

# LAS CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA. CARACTERIZACIÓN Y BALANCE TERRITORIAL DE LAS INVERSIONES

---

Jorge Hermosilla Pla  
Dirección



VNIVERSITAT  
DE VALÈNCIA



Diputació  
de València

Per sempre  
pobles



**LAS CARRETERAS  
DE LA DIPUTACIÓN  
DE VALENCIA.**  
CARACTERIZACIÓN  
Y BALANCE TERRITORIAL  
DE LAS INVERSIONES

**UNIVERSITAT DE VALÈNCIA**

Jorge Hermosilla Pla (*director*). *Departament de Geografia*

Elena Álvarez Mielgo

Ghaleb Fansa

Jordi Gimeno Delgado

Sandra Mayordomo Maya

María Murillo Segarra

Josep Sabater Chilet

**DIPUTACIÓN DE VALENCIA**

Javier Piedra Cabanes

*Director del Área de Carreteras*

**Cartografía**

Ghaleb Fansa

Jordi Gimeno Delgado

**Tratamiento estadístico**

Ghaleb Fansa

Jordi Gimeno Delgado

Josep Sabater Chilet

**Financia Diputación de Valencia**

Diputado Rafael García García

**Diseño y maquetación**

Begoña Broseta

**Edición digital**

ISBN: 978-84-9133-572-6

© de esta edición: Universitat de València, 2023

© de los textos: los autores

© de las imágenes: los autores



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.



UNIVERSITAT  
DE VALÈNCIA





**LAS CARRETERAS  
DE LA DIPUTACIÓN  
DE VALENCIA.  
CARACTERIZACIÓN  
Y BALANCE TERRITORIAL  
DE LAS INVERSIONES**



# PRESENTACIÓN

*Rafael García García*  
Diputación de Valencia

La Diputación de València es la institución responsable de la gestión de la principal red de carreteras de la provincia de València. Más del 50% de las carreteras que vertebran los pueblos y comarcas valencianas son titularidad provincial; una red de infraestructuras con una circulación media que supera los 670.000 vehículos diarios. La gestión de esta extensa y necesaria red de comunicaciones supone un enorme reto técnico y político. El Área de Carreteras trabaja para lograr un mantenimiento eficaz y una mejora de la seguridad vial en su red, pero también para avanzar cada año hacia un cambio de paradigma en la gestión de las infraestructuras que nos permita disfrutar de una red de carreteras segura que, además, garantice la cohesión social y territorial de nuestra provincia.

El impulso del trabajo de análisis sobre las inversiones del Área de Carreteras en el periodo 2017-2022 nos permite visualizar el camino recorrido en los últimos años para mejorar de forma sustancial la seguridad en las carreteras provinciales, pero de la misma manera el camino emprendido de forma decidida para imbricar en la gestión de las infraestructuras criterios de eficacia social, cohesión territorial y sostenibilidad, para aplicar en la gestión de las infraestructuras una visión global que integre la sostenibilidad y la lucha contra la despoblación.

*‘Las carreteras de la Diputación de Valencia. Caracterización y balance territorial de las inversiones’* nos permite adentrarnos en la historia de las vías de comunicación que, desde la creación de la *Via Augusta*, vertebran nuestro territorio. Un estudio con el que todas y todos podemos escudriñar la composición del sistema provincial de carreteras o consultar de forma sistemática las inversiones realizadas en los últimos años. El análisis realizado por la Universitat de València, y que se plasma en el presente documento, arroja interesantes datos y reflexiones sobre la territorialización de las inversiones o el impacto socio-económico que reporta la mejora de nuestras carreteras.

La red provincial de carreteras la componen 198 vías que se extienden a lo largo de 1.800 kilómetros. Una red de infraestructuras que conecta comarcas a través de 159 vías, que permite



la conexión entre comarcas a través de 39 carreteras. Se trata de un elemento básico de conectividad en nuestra provincia, una herramienta esencial de desarrollo socioeconómico que debemos preservar, mejorar y desarrollar para que sea elemento de movilidad y garantía de arraigo en las zonas menos pobladas.

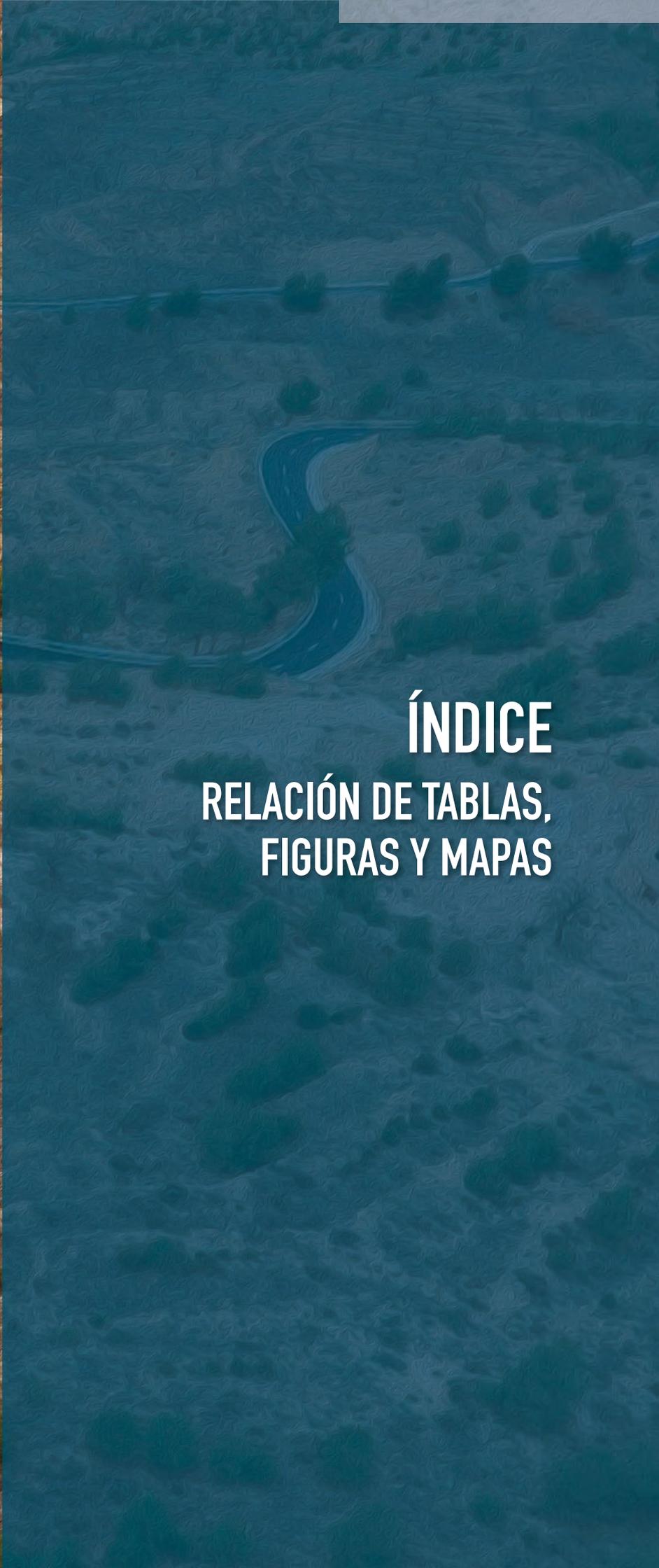
Ese es, sin duda, el principal reto al que nos enfrentamos: convertir nuestra red en un espacio de conectividad y desarrollo económico y social; convertir la potente red de carreteras provinciales en un servicio público que permita la movilidad desde la seguridad, y el desarrollo económico y social desde el respeto medioambiental.

Este ha sido el gran cambio de paradigma desarrollado los últimos años, algo más complejo de percibir en el análisis de datos relativos a inversión, claramente perceptible en la realidad del territorio. Las grandes infraestructuras del pasado han ido dando paso a infraestructuras con menor impacto, que resuelven problemas de movilidad, garantizan la seguridad vial y respetan el territorio. Se han impulsado mejoras de las carreteras incorporando a los trazados elementos de movilidad sostenible, mayor permeabilidad para los peatones, y soluciones constructivas innovadoras y con elementos constructivos que reducen impactos ambientales. Se ha apostado por hacer de la movilidad un elemento de cohesión social sostenible para nuestra provincia.

La sostenibilidad y la cohesión territorial son dos elementos que han comenzado a implantarse en la gestión ordinaria de las carreteras. Y ese último aspecto será determinante en los próximos años: seguir garantizando que todos los ciudadanos y todas las ciudadanas de la provincia de València dispongan de un acceso seguro y adecuado a su lugar de residencia. Los municipios con menos población son la razón de ser de la Diputación Provincial, también en la gestión de las infraestructuras con una especial atención a las comarcas y municipios donde la Diputación es la única institución garante de la movilidad, con una especial atención a las comarcas y municipios con bajas densidades demográficas, menos población o con riesgo de despoblación.







# ÍNDICE

RELACIÓN DE TABLAS,  
FIGURAS Y MAPAS

	<b>ÍNDICE</b>	
	<b>RELACIÓN DE TABLAS, FIGURAS Y MAPAS</b>	<b>10</b>
<i>Jorge Hermosilla</i>	<b>CONTEXTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>20</b>
<i>Javier Piedra</i> <i>Jorge Hermosilla</i> <i>María Murillo</i>	<b>CAPÍTULO 1</b>	
	<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y GEOGRÁFICOS</b>	<b>23</b>
	1.1 Evolución histórica de la red de caminos valencianos Una aproximación selectiva	25
	1.2 La configuración de las redes de carreteras valencianas	34
	1.2.1. Una evolución constante: de los caminos a las carreteras durante el siglo XIX	35
	1.2.2. La red viaria básica. Los condicionamientos geográficos e históricos	36
	1.3 Proyectos y actuaciones de referencia de carreteras provinciales de final del siglo XIX	38
	1.3.1. La Diputación y la revolución burguesa (1834 - 1843)	38
	1.3.2. Moderados, progresistas y unionistas (1844 - 1868)	39
	1.3.3. La Diputación en el sexenio revolucionario (1868-1874)	43
	1.3.4. La Diputación en la Restauración (1875-1902)	46
	1.4 La Diputación de principios del siglo XX, hasta la Guerra Civil	53
	1.4.1. La gestión menguante: entre la estabilidad administrativa y el fracaso autonomista (1902-1923)	53
	1.4.2. La Diputación durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)	58
	1.4.3. La Diputación en los años 30 (1931-1939)	59
	1.5 La Diputación del siglo XX	61
	1.5.1. La Diputación durante la postguerra y el Plan de Estabilización (1939-1959)	61
	1.5.2. Diputación, cambios económicos y crisis política (1959-1979)	65
	1.5.3. La Diputación Democrática (1979-actualidad)	68
	Anexo. Proyectos y actuaciones de referencia de carreteras provinciales de final del siglo XIX	73
<i>Elena Álvarez</i> <i>Jordi Gimeno</i> <i>Josep Sabater</i>	<b>CAPÍTULO 2</b>	
	<b>EL SISTEMA DE CARRETERAS PROVINCIAL. CARACTERIZACIÓN</b>	<b>80</b>
	2.1. Las Carreteras de la Provincia de Valencia	81
	2.2. Consideraciones sobre los Aforos de las carreteras de la Diputación de Valencia	88
	2.3. Los Accidentes en las carreteras de la Diputación de Valencia	92
	2.4. Espacios protegidos del territorio valenciano y el sistema de carreteras de la Diputación de Valencia	96

<i>Elena Álvarez Jorge Hermosilla Josep Sabater</i>	<b>CAPÍTULO 3</b>	
	<b>ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN Y MEJORA DE LAS CARRETERAS. LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA</b>	<b>103</b>
	3.1 Inversiones generales en las carreteras de la Diputación de Valencia y evolución durante el quinquenio 2017-2021	105
	3.2. Tipología de las actuaciones y evolución	107
	3.3. Inversiones por tipología	109
	3.4. Inversiones por año	113
<i>Jordi Gimeno Elena Álvarez Ghaleb Fansa Josep Sabater</i>	<b>CAPÍTULO 4</b>	
	<b>TERRITORIALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA EN EL SISTEMA DE CARRETERAS</b>	<b>123</b>
	Fuentes de información y metodología de trabajo del análisis de la territorialización de las inversiones	125
	4.1. Localización de las inversiones en carreteras por comarcas. El escenario territorial	126
	4.2 Distribución de las inversiones totales. Análisis comparativo por carreteras y comarcas	130
	4.3 La distribución geográfica de las inversiones, por tipologías de actuación: ¿dónde se invierte y en qué conceptos?	144
<i>Sandra Mayordomo Josep Sabater Jorge Hermosilla</i>	<b>CAPÍTULO 5</b>	
	<b>CARACTERIZACIÓN DE LOS IMPACTOS POTENCIALES DE LAS MEJORAS DE LAS CARRETERAS SOBRE LOS PARÁMETROS SOCIO-ECONÓMICOS Y AMBIENTALES DE LA PROVINCIA DE VALENCIA</b>	<b>188</b>
	5.1. Identificación de posibles variables de evaluación de impactos de las mejoras del sistema viario de la Diputación	191
	5.2. Análisis de las variables. Primeros resultados	195
	5.3. Propuestas de mejora	217
	5.4. Municipios dependientes de la accesibilidad facilitada por la red de carreteras de la Diputación de Valencia	220
	5.5. Cartografía de las variables relacionadas con los impactos territoriales	222
<i>Jorge Hermosilla Sandra Mayordomo Elena Álvarez Jordi Gimeno María Murillo</i>	<b>CAPÍTULO 6</b>	
	<b>CONCLUSIONES. HISTORIA, GEOGRAFÍA Y COHESIÓN TERRITORIAL EN EL CONTEXTO DE LAS CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA</b>	<b>244</b>
	<b>I BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>251</b>

## 1. RELACIÓN DE TABLAS

### CAPÍTULO 1

- Tabla 1.1** Tabla de Gastos de la Diputación de Valencia en Caminos y Carreteras.
- Tabla 1.2** Longitud de carreteras.
- Tabla 1.3** Presupuesto de carreteras (1896-1899) en pesetas.
- Tabla 1.4** Tabla distribución espacial y densidades de la red valenciana.

