciones, etc...) conforme las isocronas nos acercan, desde los límites provinciales, a la capital. Es decir, el hecho de que los flujos se vayan haciendo paulatinamente asténicos -en cualquier dirección- en relación directamente proporcional al aumento de la distancia con la capital. De tal forma que, en sucesivas bandas territoriales dispuestas en paralelo, que se corresponden "grosso modo" con ámbitos geográficos tradicionales (MONTEAGUDO, 1986), se observa la siguiente distribución de líneas, según sus caracteres específicos (intensidad de relaciones, velocidad de recorrido, tiempo invertido, posibilidad de ida - vuelta diaria, etc...). De mayor a menor disponibilidad de TPPC son las que siguen:

- Tierra Llana, El Condado, Costa.
- Andévalo y Cuenca del Tinto.
- Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

Esta aproximación territorial sirve para detectar la patente sangría conectiva en el contexto provincial en relación a su situación geográfica. De tal forma, los municipios limítrofes, los más alejados por el norte (Rosal de la Frontera, Encinasola) y por el oeste (Sanlúcar de Gadiana, Paymogo, Puebla de Guzmán) presentan una sola línea con origen/destino en la capital provincial (ida - vuelta diaria, con horario adecuado a esta relación territorial: ida por la mañana temprano -6, 6,30, 7 h.- y vuelta a primeras horas de la tarde -15, 15,30 y 16 h.-) (MAPA I).

No obstante, para el contexto provincial que nos ocupa, Huelva, es de hacer notar que los municipios ubicados cerca del límite oriental (especialmente por el nordeste y por el este) presentan una dinámica diferenciada. El elemento diferenciador viene de la mano del poder de atracción funcional que ejerce Sevilla tanto para la Sierra de Aracena y Picos de Aroche como para El Condado (FERIA, 1986), posibilitado en gran medida por el trazado de la N-630 (Sevilla - Badajoz), de la N-433 (Rosal de la Frontera - Castillo de las Guardas), de la A-49 y de la N-431 (Huelva - Sevilla), que otorgan gran accesibilidad de las áreas afectadas con Sevilla (LOPEZ LARA, 1988). De hecho, municipios tales como Cala, Santa Olalla de Cala, Aracena, Higuera de la Sierra, Manzanilla, Hinojos, etc... tienen una mejor comunicación por carretera y una mayor oferta conectiva de TPPC con Sevilla que con Huelva (MAPA III), posibilitada, en parte, por el creciente peso de los servicios y equipos -ya públicos, ya privados- de la capital regional.

En función de lo anterior, la zona nororiental y suroriental de la provincia onubense presenta una cierta "dislocación" en el esquema hasta ahora seguido -y extensible a la mayor parte de las provincias andaluzas, salvo excepciones- para interpretar y diagnosticar la lógica de la actual oferta y trazado de las líneas de TPPC. Por un lado, rara vez, salvo Aracena, son municipios de origen/destino de líneas, por otro, el otro polo de la relación origen/destino se diversifica entre Sevilla -sobre todo- y Huelva (MAPAS I y III). La mayor parte de las líneas que

discurren por la zona nororiental son de carácter interprovincial, haciéndose notar la presencia de algunas nacionales, que ponen en conexión no sólo los municipios septentrionales de la provincia de Huelva, sino los meridionales de Badajoz (Fuentes de León, Oliva de la Frontera, Fregenal de la Sierra, Monesterio, Segura de León, etc...) con Sevilla.

Cabe concluir que las líneas de TPPC se adaptan a una concepción territorial concentradora - centralizadora en torno a la capital de la provincia. Es decir, se ha seguido hasta la fecha una dinámica inductora de una concepción de ordenación territorio - administrativa potenciadora de la provincia. Trazado, oferta, horario y demás caracteres se adecúan a esta concepción que, evidentemente, no parece la más funcional y operativa si se pretende -según se deduce de las distintas políticas sectoriales (C.E.T.U., 1986)- descentralizar las funciones administrativas y los servicios, estructurando coherentemente el territorio.