### CAPÍTULO 2

- Tabla 2.1** Carreteras de la red provincial de Valencia cuyo titular es la Diputación de Valencia.
- Tabla 2.2** Valor medio comarcal del IMD de vehículos ligeros y pesados, y total, y el porcentaje de la IMD de vehículos pesados en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia.
- Tabla 2.3** Superficie de cada una de las comarcas valencianas y su relación con la IMD total medio comarcal.
- Tabla 2.4** Número de accidentes registrados en función de la intensidad de tráfico en cada comarca de la provincia de Valencia durante 2021. La IMD y el número total de vehículos son datos de 2021. El número de accidentes está calculado para cada comarca como un 35% del total de accidentes registrados en esa comarca en el periodo 2020-2022, para conseguir una aproximación de 2021 (según datos obtenidos de la Diputación de Valencia). Ratio = Número de accidentes por cada millón de vehículos.
- Tabla 2.5** Número de accidentes, número de heridos graves registrados en total y porcentaje de heridos graves (heridos graves/accidente) en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia para el periodo 2020-2022.

### CAPÍTULO 4

- Tabla 4.1** Datos de las inversiones totales por comarca para el periodo de 2017-2021.
- Tabla 4.2.1** Datos de las inversiones totales por carretera según el aforo de la misma.
- Tabla 4.2.2** Clasificación de las carreteras según la inversión y la Intensidad Media Diaria
- Tabla 4.3.1** Datos de las longitudes e inversiones totales por comarca.
- Tabla 4.3.2** Datos de las longitudes e inversiones totales por comarca y del ratio de inversiones / longitud (km)
- Tabla 4.4** Inversiones totales anuales para el quinquenio de 2017-2021.
- Tabla 4.5** Inversiones totales anuales territorializadas para el quinquenio de 2017-2021.
- Tabla 4.6** Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2017.
- Tabla 4.7** Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2018.
- Tabla 4.8** Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2019.
- Tabla 4.9** Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2020.
- Tabla 4.10** Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2021.
- Tabla 4.11** Inversiones en Ayuda a la vialidad (2017-2021).
- Tabla 4.12** Inversiones en Conservación ordinaria (2017-2021).
- Tabla 4.13** Inversiones en Conservación extraordinaria (2017-2021).
- Tabla 4.14** Inversiones en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021).

## CAPÍTULO 5

- Tabla 5.1** Variables propuestas para evaluar el impacto sobre el territorio de las inversiones efectuadas en las carreteras por Diputación en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.2** Correlación entre la superficie ZEPA y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.3** Correlación entre la superficie LIC y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.4** Correlación entre la superficie de Parques Naturales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.5** Correlación entre el número de almacenes de residuos o vertederos en uso y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.6** Correlación entre el número de habitantes y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.7** Correlación entre la densidad de población y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.8** Correlación entre el número de núcleos de población y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.9** Correlación entre la superficie industrial y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.10** Correlación entre el número de empresas y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.11** Correlación entre el número de empresas de logística y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.12** Correlación entre el número de plazas de hoteles y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.13** Correlación entre el número de plazas de hostales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.14** Correlación entre el número de plazas de pensiones y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.15** Correlación entre el número de plazas de apartamentos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.16** Correlación entre el número de plazas de campings y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.17** Correlación entre el número de plazas de casas rurales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.18** Correlación entre el número de plazas de albergues rurales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.19** Correlación entre el número de explotaciones mineras en uso y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.20** Correlación entre el número de centros educativos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.21** Correlación entre el número de hospitales públicos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

- Tabla 5.22** Correlación entre el número de vehículos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.23** Correlación entre el número de furgonetas y camiones y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.24** Correlación entre el promedio de IMD y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.25** Correlación entre el promedio de IMD de vehículos pesados y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.26** Correlación entre el número de áreas de servicio y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.27** Correlación entre el número de accidentes y las inversiones destinadas a accidentes en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.28** Correlación entre la precipitación media anual y las inversiones destinadas a la vialidad por lluvias en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.29** Correlación entre la superficie comarcal y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.30** Distribución de las inversiones destinadas a la mejora y conservación de las carreteras de la Diputación de València por comarcas durante el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.31** Correlación entre la longitud de las carreteras de Diputación y las inversiones efectuadas en estas vías en el periodo 2017-2021.
- Tabla 5.32** Municipios de la provincia de Valencia comunicados exclusivamente mediante carreteras de titularidad de Diputación de València.

## 2. RELACIÓN DE FIGURAS

### CAPÍTULO 1

- Figura 1.1** Plan de carreteras provinciales de Valencia, 1881.
- Figura 1.2** Estado de las Carreteras Provinciales. 1888.
- Figura 1.3** Catálogo de las Carreteras de la provincia de Valencia.
- Fotografía aérea 1.1** Fotografía aérea del municipio de Petrés. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9199.
- Fotografía aérea 1.2** Fotografía aérea del municipio de Albalat de Tarongers. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9017.
- Fotografía aérea 1.3** Fotografía aérea del municipio de Utiel. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9256.
- Fotografía aérea 1.4** Fotografía aérea del municipio de Camporrobles. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9087.
- Fotografía aérea 1.5** Fotografía aérea del municipio de Requena. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9220.
- Fotografía aérea 1.6** Fotografía aérea del municipio de Chelva. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9112.
- Fotografía aérea 1.7** Fotografía aérea del municipio de Pedralba. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9198.
- Fotografía aérea 1.8** Fotografía aérea del municipio de Vilamarxant. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9282.
- Fotografía aérea 1.9** Fotografía aérea del municipio de Riba-roja de Túria. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9221.

### CAPÍTULO 2

- Figura 2.1** Porcentaje de la IMD de tráfico pesado en las carreteras gestionadas por la Diputación de Valencia en las diferentes comarcas de la provincia.
- Figura 2.2** Número de accidentes en función del número de vehículos que circula por cada comarca. Datos de 2021.
- Figura 2.3** El porcentaje de heridos graves por accidente en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia para el periodo 2020-2022.

### CAPÍTULO 3

- Figura 3.1** Evolución de las inversiones de la Diputación de Valencia en carreteras durante el periodo 2017-2021.
- Figura 3.2** Porcentaje de las inversiones en cada tipo de actuación.
- Figura 3.3** Inversiones destinadas a las actuaciones de mejora.
- Figura 3.4** Distribución de la inversión destinada a las actuaciones de mejora.
- Figura 3.5** Inversiones destinadas a las actuaciones de ayuda a la vialidad.
- Figura 3.6** Distribución de la inversión destinada a la ayuda a la vialidad.
- Figura 3.7** Inversiones destinadas a la conservación extraordinaria.

- Figura 3.8** Distribución de la inversión destinada a la conservación extraordinaria.
- Figura 3.9** Inversiones destinadas a las actuaciones de conservación ordinaria.
- Figura 3.10** Distribución de la inversión destinada a las actuaciones de conservación ordinaria.
- Figura 3.11** Distribución de las inversiones en 2017 por grupos de actuación.
- Figura 3.12** Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2017.
- Figura 3.13** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2017.
- Figura 3.14** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2017.
- Figura 3.15** Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2017.
- Figura 3.16** Distribución de las inversiones en 2018 por grupos de actuación.
- Figura 3.17** Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2018.
- Figura 3.18** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2018.
- Figura 3.19** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2018.
- Figura 3.20** Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2018.
- Figura 3.21** Distribución de las inversiones en 2019 por grupos de actuación.
- Figura 3.22** Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2019.
- Figura 3.23** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2019.
- Figura 3.24** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2019.
- Figura 3.25** Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2019.
- Figura 3.26** Distribución de las inversiones en 2020 por grupos de actuación.
- Figura 3.27** Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2020.
- Figura 3.28** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2020.
- Figura 3.29** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2020.
- Figura 3.30** Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2020.
- Figura 3.31** Distribución de las inversiones en 2021 por grupos de actuación.
- Figura 3.32** Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2021.
- Figura 3.33** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2021.
- Figura 3.34** Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2021.
- Figura 3.35** Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2021.

#### **CAPÍTULO 4**

- Figura 4.1** Inversiones totales asignadas a comarcas concretas en cada uno de los años de estudio.
- Figura 4.2** Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2017.
- Figura 4.3** Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2018.
- Figura 4.4** Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2019.
- Figura 4.5** Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2020.
- Figura 4.6** Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2021.

- Figura 4.7 Inversiones totales por tipo de actuación para el periodo de 2017-2021.
- Figura 4.8 Inversiones realizadas en la provincia de Valencia por grupos de actuación.
- Figura 4.9 Inversiones realizadas en la provincia de Valencia.
- Figura 4.10 Inversiones realizadas en la comarca de Camp de Morvedre por grupos de actuación.
- Figura 4.11 Inversiones realizadas en la comarca de Camp de Morvedre.
- Figura 4.12 Inversiones realizadas en la comarca de El Camp de Túria por grupos de actuación.
- Figura 4.13 Inversiones realizadas en la comarca de El Camp de Túria.
- Figura 4.14 Inversiones realizadas en la comarca de El Rincón de Ademuz por grupos de actuación.
- Figura 4.15 Inversiones realizadas en la comarca de El Rincón de Ademuz.
- Figura 4.16 Inversiones realizadas en la comarca de El Valle de Cofrentes-Ayora por grupos de actuación.
- Figura 4.17 Inversiones realizadas en la comarca de El Valle de Cofrentes-Ayora.
- Figura 4.18 Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Nord por grupos de actuación.
- Figura 4.19 Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Nord.
- Figura 4.20 Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Sud por grupos de actuación.
- Figura 4.21 Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Sud.
- Figura 4.22 Inversiones realizadas en la comarca de La Canal de Navarrés por grupos de actuación.
- Figura 4.23 Inversiones realizadas en la comarca de La Canal de Navarrés.
- Figura 4.24 Inversiones realizadas en la comarca de La Costera por grupos de actuación.
- Figura 4.25 Inversiones realizadas en la comarca de La Costera.
- Figura 4.26 Inversiones realizadas en la comarca de La Hoya de Buñol por grupos de actuación.
- Figura 4.27 Inversiones realizadas en la comarca de La Hoya de Buñol.
- Figura 4.28 Inversiones realizadas en la comarca de La Plana Utiel-Requena por grupos de actuación.
- Figura 4.29 Inversiones realizadas en la comarca de La Plana de Utiel-Requena.
- Figura 4.30 Inversiones realizadas en la comarca de La Ribera Alta por grupos de actuación.
- Figura 4.31 Inversiones realizadas en la comarca de La Ribera Alta.
- Figura 4.32 Inversiones realizadas en la comarca de La Ribera Baixa por grupos de actuación.
- Figura 4.33 Inversiones realizadas en la comarca de La Ribera Baixa.
- Figura 4.34 Inversiones realizadas en la comarca de La Safor por grupos de actuación.
- Figura 4.35 Inversiones realizadas en la comarca de La Safor.
- Figura 4.36 Inversiones realizadas en la comarca de La Vall d'Albaida por grupos de actuación.
- Figura 4.37 Inversiones realizadas en la comarca de La Vall d'Albaida.
- Figura 4.38 Inversiones realizadas en la comarca de Los Serranos por grupos de actuación.
- Figura 4.39 Inversiones realizadas en la comarca de Los Serranos.
- Figura 4.40 Inversiones realizadas en la ciudad de Valencia por grupos de actuación.
- Figura 4.41 Inversiones realizadas en la ciudad de Valencia.

## 3. RELACIÓN DE MAPAS

### CAPÍTULO 1

- Mapa 1.1.** Mapa Valentia Romana.
- Mapa 1.2.** Mapa Territorios y Caminos Musulmanes.
- Mapa 1.3.** Mapa Carreteras de Posta y Caminos.
- Mapa 1.4.** Mapa Plan General de Carreteras del Estado 1860.
- Mapa 1.5.** Mapa Plan de Carreteras Provinciales a finales del S.XIX.
- Mapa 1.6.** Mapa Plan de carreteras provinciales 1881.
- Mapa 1.7.** Mapa Carreteras provincia de Valencia año 1939.
- Mapa 1.8.** Mapa Diputación provincial de Valencia.
- Mapa 1.9.** Mapa Plan de carreteras provinciales.
- Mapa 1.10.** Mapa oficial de carreteras de la Comunidad Valenciana 1984

### CAPÍTULO 2

- Mapa 2.1.** Carreteras comarcales y supracomarcales dependientes de la Diputación de Valencia.
- Mapa 2.2.** Representación del valor medio comarcal de la IMD ligero respecto al IMD pesado de cada una de las comarcas de Valencia en el año 2021.
- Mapa 2.3.** Resultado de accidentes y proporción de heridos graves y fallecidos en los accidentes ocurridos en las carreteras de la Diputación de Valencia y en las distintas comarcas (2020-2022).
- Mapa 2.4.** Parques naturales y red de carreteras de Diputación de Valencia.
- Mapa 2.5.** Lugares de Importancia Comunitaria y red de carreteras de Diputación de Valencia.
- Mapa 2.6.** Zonas de Especial Protección para las Aves y red de carreteras de Diputación de Valencia.

### CAPÍTULO 4

- Mapa 4.1** Inversiones totales anuales (2017-2021) destinadas a las carreteras de Diputación de Valencia en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia.
- Mapa 4.2** Inversiones totales por comarca para el periodo de 2017-2021.
- Mapa 4.3** Inversiones totales porcentuales por comarca para el periodo de 2017-2021.
- Mapa 4.4** Evolución de las inversiones totales por comarca para el periodo de 2017-2021.
- Mapa 4.5** Inversiones totales por tipo de actuación para el periodo de 2017-2021.
- Mapa 4.6** Inversiones según tipo de actuación en el año 2017.
- Mapa 4.7** Inversiones según tipo de actuación en el año 2018.
- Mapa 4.8** Inversiones según tipo de actuación en el año 2019.
- Mapa 4.9** Inversiones según tipo de actuación en el año 2020.
- Mapa 4.10** Inversiones según tipo de actuación en el año 2021.
- Mapa 4.11** Inversiones en Ayuda a la vialidad (2017-2021).
- Mapa 4.12** Inversiones en Ayuda a la vialidad (2017-2021).
- Mapa 4.13** Inversiones respecto al total de inversión en Ayuda a la vialidad (2017-2021).
- Mapa 4.14** Inversiones en Conservación ordinaria (2017-2021).
- Mapa 4.15** Inversiones en Conservación ordinaria (2017-2021).

- Mapa 4.16** Inversiones respecto al total de inversión en Conservación ordinaria (2017-2021).
- Mapa 4.17** Inversiones en Conservación extraordinaria (2017-2021).
- Mapa 4.18** Inversiones en Conservación extraordinaria (2017-2021).
- Mapa 4.19** Inversiones respecto al total de inversión en Conservación extraordinaria (2017-2021).
- Mapa 4.20** Inversiones en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021).
- Mapa 4.21** Inversiones en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021).
- Mapa 4.22** Inversiones respecto al total de inversión en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021).

## CAPÍTULO 5

- Mapa 5.1** Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves.
- Mapa 5.2** Parques Naturales.
- Mapa 5.3** Almacenes de residuos o vertederos en uso.
- Mapa 5.4** Inversiones per cápita en el periodo 2017-2021.
- Mapa 5.5** Densidad de población.
- Mapa 5.6** Número de núcleos poblacionales.
- Mapa 5.7** Número de polígonos industriales.
- Mapa 5.8** Superficie de polígonos industriales.
- Mapa 5.9** Volumen de empresas.
- Mapa 5.10** Volumen de empresas de logística.
- Mapa 5.11** Volumen de plazas de alojamientos.
- Mapa 5.12** Volumen de explotaciones mineras en uso.
- Mapa 5.13** Número de centros educativos.
- Mapa 5.14** Número de hospitales.
- Mapa 5.15** Volumen de vehículos.
- Mapa 5.16** Volumen de furgonetas y camiones.
- Mapa 5.17** Volumen de áreas de servicio.
- Mapa 5.18** Número de accidentes.
- Mapa 5.19** Extensión de las comarcas valencianas.





# CONTEXTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

*Jorge Hermosilla*

# EL ESTUDIO DE LAS INVERSIONES DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA EN LAS CARRETERAS DE SU COMPETENCIA

**Jorge Hermosilla Pla**

*Coordinador académico ESTEVAL*

*Universitat de València*

El Convenio entre la Diputación Provincial de Valencia y la Universitat de València, con el título “ESTEVAL. Estudios Territoriales Valencianos”, ha permitido durante los últimos cinco años abordar varios estudios destinados a conocer los procesos económicos y sociales que caracterizan la organización del territorio valenciano.

De esa manera se han abordado un Atlas de los Recursos Territoriales de la provincia de Valencia (2018); unos estudios monográficos para cada una de las comarcas de la provincia (2019); un proyecto coral en torno a los procesos territoriales valencianos (2020); y el análisis socioeconómico de la mujer en el ámbito rural valenciano (2021). Todos ellos han sido publicados por el Servicio de Publicaciones de la Universitat de València.

Para la anualidad 2022 se acordó, junto con los responsables del Área de Carreteras de la Diputación de Valencia, acometer un análisis de las inversiones de la institución provincial en las carreteras de su competencia. Se trata de un estudio que, partiendo de la explotación de datos estadísticos facilitados por la propia institución, pretende conocer cuáles son los rasgos que caracterizan las inversiones en la red de carreteras, en un escenario en donde adquiere cada vez más significado la evaluación de las políticas públicas. El estudio que se presenta persigue obtener respuestas entre otras cuestiones, a las siguientes:

¿Cuáles son los antecedentes históricos de la actual configuración de la red de carreteras?

¿Qué dimensiones adquieren las inversiones de la Diputación en materia de carreteras, tanto en términos absolutos como relativos?

¿Cuáles son las modalidades y tipologías de dichas inversiones, en qué conceptos se realizan esos gastos?

¿Cuáles son los destinos de dichas inversiones en materia territorial? ¿Qué comarcas destacan y por qué?

¿Qué variables e indicadores territoriales están relacionados con las políticas de inversión de la Diputación en materia de carreteras?

El estudio que presentamos recoge un primer apartado que permite identificar cuáles son los antecedentes históricos de la red de carreteras de la Diputación. Los Planes de Carreteras del siglo XIX fueron instrumentos imprescindibles, y constituyeron unos originales modos de proceder para la ordenación territorial.

La caracterización del sistema de carreteras provinciales es motivo de estudio en el siguiente capítulo. En ese sentido se realiza un dibujo de la actual red de carreteras, contemplando aspectos como su identificación, su clasificación por longitud y comarcas; los usos diferentes por el tráfico de vehículos; la accidentalidad de las carreteras; o su relación con los espacios naturales. Las actuaciones de conservación y mejora de las carreteras de la Diputación son tratadas en el siguiente apartado. Se analizan las inversiones generales, las diversas modalidades de actuaciones y la metodología utilizada. De la misma manera se aborda la territorialización de dichas actuaciones, en función de la información estadística facilitada por la propia institución provincial, para el período 2017-2021. La unidad territorial elegida es la comarca. A partir del estudio es posible jerarquizar los territorios en función del volumen de inversiones, así como clasificarlos en función de la modalidad de actuaciones.

Finalmente, se ha procedido a identificar y analizar posibles impactos de las mejoras de las carreteras en función de determinados parámetros económicos, sociales y medioambientales. La conservación y mejora de las carreteras es un campo de trabajo que necesariamente debe tener un mayor peso en el conjunto de las inversiones destinadas a las infraestructuras viarias, atendiendo a una gestión cada vez más eficaz y eficiente. Se trata de conservar para mantener las carreteras en su estado más adecuado, y de la misma manera, insistir en la mejora continuada de la funcionalidad de las carreteras, su puesta en valor, las mejoras de seguridad y de calidad. Es necesaria una gestión eficaz de los limitados recursos disponibles, para lo cual las herramientas informáticas son imprescindibles para optimizarla.





CAPÍTULO

01

# ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y GEOGRÁFICOS

*Javier Piedra  
Jorge Hermsilla  
María Murillo*



# ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y GEOGRÁFICOS DE LAS CARRETERAS VALENCIANAS

*Javier Piedra  
Jorge Hermosilla  
María Murillo*

## 1.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RED DE CAMINOS VALENCIANOS. UNA APROXIMACIÓN SELECTIVA

La actual división territorial de la superficie terrestre es la consecuencia de su organización de las diferentes sociedades humanas, es decir, el resultado final de la población y de sus acontecimientos históricos, ya hayan sido por necesidad, por gestionar u ordenar la superficie. El término territorio apenas se utilizaba, este cambio se produce a partir de la imitación de la terminología francesa del proceso de la organización administrativa del Estado Español en Comunidades Autónomas<sup>1</sup>.

A partir de los años cincuenta, en Francia empezó a utilizarse el término “*aménagement du territoire*”, es durante ese período cuando los países vecinos como son Italia, Bélgica y también España empiezan a utilizar también esta terminología. En cambio, tanto los norteamericanos como los británicos emplean el término “*regional planning*”. Teniendo en cuenta estos dos conceptos, España utilizaba los dos términos por la doble influencia, para intentar evitar emplear el término región, ya que tenía significados políticos.

Es por ello, que el término de organización u ordenación del territorio es suponer la existencia de una gestión territorial, siendo la tipología que sea, política, militar, judicial, sanitaria, entre otras... todo esto confirma que se trata de que hay una gestión y un control del territorio. La territorialidad humana es una manifestación del comportamiento social junto a la organización del territorio según las influencias o intereses propios de sus habitantes.

En este momento, será el Estado quien sea el principal divisor territorial, separando el territorio en comunidades autónomas, provincias y municipios. Esta subdivisión del territorio es el fruto de un poder del gobierno tanto centralizado como jerárquico. El caso español surge a partir de la reacción revolucionaria ante el centralismo del Estado.

<sup>1</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 1

El territorio valenciano bajo la administración de la Comunidad Autónoma Valenciana, su situación territorial que coincide con lo que anteriormente era conocido como Reino de Valencia y en términos modernos se denominaría Región o País Valenciano. Es a causa de sus antecedentes históricos, el territorio valenciano ha sufrido y ha ido cambiando los límites, durante la época romana, visigoda y musulmana pero habitualmente corresponde al reino que conquistó y fundó el rey Jaime I, en 1238, y que se consolidó la delimitación con Murcia y Castilla a través del Tratado de Cazola en el año 1304<sup>2</sup>.

A continuación, vamos a repasar la organización territorial e histórica valenciana desde los íberos hasta el momento actual, enfocando el estudio primeramente en las divisiones administrativas según los íberos, romanos, visigodos, musulmanes y cristianos en sus diferentes fases históricas, y también prestando atención a las vías de comunicación y redes viarias, tema de nuestro estudio.

La civilización ibérica fue la pionera en la estructuración del territorio, por lo que, no solamente era una cultura sedentaria, sino que tuvo un alto grado de urbanización. Para ello, debemos prestar atención a su estructura de la organización administrativa de los estados tribales, que se refieren a sus propias leyes, costumbres, religión, etc. En el territorio valenciano, las tribus ibéricas identificadas son: Ilercavones, Olcades, Contestanos y Edetanos.

Las vías de comunicación de la civilización ibérica, teniendo en cuenta que los primeros caminos fueron naturales, las rutas ibéricas se concentraban en los corredores litorales que atravesaban de norte a sur y los valles de los ríos desde el mar hasta las altas montañas del interior de la provincia.

Según estudios realizados el eje central de las vías de comunicación de los íberos sería la vía Heraklea, precedente de la vía Augusta. Es, por tanto, que la vía Augusta tenía la función de ser la transmisora en la civilización ibérica desde Tortosa por La Galera y Traiguera junto con el corredor de les Coves. Para hacernos una idea, la comunicación en territorio valenciano de los íberos sería como un trazado similar a la actual carretera N-III.

Esta carretera que procede de la Mancha y entra a la actual provincia de Valencia a través de Vadocañas, pasa por *Kelin* (Cañete), por Requena, el Rebollar y el estrecho de Siete Aguas, tomando dos salidas a la altura del portillo de Buñol: el paso por un parte a *Edeta* y *Arse*, y por otra parte hacia la Ribera del Júcar. Es este recorrido el que configura los viejos caminos íberos en el territorio valenciano<sup>3</sup>.

Las primeras pruebas de la planificación del territorio se lo debemos a la civilización romana, pues su organización administrativa romana de Hispania, era una civilización urbana y con un modelo igualitario que estaba aplicado a todos sus territorios que formaban parte de su imperio. En el interior de cada *conventus* o lo que es lo mismo que nuestro término actual provincia, era la separación de rango superior en el sistema de poblamiento estaba dividido por jerarquías dependiendo de las funciones administrativas que correspondía a la población en concreto. Según esta jerarquía constaba de las *Coloniae*, los *Municipia* y en último lugar las *Civitates*<sup>4</sup>.

Una de las grandes vías de comunicación eran las vías marítimas, pero además de esto, uno de los puntos fuertes en la civilización romana eran las vías de comunicación terrestres, ya que

<sup>2</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 2

<sup>3</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 16

<sup>4</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 17

tenían un papel fundamental en la organización del territorio valenciano. Esta ordenación del territorio no solamente se formaba a través de los asentamientos, sino que también se componía por medio de las actividades económicas, como era la agricultura, industria y el comercio.

Algunas de las rutas más importantes e interesantes de la Península se vertebran en la Vía Augusta, que unía Roma con *Gades* (actual Cádiz), atravesando de norte a sur el territorio valenciano. Sabemos su trayectoria gracias a los hallazgos que aún quedan junto a documentación escrita de la época. Esta vía ya era utilizada por los íberos y actualmente sigue siendo el eje vertebral de las comunicaciones valencianas.

Aunque hubo algunas incorporaciones a las vías más importantes, continuaba teniendo un gran peso el eje vertebrador que quedaba formado por las variantes, donde la vía Augusta, que se iniciaba en Tarraco y Dertosa, atravesando así de norte a sur el actual territorio valenciano, uniendo las cuatro ciudades o núcleos urbanos: Saguntum, Valentia, Saetabis e Ilici. Hay conocimientos de otros caminos, algunos de los más importantes son<sup>5</sup>:

- Itinerario del litoral: es una de las alternativas de la vía Augusta. Es un recorrido auténtico a la actual autopista A-7, empezaría desde la Plana de Vinaròs y continuaría por Alcalà de Xivert, y en la altura del río Millars volvería a unirse a la vía Augusta, hasta pasar las ciudades de Saguntum y Valentia. Una vez pasado el río Júcar este camino recorrería la costa hasta llegar a Dianium<sup>6</sup>.
- Itinerario del Túria: se inicia desde la ciudad de Valentia, pasando por uno de los núcleos urbanos principales de la época romana como es Edeta, en dirección a las minas de hierro de Sincarcas y las serranías de Cuenca.
- Itinerario del Palancia, desde los núcleos Saguntum a Caesar Augusta, por los principales municipios Segorbe, Jérica y Viver, donde se han encontrado restos romanos, coincide con la carretera actual N-232.
- Penetración interior septentrional: este camino empezaba desde Intibili en dirección a Caesar Augusta (la actual Zaragoza), pasando por Lesera (el Forcall).

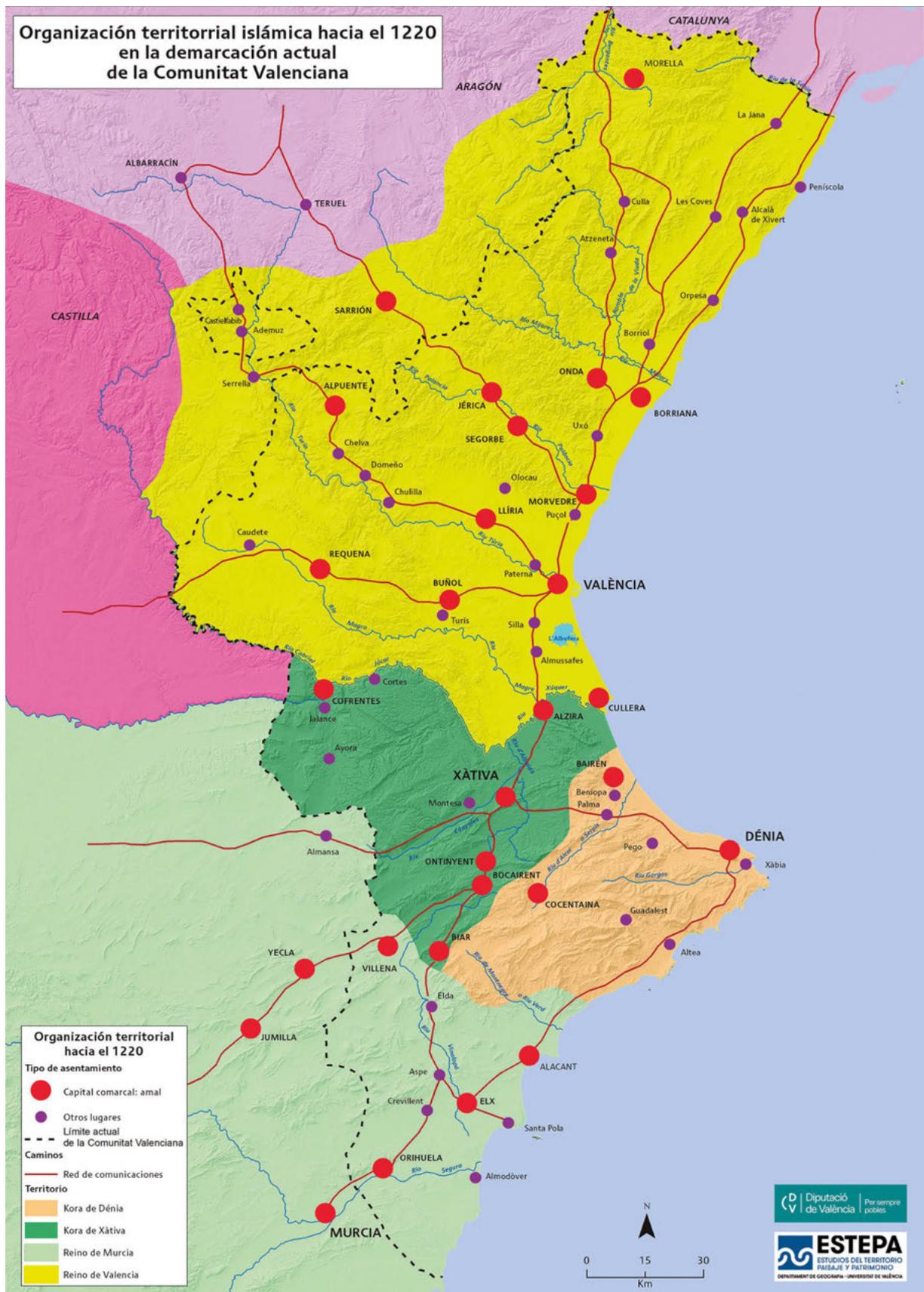
El periodo comprendido desde la separación del Imperio Romano y la entrada de los pueblos bárbaros hasta el inicio de la islamización es conocido como una de las etapas oscuras de la historia. Una de las razones por las que se ha denominado así a este periodo es la poca información sobre lo sucedido entre los siglos IV- VII, y menos aún se sabe la organización del territorio valenciano.