3. APRECIACIONES FINALES. BASES PARA LA ESTRUCTURACION A LA LUZ DE LA LOTT.

En la provincia de Huelva, en contra de la norma imperante en Andalucía, la estructura empresarial -pocas y grandes empresas (DAMAS, S.A., CASAL, S.A....)- del TPPC se muestra con potencialidades, a la luz de la nueva normativa, la LOTT, para solventar la manifiesta problemática territorial devenida del modelo polarizador (LOPEZ LARA, 1990).

Problemática que se traduce en la inadecuación de las líneas de TPPC actuales por cuanto su planificación, trazado y gestión obedecen a criterios de rentabilidad inmediata, a corto plazo, de manera asistemática en cuanto a la satisfacción de las necesidades sociales. Especialmente visible ha sido esta inadecuación a escala comarcal, ya que el contexto provincial ha sido y es el marco de actuación, señalando en el territorio una clara centralización y concentración en el diseño de la red de TPPC en torno a las capitales de provincia.

Los ejes de actuación deben de ir encaminados a potenciar una serie de centros o ejes territoriales que patenten y relancen el escalón intermedio o comarcal. En este sentido, servicios básicos y públicos como la sanidad, la educación y el transporte (público) deben ser instrumentos que han de guiar el proceso de descentralización y/o desconcentración de funciones y equipos, hoy, en su mayor parte, en la capital (MONTEAGUDO, 1986).

En este proceso desconcentrador/descentralizador de la oferta de servicios públicos (sanidad versus eficiente atención primaria, educación para todos, etc...), la estructura territorial a diseñar por, entre otras, las líneas de TPPC ha de permitir la isoaccesibilidad a éstos del conjunto de la población.

En este sentido han de imbricarse políticas sectoriales diversas en sus actuaciones, pero correlacionadas por la impronta territorial que pueden ejercer en el territorio. El organigrama territorial ofertado por el sector público ha de estar gestado y debe ser gestionado bajo presupuestos de máxima operatividad y funcionalidad social y territorial, sin obviar, lógicamente, los condicionamientos económicos.

4. BIBLIOGRAFIA.

- CANO GARCIA, G. *Aproximaciones al Análisis Geográfico Regional*. Servicio de Publicaciones. Universidad de Sevilla, 1985. pp.86.
- CENTRO DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y URBANOS (C.E.T.U.) *Incidencia territorial de la intervenciones sectoriales*. Junta de Andalucía. Sevilla, 1987. III tomos.
- CLAVE (consultores). *Directrices para la ordenación del Transporte Público de Pasajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía*. Varios tomos. Sevilla, 1991.
- FERIA, J.M. *Análisis locacional de la provincia de Huelva*. Instituto de Desarrollo Regional. Cuadernos del I.D.R. núm.6. Sevilla, 1986. pp. 173.
- JUNTA DE ANDALUCIA. *Sistema de Ciudades de Andalucía*. Consejería de Política Territorial. Sevilla, 1986. II Tomos.
- LOPEZ LARA, E. "El transporte por carretera en Andalucía" en *Geografía de Andalucía*, Vol. VI. pp. 81-145. Ed. Tartessos. Sevilla 1987.
- LOPEZ LARA, E. "Distribución espacial de la accesibilidad por carretera en Andalucía". *Revista de Estudios Andaluces*, núm. 10. Sevilla, 1988. pp. 69-96.
- LOPEZ LARA, E. "Política sectorial y territorial en el transporte por carretera" en *Geografía de Andalucía* , Vol. VII. pp. 350-368. Ed. Tartessos, S.A. Sevilla, 1989 (I).
- LOPEZ LARA, E. "Sobre la articulación a escala intermedia en Andalucía. Análisis de la estructura empresarial y territorial de las líneas de transporte público de pasajeros por carretera". *Revista de Estudios Andaluces*, núm.13. Sevilla, 1989 (II).pp. 79-102.
- LOPEZ LARA, E. "Una visión del papel territorial de la oferta de transporte público de pasajeros por carretera en la Comunidad Autónoma Andaluza: fundamentos para su reforma", en *Estudios Geográficos*, núm. 198. Madrid, 1990. pp. 65-81.
- LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (LOTT) B.O.E., núm. 182, de 31 de julio de 1987.
- MONTEAGUDO, J. *Comarcalización y organización del territorio en la provincia de Huelva*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva. Huelva, 1986. pp.131.
- MONTEAGUDO, J. y MARQUEZ, J. "Crisis demográfica en la Sierra Morena onubense" *Revista de Estudios Andaluces*, núm.7. Sevilla 1986 pp.165-184.
- ORTEGA, V. "Algunas actitudes y estrategias en Europa ante la crisis del transporte regional de viajeros por carretera" *TTC*, 28. Madrid, 1987 pp.53-64.