La organización territorial musulmana fue respetando la división que ya existía anteriormente político-religiosa de época visigoda. A pesar de esta afirmación no hay prácticamente ningún documento al respecto. Hay que tener en cuenta que la etapa musulmana fue muy extensa, ya que comprende los siglos VIII – XIII, y durante este período se ocasionaron diferentes situaciones políticas. Algunas de estas políticas correspondieron, primeramente, al califal, donde se mantuvo la misma unidad política en la totalidad del territorio musulmán de la Península Ibérica; su capital fue Córdoba. El segundo período político de interés fue el de los Taifa, o también conocido como

<sup>5</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 22  
<sup>6</sup>LLOBREGAT, E., 1983, p. 227.



Mapa 1.1. Mapa Valentia Romana. Fuente: Atlas Temático de la Comunitat Valenciana. ESTEPA



la separación del califato. Y, por último, la época de los almorávides y almohades, cuya acción más representativa fue la reestructuración tanto administrativa como cultural de sus territorios<sup>7</sup>.

A mediados de 1200, en el periodo almohade, se contaba con una estructura del territorio sobre un sistema jerárquico de las ciudades dependiendo de sus funciones tanto militares como civiles. A partir de este sistema la ciudad más importante del imperio fue Valencia, primeramente, como capital de “kura” y definitivamente como capital del reino musulmán que posteriormente será conquistado por Jaume I, hecho que será clave para ser la ciudad elegida como capital y dar así nombre al reino cristiano<sup>8</sup>.

El sistema de las comunicaciones en época musulmana fue muy interesante: hay diferentes opiniones sobre el periodo islámico, ya que una de las hipótesis es que los musulmanes utilizaron los antiguos caminos romanos, mientras que, por el contrario, algunos historiadores afirman que los musulmanes utilizaron itinerarios totalmente nuevos cuya característica es que eran caminos irregulares, atravesando montañas en lugar de utilizar los valles. Según la opinión de Juan Piqueras y Carmen Sanchis, se decantan por la primera opción, tras el estudio de los diferentes planos y mapas; si bien utilizaron además de algunos de los caminos antiguos apostaron por variantes de los caminos ya tradicionalmente conocidos, que se introducían en las zonas montañosas<sup>9</sup>.

La ciudad de Valencia sigue siendo importante, desde el punto de vista de las comunicaciones, ya que hay relatos y documentos oficiales que hacen referencia a esta ciudad, y a partir de ésta se establecen las distancias entre las otras ciudades de mayor importancia del momento como son Zaragoza, Alzira, Cullera y Denia.

Durante los siglos XIII y XVII el reino cristiano valenciano, fundado por el rey Jaume I en 1238, se fue fortaleciendo. Algunas de las capitales más importantes de las diferentes gobernaciones provinciales fueron Castellón, Valencia y Xàtiva hasta 1707, a causa de la restauración borbónica. El medio físico del territorio valenciano ha estado dirigido por la red de caminos desde la época romana. El medio natural de las montañas que estaban orientadas paralelas al litoral fue una realidad que obstaculizaba la accesibilidad, por lo que se vio reducido la comunicación y costó encontrar un camino adecuado que comunicase con el interior de la provincia.

La red principal de caminos en las tierras valencianas a mediados del siglo XVI era una red muy sencilla. Los ejes principales de la comunicación estaban integrados en una ruta meridiana que estaba compuesta por diferentes ciudades, entre ellas encontramos Barcelona hasta finalizar en Alicante y Murcia. Y otra ruta, perpendicular, era la que unía a la ciudad de Valencia con la Meseta<sup>10</sup>.

Algunas de las conexiones más importantes durante este período era la que unía Valencia con la Meseta, a través de dos principales rutas: la primera situada por el norte a través de Quart, Chiva, Siete Aguas, Requena y Utiel, y por otra parte, la ruta situada en el sur que pasa por Xàtiva, Almansa y Albacete, conectando algunos caminos hasta llegar a la ciudad de Alicante.

Uno de los factores impulsores a las creaciones de nuevos caminos fue el comercio. El mayor problema fue el suministro de trigo en todo el territorio valenciano, ya que fue el motor durante años y un hecho de reconocimiento de determinadas vías. Es este uno de los acontecimientos

<sup>7</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 29.

<sup>8</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 30.

<sup>9</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 33.

<sup>10</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 79.



Mapa 1.3. Mapa carreteras de posta y caminos. Fuente: PIQUERAS HABA, J. 2016

que hicieron mover nuevos caminos que conectaran con Aragón, que transcurrían por algunas de las ciudades más importantes del momento como es Lliria o Ademuz<sup>11</sup>.

La estructura viaria hasta el siglo XVIII estuvo caracterizada por la interiorización y el antirradialismo, hechos muy marcados durante el siglo XVI, pero que desaparecieron a finales del mismo. A pesar del carácter descentralizado de la red viaria, se apuntaban nuevos cambios como por ejemplo el desplazamiento de la capitalidad de Toledo a Madrid, hecho que produjo que la ciudad de Madrid fuera teniendo cada vez más peso, así como sus accesos.

Los borbones se caracterizaron por la ordenación de las comunicaciones con una visión estatal. Las carreteras de posta fueron diseñadas a principios del siglo XVIII, más concretamente en el año 1720; el mapa estaba formado por seis itinerarios que correspondían a las ramificaciones que tenían su origen en Madrid. En cuanto al territorio valenciano, se estableció una ruta corta, la conexión con Madrid a través de Requena y Tarancón. Algunas de las paradas de postas fueron fijadas en los municipios de Requena, Chiva y Venta de Cofrentes. Con esa disposición la ciudad de Valencia adquirió un protagonismo territorial, de manera que se estableció un esquema radial para asignar y fijar algunos itinerarios que son: Valencia - Barcelona, Valencia - Alicante, Valencia - Teruel y Valencia - Denia<sup>12</sup>.

El trazado de las carreteras de postas sigue el mismo patrón de caminos utilizados anteriormente, los caminos ya existentes. Esto se debe a que se podía conectar con mayor facilidad por el factor del medio físico, y no nos debe extrañar que la red viaria valenciana tomara estos caminos como su base para las conexiones viarias. Dejando así el eje que atravesaba todo su territorio de norte a sur donde se cruzaban ejes transversales, circunstancia que favoreció la creación de la red secundaria de caminos para unir las comarcas, siempre condicionada por el medio físico.

A partir de la Guerra de Sucesión (1701-1714) y el triunfo de la dinastía Borbón sobre la dinastía austríaca, la administración del territorio fue un objeto de reforma, que para muchos historiadores fue un proceso de la instauración del absolutismo monárquico frente a los diferentes poderes, el civil, el militar y el judicial. En ese escenario histórico se produjo la supresión de los Fueros valencianos.

La nueva división territorial del siglo XVIII supuso la creación de once corregimientos separados en cuatro gobernaciones forales. Hubo diferentes propuestas para la organización territorial que incluyeron incluso la reducción de las gobernaciones.

En las comarcas centrales, desde la Serra d'Espadà hasta el río Xúquer fueron separadas en dos: éstas fueron la de Valencia y la de Alzira. En cuanto a la Gobernación de Valencia comprendía las cuencas del Palancia y la del Túria, incluyendo el Rincón de Ademuz. Mientras que la Gobernación de Alzira comprendía desde la Ribera del Xúquer hasta los confines con Castilla, actual Requena<sup>13</sup>.

En el siglo XVIII, con la Ilustración, se impulsó la creación del entramado radial de carreteras que conectaban los municipios con cada una de las principales ciudades. Es en 1765 cuando se empiezan las obras del Camino Real de Madrid a Valencia por Almansa, que posteriormente se configuró en la Carretera Nacional N-430 y actualmente se ha transformado en la Autovía

<sup>11</sup> PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 82.

<sup>12</sup> PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 84.

<sup>13</sup> PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 45.

que une Valencia con Albacete, A-35. Coincidió esta modernización parcial con el abandono de caminos conocidos como tradicionales, creados ya en la época foral<sup>14</sup>.

Con el paso del tiempo, a este nuevo Camino Real se añadieron ramales de vías de comunicación, cuya función era comunicar los principales municipios con los caminos nuevos, donde se mejoraba la calidad de las comunicaciones con las nuevas carreteras del período.

En la mayor parte de los nuevos caminos coincidió con la rehabilitación de los caminos antiguos, ya que muchos de ellos eran caminos de herradura y estaban en muy mal estado. Así pues, con la habilitación de estos caminos se organizó una estructura de comunicación entre esos municipios con el viejo Camino Floral medieval.

Durante este período aumenta la industrialización y el desarrollo mercantil requirieron una mayor comunicación, donde utilizaban los servicios de correos, que se implantó en este período y también empleaban dichos caminos las tropas con el fin de desplazarse con más facilidad en los tiempos de guerra o conflictos. Según los expedientes AGA (Archivo General de la Administración), el ADPV (Archivo de la Diputación Provincial de Valencia) y las noticias de prensa de esta época, fue en 1856 cuando se finalizaron las obras de la carretera de segundo orden, como es el caso de la vía entre Cerdà a Enguera; posteriormente, en el año de 1875 se finalizó la carretera vecinal o la carretera de Tercer Orden de la vía entre l'Alcudia de Crespins a Enguera<sup>15</sup>.

Todas las carreteras debían de cumplir una serie de condiciones para su concepción. Algunas de estas características y requisitos que debían seguir para la construcción de las carreteras de entonces fueron: siempre que las condiciones lo permitieran "lo más recto posible", ya que este hecho acorta las distancias; en segundo lugar, intentar rebajar lo máximo posible las pendientes, manteniendo "todo lo posible la horizontalidad". Otra de las propiedades básicas que debían tener las carreteras de entonces era la resistencia, que pudieran "aguantar el peso del tráfico" y que no se desgatara tanto como ocurría en los caminos de tierra<sup>16</sup>.

Merced a diferentes tratados teóricos, desde finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII, sobre todo bajo la influencia francesa, fue el período de auge de construcción de las carreteras a través de procedimiento moderno, teniendo como referencia los trabajos del sistema romano. Dichas técnicas no siempre eran llevadas a cabo mediante estos procedimientos o incluso los recursos económicos que se invirtieron o planificado para ellas. El final de la construcción del tramado de carreteras y su uso se reflejó en diversas categorías de vías de comunicación.

Los dos sistemas que más se utilizaron durante esas décadas en España fueron: (a) por una parte, el conocido sistema Gautier, que consistía en crear una base en horizontal con piedras sobre el cual se iban añadiendo capa de grava, de mayor a menor tamaño y grosos, hasta que quedara bien firme. Ese método constructivo consistía además en desplazar el agua y orientarla hacia la cuneta. De manera que la calzada permanecía dividida en tres partes: el sector central, empedrado, y los dos laterales con suelo natural<sup>17</sup>.

El otro sistema utilizado en la construcción de las carreteras españolas, y concretamente en el caso valenciano, (b) fue el sistema Trésaguet, que disponía de una previa preparación del terreno

<sup>14</sup>SANCHIS, Carmen. 1997, p. 460.

<sup>15</sup>LOZANO PÉREZ, Luis. DUARTE MARTÍNEZ, Francesc. HERNÁNDEZ GARCÍA, Francisco. 2014, p. 66.

<sup>16</sup>LOZANO PÉREZ, Luis. DUARTE MARTÍNEZ, Francesc. HERNÁNDEZ GARCÍA, Francisco. 2014, p. 70.

<sup>17</sup>LOZANO PÉREZ, Luis. DUARTE MARTÍNEZ, Francesc. HERNÁNDEZ GARCÍA, Francisco. 2014, p. 71.

sobre el cual serviría de base para colocar piedras gruesas junto a otra capa para regular el terreno formado por piedras de un tamaño mediano. Se construía así una capa firme<sup>18</sup>.

Un ejemplo fue el proyecto de la carretera de Cerdà a Enguera, que se consideró como una carretera de segundo orden, ya que su finalidad era la conexión ente ambos municipios. Pero finalmente este proyecto nunca se llevó a cabo. A pesar de ello, años posteriores, la Diputación de Valencia acometió el tramo de mayor dificultad entre ambos municipios. Se optó por un trazado en zigzag, dada la pronunciada pendiente. Se trata de una técnica de ingeniería de la época para compensar las pendientes y que no fueran carreteras extremadamente peligrosas<sup>19</sup>.

Así pues, como hemos comprobado a partir de este caso práctico de carretera, la construcción de las carreteras constaba de dos partes, la primera era compensar el desnivel a través de los muros de sostenimiento y recortar el terreno rocoso, con el fin de conseguir una base donde asentar la vía.

En cuanto a la red de carreteras de caminos a finales del siglo XVIII, el conjunto de la trama valenciana que se dibujó a finales de este mismo siglo, actual fragmentación entre red en forma de pez, sin conexiones hacia el interior, por lo que dificultaba la formación de los caminos, en la parte septentrional, y formaba la red en tela de araña en la parte meridional contaba con unas características distintas que estaba dominada por la ciudad de Valencia<sup>20</sup>.

## 1.2 LA CONFIGURACIÓN DE LAS REDES DE CARRETERAS VALENCIANAS

En la Comunidad Valenciana, las principales vías que se actualizaron fueron las que conectaban directamente con los puertos a través de la franja litoral, para así comunicarlos con los centros de producción. Este hecho, la importancia cada vez mayor en la red de carreteras, tanto en el territorio español como el valenciano, se considera un hecho de activación económica. Se vieron afectados los cimientos de esta red temporalmente por la incidencia de la Guerra Civil 1936-1939. Durante los años 50 del siglo pasado, el transporte por carretera adquirió más fuerza que el ferrocarril. Una circunstancia que facilitó el desarrollo de la economía regional.

Las primeras vías terrestres, caminos o carreteras que podemos hallar en la Comunidad Valenciana y que tenemos constancia, fechan del siglo VI a.C., referente a los pueblos ibéricos. Como es el caso de la Vía Augusta, es el primer gran eje vertebrador en la Península Ibérica, cuyo trazo abarca desde Cádiz hasta los Pirineos, continuando en Francia cuyo cumbre es la Vía Domitia, y atravesando también Italia como es la conocida Vía Flamínia y la Vía Aurelia hasta llegar a la ciudad de Roma. Gracias al emperador Augusto, el promotor de la unificación, reparación y mejora de los caminos iberos, helénicos y cartagineses con el fin de crear una vía de comunicación de gran alcance, con Roma como eje central, ciudad de referencia del momento, de difusión de la cultura, del comercio y del poder.

La Vía Augusta es la calzada romana más larga del territorio peninsular y es el elemento romano de mayor importancia del Patrimonio Viario, dentro de la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Es por ello, que es el precedente histórico del corredor mediterráneo del transporte de

<sup>18</sup>CARRILLO DE ARBORNOZ Y GALBEÑO, Juan, 2011, p. 37.

<sup>19</sup>LOZANO PÉREZ, Luis. DUARTE MARTÍNEZ, Francesc. HERNÁNDEZ GARCÍA, Francisco. 2014, p. 71.

<sup>20</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 88.

la actualidad. La elección del trazado de la Vía Augusta a través de nuestra comunidad se debe a sus condiciones geográficas y por los recursos del territorio, que a día de hoy se mantienen y se han diversificado.

Avanzando en el tiempo, los caminos del siglo XVI eran de condiciones peores que las calzadas empedradas de época romana, pues eran caminos de tierra y debido a la erosión de los años eran intransitables. Es por este motivo que, en el siglo XVIII, se plantaban árboles no para embellecer el paisaje, sino que el objetivo era fijar el terreno. En el siglo XIX, con el progreso de las técnicas de construcción de las carreteras y con el fin de mejorar el sistema de carreteras, se estudian con detenimiento y se proyectan nuevas obras civiles<sup>21</sup>.

### 1.2.1 Una evolución constante: de los caminos a las carreteras durante el siglo XIX

Los caminos se han ido estructurando a lo largo de la historia hasta llegar a la red que conocemos actual de carreteras. Este hecho es importante en la red de carreteras locales, ya que dependen de las Diputaciones provinciales.

Los caminos, por regla general, estaban y está relacionados directamente los ayuntamientos, y habitualmente realizan una función de mejora de la red local de carreteras. Las carreteras, de distinta naturaleza ingenieril, requerían de un mantenimiento y conservación continua, para poder cumplir sus funciones y mantener su condición.

El presente estudio se plantea desde una perspectiva innovadora, en donde adquiere protagonismo la relación entre el territorio, la red de carreteras y las inversiones realizadas por la Diputación desde el siglo XIX. Habitualmente, los estudios sobre las carreteras en la provincia de Valencia se han planteado desde una perspectiva más general, y proporcionando más valor a las actuaciones de carácter estatal, base de la red de comunicaciones terrestres de la actual Comunidad Valenciana.

El 24 de septiembre de 1810, las Cortes se reunieron por primera vez y proclamaron que la soberanía se encontraba en la Nación y los diputados son los representantes de dicho cambio. Es entonces cuando España se convierte en un país constitucional, se produce la ruptura con el Antiguo Régimen. A través de la **Constitución de 1812**, habrá una separación en el territorio español, por la política del momento lo permitían. Había dos instituciones la Provincia y la Diputación Provincial. Estas dos instituciones se encargaban de la base geográfica y la otra, la administrativa, con su superestructura<sup>22</sup>.

Durante octubre de 1813 hasta marzo de 1814 encontramos un vacío en las fuentes documentales, a pesar de la increíble documentación y catalogación que alberga el Archivo Provincial de Valencia. A pesar de esta falta de información documental, la primera Diputación valenciana mantuvo relación con las diferentes instituciones provinciales que en esos tiempos formaban parte del Estado español. Las diferentes cuestiones sobre el grado de competencias, las peticiones de colaboración y el intercambio de legislaciones e información hicieron que la Diputación mantuviera en conexión con las diputaciones en las que encontramos las de Cádiz, Murcia, Aragón, Barcelona... Esta comunicación fue un intento de organización, supuso una superación

<sup>21</sup>CÁMARA, BOLUDA, Vanesa. BAU IZQUIERDO, Rafael. 2014, p. 61.

<sup>22</sup>CHUST, Manuel, 1995, p. 25.

del caos institucional propio a raíz de la guerra y la revolución que estaba sometida el Estado español<sup>23</sup>.

La Diputación de Valencia en el **periodo liberal** mostró su desacuerdo con la contribución excesiva, ya que, según su criterio, el impuesto a la provincia de Valencia se vio reflejado por tomar unas bases y datos inexactos. Escasos días después, la Diputación se unió a la cadena de corporaciones provinciales y municipales que reclamaban una convocatoria extraordinaria en las Cortes.

No obstante, la dinámica revolucionaria del **Trienio Liberal** desencadenó unas de las constantes universales de todo el proceso revolucionario burgués. El régimen señorial decaía, la provincia de Valencia no fue una excepción. Tres meses después del triunfo liberal, el Conde Almodóvar, como responsable político, y tras las protestas del Cabildo eclesial, envió un comunicado a los pueblos cercanos de la Albufera para que saldaran las rentas que se oponían a pagar. Esto causó protestas agrarias de la provincia que se trasladaron a la institución provincial<sup>24</sup>.

Una de las funciones más representativas e importantes de la Diputación de Valencia era el reparto y cobro de los diferentes impuestos tanto generales como provinciales. Este era uno de los actos de conflicto y protesta por parte de los municipios, no solamente porque se oponían a pagar sino por la protesta en cuanto al exceso de éste. El primer problema al que hizo frente la Diputación fue la ausencia de una base impositiva que estuviera de acuerdo con los parámetros correctos y la igualdad que se quería imponer en los municipios valencianos. De modo que la ausencia de los datos se tomó la decisión de la elaboración de los trámites correspondientes para que los datos fueran equitativos<sup>25</sup>.

Entre los años comprendidos entre 1834 y 1843, las Diputaciones provinciales, gracias al decreto progresista se les ofrecía unas facultades que implicaban el poder de fijar y recaudar las cargas y también el reemplazo del personal del ejército, así como las contribuciones de cada partido implantado por las Cortes y por la Diputación provincial con el fin de cubrir los gastos. Todo esto con el fin de cerrar en el ámbito provincial el conflicto generado a causa de la guerra<sup>26</sup>.

## 1.2.2 La red viaria básica. Los condicionamientos geográficos e históricos

Aunque el origen de las principales carreteras estuvo centralizado en cuanto a la planificación de las rutas más importantes, relacionadas con corredores naturales, como son los caminos de Madrid - Valencia, pasando por Requena; Madrid – Barcelona, a través de Valencia y, por último, Madrid – Alicante, por el corredor del Vinalopó-Villena. En la práctica las comunicaciones terrestres han estado condicionadas de acuerdo con el eje Norte-Sur, que discurre entre Vinaròs y Orihuela, por el litoral, pasando por algunas de las poblaciones valencianas, como son Castellón, Sagunto, Valencia, Alicante y Elche. Para entender la importancia de este eje nos debemos remontar a los caminos de mediados del siglo XIX, cuando dicha ruta era el único camino de circulación de dicho tramo, conocida como una ruta alternativa paralela.

El **año 1841 fue clave** para la planificación de las Carreteras Provinciales y su financiación. Fue el comienzo de la construcción de las nuevas vías de comunicación por parte de la Diputación, cuyo objetivo principal era favorecer el transporte en el mercado nacional, que progresivamente

<sup>23</sup>CHUST, Manuel, 1995, p. 38.

<sup>24</sup>CHUST, Manuel, 1995, p. 43.

<sup>25</sup>CHUST, Manuel, 1995, p. 47.

<sup>26</sup>CHUST, Manuel, 1995, p. 62.

se fue consolidando. Por ejemplo, la propia Diputación reivindicó y defendió la necesidad de construir una carretera desde la Ribera, pasando por la Vall dels Alcalans y que esta carretera estuviera conectada por la carretera de Madrid.

Algunas veces, las motivaciones principales por las cuales la Diputación invertía en algunas acciones eran simplemente económicas por los intereses de los propios miembros de la propia Diputación. Por ello, presionó al gobierno para que emitiera préstamos de nueve reales de vellón. Y animaba a los ciudadanos de los municipios a hacerlo. Esta iniciativa tuvo éxito entre los años 1841 y 1842, donde los diputados provinciales, alcaldes y regidores entre otros, como eran los ciudadanos, sobre todo adinerados que compraron acciones en diferentes cantidades. Por ese motivo, esta fue la primera de las varias empresas promovidas por la Diputación contando con sus propios fondos y favoreciéndose en su estructura provincial.

La carretera desde la Ribera anteriormente a su conexión con Valls dels Alcalans tenía que partir desde las poblaciones de la Ribera para poder realizar la expedición de los arroces y frutos típicos de esta zona. El estado de la carretera a mediados del siglo XIX era muy desfavorable, ya que era un camino de herradura, a pesar de tener algunas partes con asfalto, pero en su totalidad era un tramo muy descuidado, que obligaba a no utilizarlo por los vehículos.

El proyecto principal debía pasar por las poblaciones de Buñol, Turís, Monserrat, Real de Montroi, Llombai, Catadau, Carlet y la Alcodia de Carlet. Previamente al comienzo de las obras, la Diputación empezó las reuniones con los alcaldes de las poblaciones afectadas para conocer el estado de los fondos de los municipios y contar con su disponibilidad para contribuir en el proyecto. De todos los municipios mencionados, solamente Turís y Buñol vieron viable la contribución de sus fondos, mientras que el resto de las poblaciones realizó un informe desfavorable, en el que se planteaba si realmente era viable el proyecto. Motivo por el cual la Diputación asumió el proyecto como un objetivo principal.

La Diputación tuvo interés en la realización y construcción de otras carreteras como, por ejemplo, la carretera de Paterna a Valencia, Torrent a Valencia, de Sueca a Cullera, Chelva a Tuejar y Titaguas a Aras de los Olmos. Uno de los principales motivos que les impulsó a realizar estos proyectos fueron las quejas de los ciudadanos por el mal estado que tenían las carreteras, ya que esto provocaba constantes accidentes y retrasos.

La Instrucción de 1845, promovía la ejecución de las obras públicas decretó que las carreteras provinciales se costearan con fondos de su naturaleza. **La Ley de 1849 sobre la construcción y mejora de los caminos vecinales** recogía que los costes de éstas debían ser financiados por los pueblos interesados. En 1851, se promulgó una ley que disponía que las carreteras transversales fueran costeadas por las diputaciones, además de contar con la ayuda del gobierno central. Entonces el Estado se responsabiliza de la conservación de las carreteras, los caminos provinciales dependían de las diputaciones y los caminos locales de los ayuntamientos<sup>27</sup>.

A pesar de que en 1849 se inició la construcción de las primeras carreteras “modernas” por parte del Estado, bendecido y aprobado por el Real Decreto de Carlos III de 10 de junio de 1761. No fue hasta pasados 90 años, el 7 de mayo de 1851 cuando se promulgó la primera ley de carreteras de España. Dicha ley fue conocida como “Ley Arteta”, por el ministro que la impulsó, Fermín

<sup>27</sup>URIOL SALCEDO, J.I., 1990, p. 56

Arteta. Esta ley contenía 17 artículos, entre los que destaca la clasificación de las carreteras por tipologías: generales, transversales, provinciales y locales.

La Ley Arteta, en 1851 prevalecía con un carácter centralista nacido de la Ilustración, con el apoyo del Estado hacia las carreteras radiales, que eran las que estaban financiadas en su totalidad por el estado. No importaba que algunas de las carreteras transversales tuvieran una mayor importancia o el tráfico de las carreteras generales.

La ley de Desamortización de 1855 impulsó la vertebración del mercado nacional mediante las carreteras y los ferrocarriles. Un año posterior, en 1856, se determinó la creación de un plan de carreteras provinciales, mientras que las diputaciones invertían en la mejora de la red viaria. La diputación valenciana invirtió 6 millones de reales para la mejora de su red viaria.

En la Memoria de Obras Públicas de 1856, se ofrecieron datos a 31 de diciembre de 1855. En España en esos tiempos se construyeron 6.797,09 kilómetros de carreteras generales, 1.537,80 kilómetros de carreteras transversales y 1.209,12 kilómetros de carreteras provinciales. La descompensación entre las carreteras generales y el resto de las carreteras era más que evidente<sup>28</sup>.

No hay duda de que las carreteras provinciales eran necesarias, dada su gran utilidad para poder movilizar tanto a personas como productos de los pueblos, pero partían de un escenario desfavorable por falta de financiación.

## 1.3 LA DIPUTACIÓN DURANTE EL SIGLO XIX Y LA RED DE CARRETERAS

La Diputación de Valencia tiene su génesis en la Constitución de Cádiz de 1812 y comenzó a celebrar sus sesiones en la ciudad de Valencia el día 6 de octubre del año 1813, ejerciendo competencias en materia de obras públicas, con una participación creciente y decisiva en la construcción de la red provincial de carreteras.

### 1.3.1 La Diputación y la revolución burguesa (1834 - 1843)

Los años cuarenta, una vez terminada la guerra contra los carlistas, marcaron el inicio de la construcción de infraestructuras para dotar a un mercado nacional cada vez más asentado de nuevas vías de comunicación.

De esta forma, la Diputación inició una decidida ofensiva para terminar la carretera a Madrid por las Cabrillas. La Diputación promovió, desde sus fondos y desde su instrumentalización del poder Provincial, la carretera de Madrid por las Cabrillas que tenía que partir desde las poblaciones de la Ribera. La carretera debía pasar por las poblaciones de Turís, Alginet, Buñol, Real de Montroi, Alfarp, Catadau, Benimodo, L' Alcúdia de Carlet, Monserrat, Llombai y Carlet.