CUADRO I

TIPOLOGIA DE LAS LINEAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE HUELVA.

LINEAS INTRAPROVINCIALES

CARTAYA - HUELVA
PUNTA UMBRIA - HUELVA
ALJARAQUE - HUELVA
AYAMONTE - HUELVA (POR CORRALES)
ISLA CRISTINA - HUELVA
PUEBLA DE GUZMAN - HUELVA
AROCHE - HUELVA
HUELVA - ENCINASOLA
HUELVA - ALMONTE (POR NIEBLA Y BOLLULLOS)
HUELVA - ALMONTE (POR BONARES)
HUELVA - MATALASCAÑAS
ROSAL DE LA FRONTERA - HUELVA
VILLANUEVA DE LAS CRUCES - HUELVA
PAYMOGO - HUELVA
ARACENA - HUELVA (POR HIGUERA DE LA SIERRA)
ARACENA - HUELVA
AYAMONTE - HUELVA (POR GIBRALEON)
NERVA - HUELVA
VALVERDE - HUELVA
EL CERRO DEL ANDEVALO - HUELVA
BEAS - HUELVA
BOLLULLOS PAR DEL CONDADO - HUELVA
HUELVA - BONARES
HUELVA - ENCINASOLA
HUELVA - HINOJOS
HUELVA - HINOJOS (POR PATERNA)
SANLUCAR DE GUADIANA - HUELVA
GIBRALEON - HUELVA
HUELVA - ALQUERIA
HUELVA - HOSPITAL GENERAL
HUELVA - MAZAGON
HUELVA - LA RABIDA
HUELVA - MOGUER (POR SAN JUAN DEL PTO.)
HUELVA - MOGUER (POR LA RABIDA)
HUELVA - ALMONTE (POR MAZAGON)

LINEAS INTERPROVINCIALES

CORTEGANA - SEVILLA (POR ALAJAR)
AYAMONTE - SEVILLA
ISLA CRISTINA - SEVILLA (POR A-49)
ROSAL DE LA FRONTERA - SEVILLA
HUELVA - SEVILLA (POR HINOJOS)
SEVILLA - ALMONTE (POR HINOJOS)
SEVILLA - ALMONTE (POR HINOJOS)
SEVILLA - TORREHIGUERA (POR HINOJOS)
SEVILLA - TORREHIGUERA (POR HINOJOS)
SEVILLA - ROCIANA (POR LA PALMA)
SEVILLA - MAZAGON
BADAJOZ - SEVILLA
SEVILLA - FREGENAL DE LA SIERRA
HUELVA - SEVILLA
OLIVA DE LA FRONTERA - SEVILLA
SEVILLA - EL CERRO DEL ANDEVALO
ZALAMEA LA REAL - SEVILLA
ZALAMEA LA REAL - SEVILLA (POR EL MADROÑO)
SEVILLA - PATERNA
HUELVA - SEVILLA (POR A - 49)
HUELVA - SEVILLA (POR C.N.- 431)
SEVILLA - PUNTA UMBRIA
NERVA - SEVILLA
SEVILLA - MAZAGON
REAL DE LA JARA - SEVILLA
MERIDA - SEVILLA
ZAFRA - SEVILLA
GRANJA DE TORREHERMOSA - SEVILLA

LINEAS COMARCALES

CORTEGANA - ARACENA (POR ALAJAR)
EL CERRO DEL ANDEVALO - AYAMONTE
ALMONTE - MAZAGON
ALMONTE - MAZAGON
LA PALMA - MATALASCAÑA
CORTEGANA - ARACENA (POR EL REPILADO)
ZUFRE - ARACENA
NERVA - ARACENA
AYAMONTE - ISLA MORAL
AYAMONTE - PLAYA ISLA CANELA
ISLA CRISTINA - AYAMONTE

BERROCAL - ZALAMEA
BONARES - MAZAGON
EL CERRO DEL ANDEVALO - VALVERDE DEL CAMINO
ZALAMEA LA REAL - NERVA
CARTAYA - VILLANUEVA DE LOS CASTILLEJOS
CARTAYA - PUNTA UMBRIA
GIBRALEON - TRIGUEROS
ISLA CRISTINA - LEPE (POR LA REDONDELA)
ISLA CRISTINA - LEPE
LEPE - LA ANTILLA
SAN JUAN DEL PUERTO - MAZAGON
MOGUER - MAZAGON
PUEBLA DE GUZMAN - LAS HERRERIAS
ZALAMEA LA REAL NERVA

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Directices para la Ordenación de los Transporte Públicos por carretera de la CCAA Andaluza* (Marzo, 1990).

CUADRO II

ESTRUCTURA CONCESIONARIAL SEGUN EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO POR CARRETERA EN LA PROVINCIA DE HUELVA.

CONCESION J.A. 319

DENOMINACION: ROSAL DE LA FRONTERA - SEVILLA E HIJUELAS.

EMPRESA: CASAL, S.A.

LINEAS:

- ZALAMEA LA REAL - NERVA
- NERVA - ARACENA
- CORTEGANA - ARACENA (POR ALAJAR)
- CORTEGANA - ARACENA (POR REPILADO)
- ZUFRE - ARACENA
- ROSAL DE LA FRONTERA - SEVILLA
- CORTEGANA - SEVILLA (POR ALAJAR)
- ZALAMEA LA REAL - SEVILLA
- ZALAMEA LA REAL - SEVILLA (POR EL MADROÑO)

- NERVA - SEVILLA
 - REAL DE LA JARA - SEVILLA
 - CASTILBLANCO DE LOS ARROYOS - SEVILLA
 - SANTIPONCE - SEVILLA
-

CONCESION: J.A.-326
DENOMINACION: ENCINASOLA - HUELVA.
EMPRESA: DAMAS, S.A.

LINEAS:

- HUELVA - ENCINSOLA
 - AROCHE - HUELVA
-

CONCESION: J.A. 249
DENOMINACION: ISLA CRISTINA - LEPE (POR LA REDONDELA).
EMPRESA: DAMAS, S.A.

LINEAS:

- ISLA CRISTINA - LEPE (POR LA REDONDELA)
-

CONCESION J.A.-366
DENOMINACION: ROSAL DE LA FRONTERA - AYAMONTE - SEVILLA CON HIJUELAS.
EMPRESA: DAMAS, S.A.

LINEAS:

- ISLA CRISTINA - AYAMONTE
- ISLA CRISTINA - LEPE
- CARTAYA - PUNTA UMBRIA
- BONARES - MAZAGON
- LA PALMA - MATALASCAÑAS
- SANLUCAR LA MAYOR - VILLAMANRIQUE
- TOMARES - SAN JUAN DE AZNALFARACHE
- BOLLULLOS DE LA MITACION - ALMENSILLA
- PUEBLA DE GUZMAN - HERRERIAS