Antes de emprender las obras, la Diputación inició una consulta a los alcaldes de estos pueblos para saber el estado de sus fondos y su disponibilidad para contribuir con los gastos de la carre-

<sup>28</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 19

tera al paso por sus términos. Tan sólo los ayuntamientos de Turís y Buñol consideraban factible su contribución. El resto de poblaciones emitieron un informe desfavorable a la Diputación, por cuanto creían que les iba a reportar pocos beneficios, además de estar exhaustos de fondos. Sin embargo, pese a la resistencia de las poblaciones, la carretera se convirtió en un objetivo prioritario para la Diputación.

Además de la carretera a Madrid por las Cabrillas, una gran cantidad de carreteras vecinales se mejoraron en este periodo: Paterna, Torrent a Valencia, Sueca a Cullera, Chelva a Tuéjar, Titaguas, Aras, entre otras. En todas ellas había una queja permanente de arrieros, carreteros, molineros, comerciantes en general, por el mal estado de la carretera que hacía que volcaran los carros.

### 1.3.2 Moderados, progresistas y unionistas (1844 - 1868)

Con el triunfo de Henáez sobre Espartero, en julio de 1843, se puso punto final a la experiencia política revolucionaria, tomando el relevo el moderantismo que se apresuró a desarrollar la organización de los aparatos administrativos del Estado, donde en la Constitución de 1845 y en el artículo 72, se establecía que en cada provincia habrá una Diputación elegida en la forma que determine la ley y compuesta del número de individuos que ésta señalara.

La Real Orden de 6 de febrero de 1850 especificaba los capítulos que debía precisar todo presupuesto provincial. Los capítulos de gastos fijos, aquellos en los que la gestión provincial resultaba ineludible, iban a ser los de la propia Administración provincial, los de instrucción pública, corrección pública, beneficencia y obras públicas.

Las autoridades habían realizado un esfuerzo considerable para dar impulso a la vertebración del mercado nacional mediante ferrocarriles y carreteras. La Ley de desamortización de 1855 disponía que los fondos procedentes de las enajenaciones y del 20% del rendimiento de los propios de los pueblos debían dedicarse, por mitad, a la amortización de la deuda presupuestaria y a obras públicas. En 1856 se dispuso la formación de un plan de carreteras provinciales, mientras las respectivas diputaciones invertían considerables sumas para mejorar la red viaria. La valenciana lo hizo con cerca de 6 millones de reales.

En 1857, con el moderado Claudio Moyano en el ministerio de Fomento, se elaboró una **Ley de Carreteras de 1857** que las clasificaba en tres categorías. Pretendía impulsar las carreteras de 2º y 3er orden, y las carreteras comarcales y vecinales, con el objetivo de alimentar el tráfico en los enlaces ferroviarios y portuarios. La ley contemplaba la elaboración de un plan general, en el que las diputaciones jugarían un papel consultivo fundamental.

Sin embargo, el avance legislativo contrastaba con la paralización selectiva de las obras durante el año 57 y buena parte del 58. En efecto, con la Diputación, dominada por el grupo de José Campo, los trazados viales que competían con la línea del ferrocarril, que era propiedad del magnate, fueron abandonados o modificados. La mayor parte del presupuesto se destinó, precisamente, allí donde Campo tenía inversiones o previsiones. Sólo aquellos caminos y carreteras que literalmente desembocaban en una estación de tren, existente o prevista, fueron potenciados.

En julio de 1858, recién estrenada la Diputación salida de las elecciones preparadas por Posada Herrera, el diputado Juan Castillo, presente en la etapa anterior, se excusaba ante sus nuevos compañeros por no haber pedido en su día los necesarios *ingenieros civiles* para la realización de obras públicas. El nuevo diputado Vicente Tormo promovió la solicitud oficial e hizo que el pleno de la Diputación se comprometiese en atender “*a un objeto tan importante*”. En las sesiones siguientes, los caminos y carreteras vecinales se convertirían en protagonistas de las resoluciones de la Diputación. El Gobernador señaló acogándose a la *Ley de Carreteras* de julio de 1857, las prioridades: los caminos de segundo y tercer orden, los que servían para conectar a los núcleos de población con las redes de carreteras de primer orden o con las estaciones ferroviarias.

**La Ley de Carreteras del 22 de julio de 1857** fue un hito, pues supuso el inicio de una nueva etapa en la construcción de las carreteras españolas. Un aspecto relevante de dicha ley era que el Estado asumía tanto la conservación como la construcción de las carreteras que formaban parte del Plan General de Carreteras. Excluyendo las travesías de las poblaciones que contaban con menos de 8.000 habitantes, por lo que para estas carreteras seguía vigente la Ley de 11 de abril de 1849: es decir, tanto la construcción y la conservación corrían a cargo de los municipios.

En cuanto al ámbito provincial en la Ley de Carreteras del Estado de 1857, debemos remontarnos un año antes de la aprobación de dicha ley, ya que la Diputación había dispuesto la formación de un plan de carreteras provinciales. En consecuencia, existía una inversión para mejorar la red viaria. Es entre los años 1856 y 1864 cuando se produjo un incremento en las inversiones en el ámbito provincial.

Por tanto, **la Ley de Carreteras del Estado 1857** tenía como fin principal el impulsar las carreteras que correspondían al segundo y tercer grado, es decir, las carreteras comarcales y vecinales, para así poder fortalecer el tráfico tanto ferroviario como portuario. Para la confección del Plan General, las diferentes diputaciones debían proporcionar sugerencias sobre cuáles eran sus necesidades.

El gobernador señaló como prioritaria la atención a los caminos de segundo y tercer orden, los que unían a los núcleos de población con las redes de carreteras de primer orden o con las estaciones ferroviarias. Coetáneamente, se aseguraba que los pueblos aportaran fondos que la ley ofrecía a las provincias que votaban recursos para la realización de dichas carreteras.

A principios de **1860** se aprobó el primer **Plan General de Carreteras**, previo informe de las diputaciones. La provincia de Valencia quedó representada con 840 kilómetros de carreteras, 259 de primer orden, 434 de segundo y sólo 147 de tercero.

El plan hacía especial hincapié en las carreteras de segundo orden, puesto que las de primero, al menos en Valencia, ya estaban adelantadas en su construcción cuando se publicó el Plan, y las de tercero apenas si figuran en él.

La ley del **Plan de Carreteras de 1860** ampliaba la competencia del Estado. Hasta entonces, estaba restringida a la ejecución de las grandes vías radiales, a las carreteras provinciales que se incluyen en dicho plan, lo que no impedía que tanto provincias como municipios colaborasen

**Tabla 1.1.** Tabla de gastos de la Diputación de Valencia en Caminos y Carreteras.

GASTOS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA EN CAMINOS Y CARRETERAS	
AÑO	GASTOS [en reales de vellón]
1855	54.512
1856	843.995
1859	700.336
1861	1.071.664
1862	1.580.000
1863	1.230.000
1864	736.000
1885	87.734

Fuente: RAGA BLANCH, F., 2000, p. 22.

en estas obras y construyesen por su cuenta las carreteras que juzgasen convenientes. A partir de este hecho, con fecha de 23 de junio de 1858 la Diputación de Valencia implantó unos requisitos para la construcción de las carreteras, quedando así implantada la revisión y aprobación por parte del gobierno<sup>29</sup>.

Con anterioridad a dicho plan, la propia Diputación de Valencia ya había advertido de la falta necesaria de la construcción de las carreteras. Estas carreteras eran Requena-Almansa, la Font de la Figuera-Gandía, es decir, la que conectaba la Ribera con la carretera de Madrid por la Vall dels Alcalans y la carretera Valencia a Ademuz por Chelva. Además de estas carreteras, la Diputación sumó aparte de las carreteras nombradas unos caminos transversales con la finalidad de acortar las distancias<sup>30</sup>.

La ordenación y denominación de la jerarquía de las carreteras depende del **Plan de la Red Local**. Función que le corresponde a los departamentos de carreteras de las Diputaciones y entendemos que debería también verse como una gran oportunidad para mejorar su posicionamiento dentro de la organización, siempre en el marco de la política general de soporte a los ayuntamientos que las Diputaciones prestan<sup>31</sup>. A partir de 1857, las carreteras fueron divididas **en dos tipologías**, en vías de servicio público y en vías de servicio popular, y a su vez subdivididas la primera tipología en carreteras de primero, segundo y tercer orden<sup>32</sup>.

Las carreteras de primer orden eran:

- Aquellas que se dirigían desde Madrid a las capitales de provincia, además también serían los departamentos de Marina y las aduanas destinadas al comercio extranjero.
- Los ramales que partían de una carretera de primer orden conducían a alguno de los puntos incluidos en el primer orden.
- Las carreteras que enlazaban dos o más ferrocarriles que partían de un pueblo donde su vecindario no excedía los 15.000 habitantes.
- Carreteras que unían tramos de carretera de primer orden pasando por una o diversas capitales de provincia o centros urbanos con más de 20.000 habitantes.

<sup>29</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 25

<sup>30</sup>RAGA BLANCH, Fernando, 2000, p. 22

<sup>31</sup>HUGAS RAMOS, Valentín, 2016, p.45.

<sup>32</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 93.

Las carreteras de segundo orden comprendían:

- Las carreteras que unían dos capitales de provincia.
- Aquellas que unen un ferrocarril con una carretera de primer orden.
- Las que parten de un ferrocarril o de una carretera de primer orden y terminaban en una población cabeza de partido o con más de 10.000 habitantes.
- Las carreteras que en las provincias insulares de Baleares y Canarias ponían en comunicación la capital con algún punto marítimo o aquellas carreteras que unían dos o más centros de producción o exportación entre sí.

Por último, las carreteras de tercer orden eran aquellas que estaban destinadas y consideradas de interés para uno o más municipios de una o varias provincias.

Las carreteras de primer orden eran las únicas que constituían en la red viaria de 1860. Por otro lado, las carreteras de segundo y tercer orden eran rutas intravalencianas. En algunos territorios concretos, como es el caso de las comarcas septentrionales solo se llevaron a cabo carreteras que unían la costa hacia el interior, pero aun así con escasa proyección<sup>33</sup>. En los territorios centrales valencianos ya se diferenciaba una estructura de esquema radial cuyo centro era la ciudad de Valencia, coetáneamente con la construcción de nuevas carreteras con dirección del meridiano hacia el interior. Teniendo en cuenta que para las carreteras durante esos tiempos el punto de referencia era la capital valenciana, en donde confluían diversas carreteras como la de Castellón, la carretera de Segorbe, Ademuz, la de Almansa y la carretera de Denia<sup>34</sup>.

De esa manera, las comunicaciones del territorio valenciano se han formado a través de las antiguas rutas; se trata de caminos naturales (varios corredores naturales) que seguidamente con la llegada del ferrocarril y la era de las carreteras condicionaron de manera significativa esta etapa de la historia, junto a factores circunstanciales que discurren desde la administración hasta decisiones políticas.

No fue hasta **1860**, gracias a la aprobación del **Plan de Carreteras de España**, cuando para el territorio valenciano era significativo el “centralismo” de la capital regional, donde confluían las tres únicas carreteras capacitadas con las características propias. Estas carreteras son la que comprende Casas del Campillo con Valencia, Molins de Rei con Valencia y la carretera que discurría desde Madrid a Valencia.

El período entre los años 1860 y 1868, últimos años del reinado de Isabel II, conllevó una etapa sin antecedentes en cuanto a la construcción de carreteras y kilómetros de carretera construidos. En cuanto a los fondos para la inversión de las obras públicas aumentaron a partir de la Ley de Desamortización Civil y Eclesiástica de 1855, como hemos mencionado anteriormente. Durante esos ocho años la red de carreteras pasó de 11.277 kilómetros en 1860 a 17.503 kilómetros en 1868. A pesar de este aumento continuaban habiendo desigualdades entre provincias que, a día de hoy, podemos seguir contemplando<sup>35</sup>.

<sup>33</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 94.

<sup>34</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 94.

<sup>35</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 16

### 1.3.3 La Diputación en el sexenio revolucionario (1868-1874)

Para la mejora de la construcción de carreteras, la Diputación de Valencia, creó una Oficina de Obras Públicas, donde surgió el **Plan General de las Carreteras Provinciales**, que fue aprobado por el Ministerio de Fomento el **6 de Julio de 1866**. Este plan proporcionaba a las diputaciones provinciales nuevas capacidades.

Algunos de los tramos de las carreteras tanto del primer como del segundo orden abandonados por el Estado del territorio valenciano aumentaban a 742 kilómetros, a falta de añadir los tramos del tercer orden. Es por este motivo, que la Diputación añadió la construcción y conservación de los caminos, hecho que mejoraba el tráfico y ofertaba nuevos empleos.

Así pues, la Diputación puso entre sus prioridades los recursos necesarios para la red de carreteras provinciales. Es en este momento cuando las vías vecinales pasarían a ser competencia municipal con ayuda del 10% de los costes y la dirección de las obras bajo el consentimiento de la Diputación de Valencia. Con este cambio lo que se quería conseguir era jerarquizar los caminos de la provincia y crear así un sistema territorial de comunicaciones que facilitarían las carreteras intercomarcales en lugar de dar privilegio solamente a las carreteras que tuvieron relación con la capital<sup>36</sup>.

En el ámbito político, la inocuidad administrativa del gobierno central aumentaba los problemas dentro de las diputaciones, lugar donde se tomaban las decisiones sobre si se avanzaba o si se paralizaban las obras según los intereses que tenían en ese momento. No era una competición entre la provincia y el Estado sino que era simplemente las exigencias que gestionaban las provincias. Un claro ejemplo de esto es el incremento de las "carreteras Parlamentarias", que estaban promovidas por los intereses privados de los propios diputados<sup>37</sup>.

A la financiación de las carreteras provinciales, se le añadió algunos ingresos extraordinarios como son las multas a los arroceros que plantaban fuera de su lugar de coto y también los impuestos fijados sobre el correo y las diferentes mercancías<sup>38</sup>.

La construcción de carreteras ocupaba un lugar preferente entre las competencias potestativas de la Diputación. La Diputación del Sexenio dio un impulso a la aprobación de expedientes para la construcción de la red de carreteras provinciales que completaran las del Estado. La construcción y conservación de caminos permitía mejorar el tráfico de mercancías y proporcionaba ocupación a los desempleados.

A raíz del ofrecimiento efectuado por un grupo de tartaneros en abril de 1871 de reparar de su peculio la carretera de Barcelona, dado el mal estado en que se hallaba, la Diputación reactivó los trabajos provinciales y proyectó nuevas carreteras: Real de Montroi a Alzira por Catadau y l' Alcúdia; Xativa a Barxeta; Requena a Albacete por Casaa Ibáñez, etc.