- EL CERRO DEL ANDEVALO - AYAMONTE
- GIBRALEON - TRIGUEROS
- CARTAYA - VILLANUEVA DE LOS CASTILLEJOS
- MOGUER - MAZAGON
- ALMONTE - MAZAGON
- AYAMONTE - SEVILLA
- ISLA CRISTINA - SEVILLA (POR A-49)
- SEVILLA - ALMONTE (POR HINOJOS)
- SEVILLA - MATALASCAÑAS (POR HINOJOS)
- SEVILLA - MATALASCAÑAS (POR BOLLULLOS)
- SEVILLA - ROCIANA (POR LA PALMA)
- SEVILLA - MAZAGON
- SEVILLA - PUNTA UMBRIA
- SEVILLA - PATERNA
- SEVILLA - EL CERRO
- ROSAL DE LA FRTA. - HUELVA
- VILLANUENA DE LAS CRUCES - HUELVA
- PAYMOGO - HUELVA
- PUEBLA DE GUZMAN - HUELVA
- SANLUCAR DE GUADIANA - HUELVA
- AYAMONTE - HUELVA (POR CORRALES)
- AYAMONTE - HUELVA (POR GIBRALEON)
- ISLA CRISTINA - HUELVA
- CARTAYA - HUELVA
- HUELVA - MATALASCAÑAS
- HUELVA - BONARES
- BOLLULLOS - HUELVA
- HUELVA - ALMONTE (POR NIEBLA Y BOLLULLOS)
- HUELVA - ALMONTE (POR BONARES)
- HUELVA - HINOJOS (POR PATERNA)
- SEVILLA - PILAS
- SEVILLA - VILLAMANRIQUE
- AYAMONTE - ISLA DEL MORAL
- AYAMONTE - ISLA CANELA
- LEPE - LA ANTILLA
- ALMONTE - MATALASCAÑAS (PUEBLO ANDALUZ)
- HUELVA - HOSPITAL GENERAL
- HUELVA - ALQUERIA
- NUEVA SEVILLA - SEVILLA
- SAN JUAN DEL PUERTO - MAZAGON
- GIBRALEON - HUELVA
- PUNTA UMBRIA - HUELVA
- ALJARAQUE - HUELVA
- HUELVA - MAZAGON
- HUELVA - LA RABIDA
- HUELVA - MOGUER (POR LA RABIDA)

- HUELVA - MOGUER (POR SAN JUAN)
 - BORMUJOS - SEVILLA
 - BORMUJOS - SEVILLA (SIN PASO POR TOMARES)
 - BOLLULLOS MITACION - SEVILLA (POR TOMARES)
 - BOLLULLOS MITACION - SEVILLA (SIN PASO POR TOMARES)
 - SEVILLA - ALMENSILLA (POR TOMARES)
 - ALMENSILLA - SEVILLA (SIN PASAR POR TOMARES)
 - HUELVA - SEVILLA (POR A-49)
 - HUELVA - SEVILLA (CN.- 431)
 - HUELVA - SEVILLA
 - HUELVA - SEVILLA (POR HINOJOS)
-

CONCESION: J.A. 367

DENOMINACION: HUELVA - ARACENA CON HIJUELAS.

EMPRESA: DAMAS, S.A.

LINEAS:

- ZALAMEA - NERVA
 - BERROCAL - ZALAMEA
 - ARACENA - HUELVA (POR HIGUERA DE LA SIERRA)
 - ARACENA - HUELVA
 - NERVA - HUELVA
 - VALVERDE - HUELVA
 - EL CERRO - HUELVA
 - BEAS - HUELVA
 - EL CERRO - VALVERDE
-

CONCESION: V - 2529

DENOMINACION: SEVILLA - MERIDA.

EMPRESA: LINEAS EXTREMEÑAS DE AUTOBUSES, S.A.

LINEAS:

- ZAFRA - SEVILLA
 - GRANJA DE TORREHERMOSA - SEVILLA
 - MERIDA - SEVILLA
-

CONCESION: V - 1227

DENOMINACION: SEVILLA - BADAJOZ.

EMPRESA: DAMAS, S.A.

LINEAS:

- OLIVA DE LA FRONTERA - SEVILLA
- FREGENAL DE LA SIERRA - SEVILLA
- BADAJOZ - SEVILLA

Fuente: Elaboración propia.