#### OBRAS PÚBLICAS PROVINCIALES (1871-1872):

- L' Alcúdia de Crespins a Enguera
- Gandía a Villalonga
- L'Ollería a Montaberner

<sup>36</sup>RAGA BLANCH, Fernando, 2000, p. 28

<sup>37</sup>PIQUERAS, J. SANCHIS DEUSA, C. 1992, p. 94.

<sup>38</sup>PIQUERAS, 1997, p. 78

- Sueca a Corbera (por Riola)
- Alzira a Favara
- Benifaió a Sollana
- Bétera a Serra (por Náquera)
- Riba-roja a carretera de las Cabrillas
- Turís a carretera de Torrent a Real

La visita del rey en septiembre de 1871 obligó a aprobar con urgencia la reparación inmediata de la carretera que debía transitar y ponía en evidencia la falta de un plan general de obras públicas. Se actuaba más por la sugerencia y persuasión de un diputado, sensible hacia su distrito de procedencia, que por una visión del territorio en su conjunto.

El abandono en que se hallaban las carreteras del Estado y la falta de fondos para las provinciales repercutía de forma negativa en la comercialización de los productos agrícolas e industriales y ocasionaba la depreciación de la propiedad a causa de la mala comunicación de los pueblos.

El Plan de Carreteras de 1860 **tuvo ampliaciones en el año 1864**, dejando a manos del Estado algunos caminos provinciales, unos ya estaban construidos y otros en proyecto. El entorno de la capital valenciana no sufrió cambios por su densa dotación en 1860. Pero, el mayor avance en las obras se produjo en las carreteras que unían Valencia y las comarcas centrales y las carreteras transversales que completaban la red. En cuanto al resto de carreteras que formaban la red, pasados 10 años de la aprobación del Plan General, estaba construida la totalidad de la red, a falta de unos puentes. En este espacio amplio, delimitado por dos valles-corredores, el de Montesa y el alicantino del Vinalopó, y el litoral, las carreteras sufrieron cambios en 1870, en relación al Plan General<sup>39</sup>.

En años posteriores, a través de la **ley de 14 de noviembre de 1868** se configuraron unas bases de la nueva política de Obras Públicas que permitían la libertad en las obras de cualquier persona tuviera los elementos prescindibles para construir una carretera. Con esta ley vino configurado un nuevo régimen de las obras públicas, más concretamente en el territorio valenciano el plan predecía la construcción de más de 1.800 kilómetros de carreteras, cuyas características eran 696 de carretera de primer orden, 782 carreteras de segundo orden y por último, 366 de carreteras de tercer orden, según afirma Carmen Sanchis<sup>40</sup>.

La red hasta entonces del Estado en el territorio valenciano estaba compuesta por las carreteras de **primer orden**, algunas de las más relevantes son:

**Madrid- Valencia por Requena** (Autovía de Levante)

**Molins de Rei- Valencia por Vinaròs** (N-340)

**Casas de Campillo-Valencia por Orihuela** (Autovía)

**Sagunto-Teruel** (N-234)

**Valdealgofía- Castellón por Morella y San Mateu** (N-232 y C-238).

En cuanto a red de carreteras de **segundo y tercer orden** no estaban totalmente finalizadas, aunque ya estaban construidos en el momento de la aprobación del plan del año 1860. El

<sup>39</sup>RAGA BLANCH, E, 2000, p. 33

<sup>40</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 19



Mapa 1.4. Mapa Plan General de Carreteras del Estado 1860. Fuente: SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 15.

porcentaje de construcción de las carreteras de segundo orden era de un 16% y las carreteras de tercer orden de 22%.

La visión que se tenía sobre las tres tipologías de carreteras estatales en el territorio valenciano, y que en este caso dependían de la Diputación provincial, era dispar: por ejemplo, las carreteras de primer orden eran las únicas que prevalecían desde décadas, en las que destacaban un gran eje meridiano que recorría de norte a sur la Comunitat Valenciana. En cambio, las carreteras que formaban parte del segundo y tercer orden se pueden considerar rutas intravalencianas.

En el escenario de la provincia de Valencia, la estructura de las carreteras ya se configuraba en estos momentos como radial, dejando en el centro del esquema a la ciudad de Valencia, a la vez que se trazaban carreteras de orientación meridiana hacia el interior, tomando siempre de referencia a alguna ciudad de la provincia. Este proyecto tenía sentido si se tiene en cuenta la función que ejercía la capital de Valencia, a través de la proyección de la comunicación de las carreteras que evitaban el paso de dicha capital para desplazarse a las comarcas centrales meridionales.

Martínez Aloy, historiador y político valenciano, afiliado al Partido Liberal Conservador participó activamente en la política local, y presidente de la Diputación de Valencia entre los años 1914-1915, resumía la situación de 1870 con estas palabras:

*“Apenas sí existía alguna que otra carretera perteneciente a la Diputación provincial; las pocas vías de comunicación que teníamos eran líneas generales correspondientes al estado, que cruzan las poblaciones más importantes de la provincia, o caminos vecinales y rurales, casi en absoluto descuidado por parte de los municipios, de manera que la mayor parte de los numerosos y ricos pueblos de esta provincia permanecían aislados y en completo abandono”<sup>41</sup>.*

### 1.3.4 La Diputación en la Restauración (1875-1902)

El 14 de mayo de **1881** se aprobó por Real Decreto el **Plan General de Carreteras de la Provincia de Valencia**, elaborado en cumplimiento de las leyes de obras públicas y carreteras de 1877. El Plan establecía para la Diputación de Valencia 31 carreteras con un total de 773 kilómetros, de los cuales solo se encontraban construidos 186 km. La red de carreteras del Estado constaba de 24 carreteras con 1.048 km de longitud. Las carreteras a cargo de la Diputación se numeraban de la 1 a la 31; una numeración que se mantuvo hasta los años 60 del S. XX, mientras que las del Estado su numeración se realizaba con caracteres romanos. El Plan elaborado, sin embargo, carecía de financiación especial y dejaba en manos de la provincia los plazos de ejecución.

Mientras la Diputación había visto crecer durante el *Sexenio* el gasto destinado a Beneficencia y Hospitales para atender la avalancha de ingresos que se producía en esos años, en la Restauración decreció de forma apreciable el gasto en estos capítulos y se potenció las carreteras como objetivo preferente.

Sin medios ordinarios para hacer frente a los proyectos trazados en 1871, con más carreteras contratadas que presupuestadas, en 1874 la Diputación suspendió todas las construcciones,

<sup>41</sup>MARTÍNEZ ALOY, J. 1915, p. 87.

**CARRETERAS PROVINCIALES.**

Número	Denominación.	Kilom.
1.	De la carre <sup>ta</sup> de Jativa á Alicante á la de Casas del Camp á Villá á Villena por la Olla.	7,425
2.	Jativa á Cerde.	6,753.
3.	Oliva á Pego.	5,000.
4.	Alcora á Fabaraeta.	14,700.
5.	Jativa á la de Albuñol á Gandía por Genovés, Cuatrelonda, Lucentle y Benicó.	24,930.
6.	De las inmediaciones de Alborache á Silla por Alborache y Turis.	33,690.
7.	Utiel á Chelva.	46,500.
8.	Alcora al Puerto de la Ollería por Corcaogenit, Manuel, Jativa y Novelé.	47,611.
9.	Cuarte á Domena por Manises, Fabaraeta, Villama, Pedralba, Bugarra, Gu, Chul y Loring.	62,727.
10.	De la Estación de Puebla-Larga á Suma cárcel por Carcer.	17,916.
11.	Burjasot á Torres Torres por Be'era, Naguera y Serra.	36,253.
12.	Utiel al confín de la prov. de Guencia por las Cuevas y Comporrobles.	22,301.
13.	Del Puerto de Beniganim al Puerto de Salam por Benicó, La Puebla, Rafal de Sal y Sat.	24,414.
14.	Ventus de Buñol á la de Casas Ybañoz á Alberique por Buñol y Macastre.	27,812.
15.	Gandía á Villalonga por Alnoz y Benicó, Demifla y Polnis.	27,880.
16.	De la de Alcedúa de Crespins á Ayora á Das Aguas por Anna, Chella, Navar y Bicorn.	66,968.
17.	Chiva á Pedralba.	13,246.
18.	Alcedúa de Carlet á S'usca por Algemesi y Albalat.	15,513.
18.	De la de Liria á Real á la de Maestría á Castellón por Benag, La Puebla y Raf Bu.	28,342.
19.	De Liria de Segorbe.	15,000.
20.	De Chera á Segorbe por Chulilla, Lasa del Obispo y Villar del Arzobispo.	40,000.
21.	De Bugarra á la de Ademuz á Valencia.	12,000.
22.	De la de Gandía á Villalonga á Oliva por Fuente-Encarroz.	7,000.
23.	Chelva á Sarrion.	27,000.
24.	De Onteniente á la de Casas del Campillo á Valencia por la Estación de Vallada.	16,000.
25.	Suma cárcel á Ayora.	32,000.
26.	Bocarente á Alcoy.	8,000.
27.	Ayora á Abacete.	15,000.
28.	De Lucentle á la carre <sup>ta</sup> de la de Silla á Alicante á Real por Benicó, Simal y Benicó.	14,000.
29.	De la de V. de Buñol á Casas Ybañoz á Alberique á Villalonga por San, los Pedros y las Yebes.	44,208.
30.	De Valencia á la de Maestría á Castellón por Alboraya, Albuñol y Masafarzar.	13,429.
31.	De Ibro Claro en Onteniente á la de Casas del Campillo á Valencia á Villena.	14,853.

Figura 1.1  
Plan de carreteras provinciales de Valencia, 1881

DENOMINACION	FECHA DEL ACUERDO	OBSERVACIONES
De Còfrentes al término de Balsa de Vés.	23 de Junio de 1887	El Ayudante D. Rafael Alfonso, está en do de estos trabajos.
De Ador, por Palma, á la carretera de Albaida á Gandía.	23 de Junio de 1887	El Ayudante D. Vicente Montoliu, id.
De Algar al término de Alfara.	23 de Junio de 1887	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de los trabajos. El proyecto está ar do y subastado por el Ayuntamiento. Comisión provincial aprobó la subve de 10500 pesetas para estas obras, de Agosto de 1887.
De Rafelguaraf á la Estación de Puebla Larga.	1 de Julio de 1887	
De Carlet á Benimodo.	8 de Julio de 1887	La Comisión acordó prestar solamente xilio facultativo.
De Benimodo á Alcedúa de Carlet.	8 de Julio de 1887	
De Gestalgar á la otra parte del río, y termina en el confín del pueblo.	5 de Agosto de 1887	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
Desde el Collado á la carretera de los Baños de Fuente Caliente, en Chulilla.	6 de Agosto de 1887	
De Torrente á Chiva, por Alacuás, Aldaya y Cuarte.	16 Setiembre de 1887	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
De Chulilla á empalmar con la del Estado, en la loma denominada Balsilla.	10 de Noviembre de 1887	
Desde Almoines á Belloguart.	24 de Noviembre de 1887	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
Desde Anna, en el portal de San Roque, al Barranco de las Eras.	15 de Diciembre de 1887	
Desde Loriguilla á la carretera de Chelva, por la parte de abajo de la casilla de la Murta.	23 de Diciembre de 1887	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
Desde el casco del pueblo de Alfafar al término municipal de esta Ciudad, en dirección S. E. por la Fuente Baja, els Portets y acequia de Rabisancho.	23 de Diciembre de 1887	
Desde el casco del pueblo de Alfafar á enlazar con el anterior en dirección E. por el camino de la marjal y acequia Nueva dels Eixarchis.	23 de Diciembre de 1887	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
Desde el camino de la Marjal al término de esta Ciudad, por el riesgo de Orellana.	23 de Diciembre de 1887	
Desde Casas Altas en dirección á los términos de Moya, Casas Bajas, Ademuz y puente del Río Blanco.	3 de Enero de 1888	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
Desde Antella á Gárbida.	3 de Enero de 1888	
Desde la salida de Belbaitre, en dirección á Chella, hasta la carretera provincial, en construcción, que cruza la Lometa del Rincon.	13 de Enero de 1888	
De Tous á Alberique.	3 de Febrero de 1888	
Hijuela de Valencia.	3 de Febrero de 1888	El Ayudante D. Fernando Ruiz, está en do de estos trabajos.
Hijuela de Requena.	3 de Febrero de 1888	

Figura 1.2  
Estado de las Carreteras Provinciales. 1888.



comunicación. En 1895 la Diputación aprobaba un informe dirigido a las Cortes solicitando la ampliación de la emisión en 750.000 pesetas y la prolongación del plazo de amortización de las anteriores obligaciones en 20 años. Al final del período sólo se habían concluido las obras de ocho carreteras y parcialmente las de otras nueve, con lo que se habían puesto en explotación 292 kilómetros.

La problemática de los caminos vecinales era diferente al considerar la Diputación que la construcción y rehabilitación de los mismos debía de correr a cargo de los ayuntamientos interesados. Pero en un contexto de crisis económica, con la deuda acumulada por los ayuntamientos con la Diputación, resultaba difícil que estos dedicaran parte de sus escasos ingresos a este objeto.

**El plan de carreteras provinciales de 1881** comprendía 31 vías, pero se produjeron algunos cambios en el plan. Son los casos de las carreteras de Alzira-Silla y Valencia-Moncada, que pasaron a formar parte de la competencia de la Diputación de Valencia, cedidas por la administración central, y la carretera de la Alcudia a Sueca<sup>42</sup>.

En 1885, la situación de las carreteras experimentó un gran progreso en cuanto a las obras, en concreto la constitución de los ejes de las principales carreteras:

- A. En la carretera de Valencia a Ademuz se avanzaron 25 km hacia el interior, hasta Chelva, localidad que quedaron las obras paralizadas durante un cuarto de siglo, como explicaremos más adelante.
- B. En la carretera de Requena a Almansa, por estas fechas se desarrollaron dos proyectos paralelos; el de Almansa a Cofrentes y el de Requena a Cofrentes, ya que se construyeron 15 kilómetros, los que comprendía el tramo entre los límites entre las provincias Valencia, Albacete y Ayora. Coetáneamente estaba en construcción el tramo de Ayora y Cofrentes que aún persistía el estudio del puente que debía salvar el río Xúquer y el estudio de la carretera de Cofrentes a Requena<sup>43</sup>.

El total de los proyectos durante los años 1860 y 1870 alcanzaron a unos 80 kilómetros de carreteras, muy concentradas territorialmente. Nos referimos a la construcción y puesta en valor de tres vías: la de Torreveja al límite con la provincia de Murcia, la de Valencia a Real de Montroy, y la de Cocentaina a Denia, esta última carretera ampliada 21 kilómetros respecto a 1870.

Entre los años 1870 y 1885 a través de la promulgación del nuevo Plan General de Carretas del año 1877, los proyectos tuvieron más demanda, por lo que fue una excelente oportunidad para completar los vacíos en los proyectos de interior del territorio valenciano.

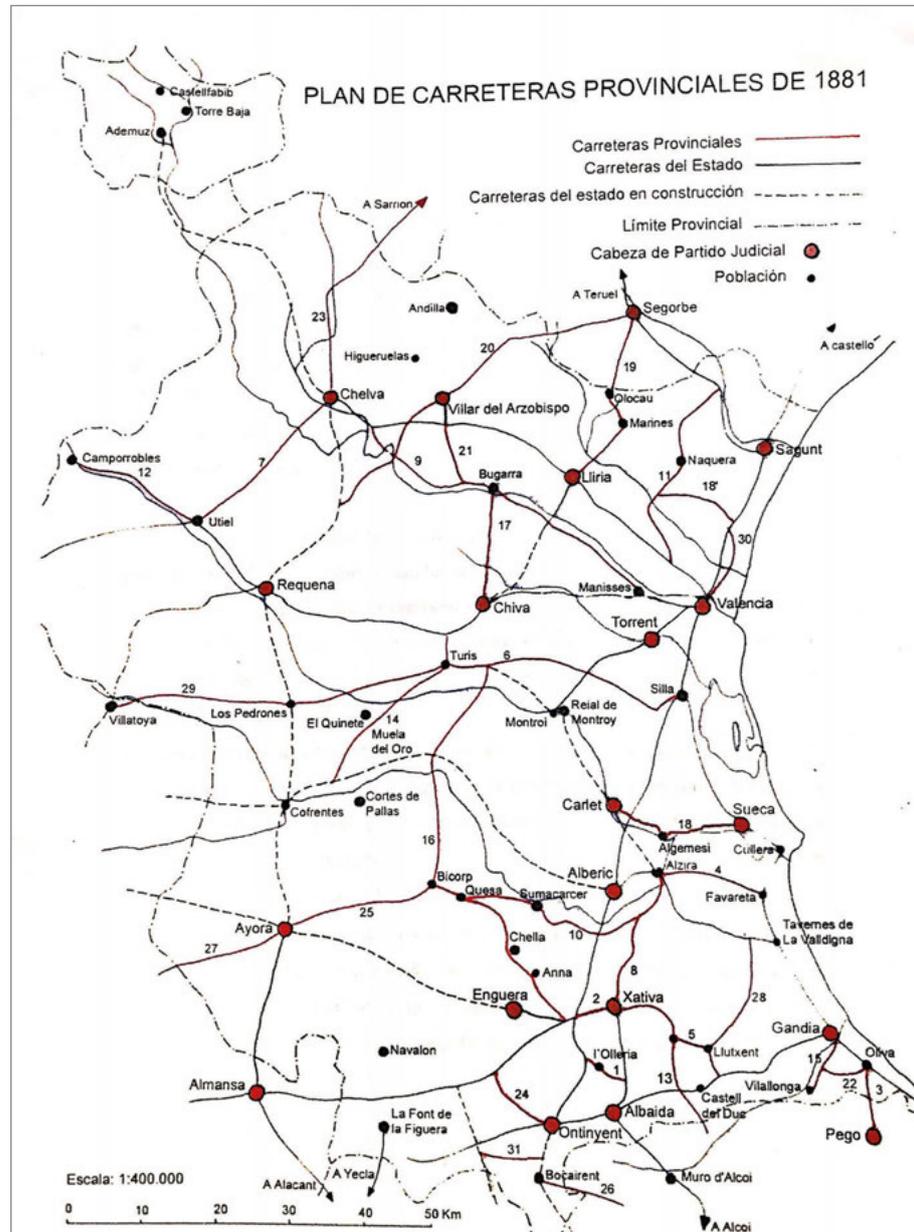
La administración de la Restauración Borbónica (1874) potenció las carreteras. Este cambio de tendencia fue progresivo, por la falta de recursos y por el presupuesto que establecía los gastos obligatorios, aquellos que eran para el mantenimiento de éstas.

En cuanto a los proyectos que abarcan las carreteras valencianas se centran en las carreteras de Valencia a Moncada (7 kilómetros), de Alzira a Sueca (19 kilómetros) y Chelva y Requena (40 kilómetros). Este conjunto de carreteras permitió la facilidad de las comunicaciones intra e intercomarcales. Además, se acometieron otros proyectos con una mayor importancia, aquellos que

<sup>42</sup>MARTÍNEZ ALOY, J. 1915, p. 74.

<sup>43</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 23

**Mapa 1.6.**  
Mapa Plan de  
carreteras  
provinciales 1881.  
Fuente: RAGA  
BLANCH, F.,  
2000, p. 29



estaban orientados en establecer comunicaciones interprovinciales. Estas carreteras son Casas de Ibáñez a Alberic (por Cofrentes), proyecto que nunca se llevó a cabo, por lo que su puesta en práctica habría supuesto el eje paralelo a las carreteras de Requena a Valencia y de Albacete a Valencia. En la carretera de Casas Ibáñez a Requena, de la cual, ya estaban construidos 6 kilómetros en la provincia de Valencia formaba parte del eje central, pasando por Casas Ibáñez que se dirigía a Albacete, Murcia y Andalucía<sup>44</sup>.

La Diputación de Valencia en el mes de marzo del año 1875 anuló todas las construcciones, por la falta de medios que eran necesarios para hacer llevar a cabo los proyectos planteados en 1871, con más carreteras contratadas que presupuestadas en 1874 y no teniendo la capacidad de hacer frente las deudas de las obras de años anteriores.

<sup>44</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 27

**Tabla 1.2.** Longitud de carreteras de la Diputación de Valencia en 1888

Nº de orden	DESIGNACIÓN DE LAS CARRETERAS	Construidas	Sin Construir	En construcción paralizada	En reparación	En proyecto aprobado	En estudio	Sin estudiar	TOTAL
		Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros
1	De Játiva a Alicante a la de Casas del Campillo a Valencia a Villena por la Ollería	7.425	-	-	-	-	-	-	7.425
2	De Játiva a Cerdá	6.753	-	-	-	-	-	-	6.753
3	De Oliva a Pego	5.000	-	-	-	-	-	-	5.000
4	De Alcira a Favareta	14.700	-	-	-	-	-	-	14.700
5	De Játiva a la de Albaida a Gandía	15.350	9.580	-	-	-	-	-	24.930
6	De las inmediaciones de Alborache a Silla	20.190	13.500	-	-	-	-	-	33.690
7	De Utiel a Chelva	-	2.500	5.000	-	-	9.000	30.000	46.500
8	De Alcira al Puerto de la Ollería	19.503	8.348	-	19.760	-	-	-	47.611
9	De Cuarte a Domeño	11.500	19.227	-	-	-	-	32.000	62.727
10	De la Estación de la Puebla Larga a Sumacárcel	17.916	-	-	-	-	-	-	17.916
11	De Burjasot a Torres-Torres	18.970	3.283	-	-	-	-	14.000	36.253
12	De Utiel al confín de la provincia de Cuenca	22.301	-	-	-	-	-	-	22.301
13	Del Puerto de Benigánim al de Salém	3.230	6.184	-	-	-	-	15.000	24.414
14	De Ventas de Buñol a la de Casas Ibáñez a Alberique	19.102	3.710	-	-	-	-	5.000	27.812
15	De Gandía a Villalonga	-	9.860	-	-	-	-	-	9.860
16	De la Alcudia de Crespins a Ayora a Turís por Dos-Aguas	-	13.180	-	-	-	37.788	16.000	66.968
17	De Pedralba a Ceste	-	-	-	-	15.246	-	-	15.246
18	De Alcudia a Carlet a Sueca	-	-	-	-	-	15.246	-	15.513
18 b.	De la Liria a Real (nº 10) a la de Madrid a Castellón (nº1) por Benaguacil, Lapuebla y Rafel-Buñol	1.949	-	-	-	-	-	26.393	28.342
19	De Liria a Segorbe	-	-	-	-	-	-	15.000	15.000
20	De Chera a Segorbe	-	-	-	-	-	-	40.000	40.000
21	De Bugarra a la de Ademuz a Valencia	-	-	-	-	-	-	12.000	12.000
22	De la de Gandía Villalonga a Oliva	-	-	-	-	-	-	7.000	7.000
23	De Chelva a Sarrión	-	-	-	-	-	-	27.000	27.000
24	De Onteniente a la de Casas del Campillo a Valencia	-	-	-	-	-	-	16.000	16.000
25	De Sumarcárcel a Ayora	-	-	-	-	-	-	32.000	32.000
26	De Bocairante a Alcoy	-	-	-	-	-	-	8.000	8.000
27	De Ayora a Real	-	-	-	-	-	-	15.000	15.000
28	De Luchante a la de Silla a Alicante a Real	-	-	-	-	-	-	14.000	14.000
29	De la de Ventas de Buñol a la de Casas Ibáñez a Alberique a Villatoya	1.908	-	-	-	-	-	43.000	44.908
30	De Valencia a la de Madrid a Castellón (nº I) por Alboraya. Albuixech	-	-	-	-	-	-	13.429	13.429
31	De Pozo Claro en Onteniente a la de la de Casas del Campillo a Valencia a Albaida	-	-	-	-	-	-	14.833	14.833
<b>Totales</b>		<b>185.797</b>	<b>89.327</b>	<b>5.000</b>	<b>19.760</b>	<b>15.246</b>	<b>62.301</b>	<b>395.655</b>	<b>773.131</b>

Fuente: DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA, 1888, p. 38-41.

El 11 de julio de 1877 el gobierno decretó un impuesto sobre los portazgos, pontazgos y barcajes, con el fin de penalizar la financiación extra para las obras públicas y condenándolos desde su restauración a su eliminación. Mientras que, en años posteriores, a partir de 1881, el gobierno liberal cuyo presidente era Sagasta, se planteó la anulación de los portazgos, ya que suponían la paralización de las corrientes de tráfico mercantil y la inflación de los costes del transporte. Con la eliminación de los portazgos se suprimieron los obstáculos para el mercado interior abierto al tránsito de mercancías<sup>45</sup>. Finalmente, el 27 de julio de 1877 se autorizó la construcción de carreteras. Años más tarde, la Diputación liberal elegida en 1881 aumentó el presupuesto destinado a la infraestructura de transporte.

En julio de 1885, la ley promovida por Cirilo Amorós consentía la ampliación de los fondos para la mejora de las vías terrestres. Esto hizo que se reanudaran los trabajos, a pesar de la situación económica era asfixiante.

En la Tabla 1.2 se recoge orden, longitud y estado de las carreteras comprendidas en los Planes Provinciales aprobados por Reales Decretos del 14 de Mayo de 1881, 30 de Abril de 1886, 15 de Octubre de 1886, 30 de Junio de 1887 y la Real Orden del 30 de Junio de 1887<sup>46</sup>.

En 1895 la Diputación de Valencia aprobó un informe que iba dirigido a las Cortes, en el cual se solicitaba la ampliación y la prolongación del plazo de la liquidación de las anteriores obligaciones de los últimos 20 años. La causa fue que, al iniciarse la década de 1890, los recursos del préstamo de 1885 se estaban agotando y esto causó una disminución en el presupuesto para la construcción de las nuevas vías de comunicación. Uno de los problemas era que la Diputación corría a cargo de la construcción la rehabilitación de los caminos vecinales y también de los

**Tabla 1.3.** Presupuesto de carreteras (1896-1899) en pesetas.

PRESUPUESTO DE CARRETERAS (1896-1899) en pesetas				
AÑO	GASTOS (1)	GASTOS (2)	% (3)	OBRAS OBLIGATORIAS
<b>1886/87</b>	1.016.000		25.9	290.415
<b>1887/88</b>	1.783.514		35.8	304.486
<b>1888/89</b>	1.327.397	165.823	29.3	463.545
<b>1889/90</b>	1.023.187	125.000	22.9	464.418
<b>1890/91</b>	524.256		13.7	408.956
<b>1891/92</b>	282.413	625	7.7	358.794
<b>1892/93</b>	166.500		5.0	380.370
<b>1893/94</b>	77.500	51.356	2.3	324.110
<b>1894/95</b>	54.500		1.8	290.312
<b>1895/96</b>	65.000	12.074	2.2	253.529
<b>1896/97</b>	10.000	90.000	0.3	250.181
<b>1897/98</b>	10.000		0.3	250.431
<b>1898/99</b>	5.000		0.1	268.431
<b>1899/00</b>	14.000		0.5	268.431
<b>1900/01</b>	10.122	25.000	0.3	277.681
<b>1901/02</b>	9.000		0.3	319.911
<b>1902/03</b>	10.000		0.3	310.411

(1) Gastos indicados en el presupuesto ordinario. (2) Gastos indicados en el presupuesto adicional. (3) Porcentaje de 1 respecto al presupuesto ordinario global. Fuente: DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA, 1888, p. 38-41.

<sup>45</sup>PIQUERAS ARENAS, 1995, p. 83

<sup>46</sup>DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA, 1888, p. 38-41

ayuntamientos afectados e interesados, a través de su aportación en capital o con el “auxilio de las prestaciones personales de los municipios”.

Un hecho notable en este período fue la crisis económica, que fue empeorando a partir de la deuda que acarrearaban los ayuntamientos con la Diputación. Fue la razón por la cual no se quisiera invertir en la construcción de carreteras. Así quedó reflejado en el Acta del 4 de abril de 1887:

*“no tienen los ayuntamientos recursos suficientes para construir caminos... tampoco la provincia cuenta con fondos para poder ofrecer a los pueblos las cantidades efectivas como auxilio; a pesar de ello contaba a su favor con los créditos”.*

## 1.4 LA DIPUTACIÓN DE PRINCIPIOS DEL SIGLO XX, HASTA LA GUERRA CIVIL

### 1.4.1 La gestión menguante: entre la estabilidad administrativa y el fracaso autonomista (1902-1923)

En esta etapa gestionar, para la Diputación, era sinónimo exclusivo de administrar la Beneficencia y construir carreteras: *“La primera de estas atenciones absorbe las tres cuartas partes del presupuesto, y en cuando a la segunda, que es el nexo de unión con los pueblos, está atendida con la parquedad y modestia que permiten los medios”.*

La construcción de carreteras sufrió la crisis de ingresos, de tal suerte que a partir de 1916 no se construyó ya ni un metro nuevo de carretera. La conservación se mantuvo en valores similares de gasto en todo el periodo entre 1902-1923:

1902	319.911	1906	271.416	1913	346.125	1918	323.953
1903	310.411	1907	268.916	1915	350.702	1920	278.386
1904	281.523	1909	275.174	1916	342.358	1921	787.506
1905	288.347	1910	390.733	1917	328.689	1922	676.777

El procedimiento seguido para la conservación de las carreteras era siempre el mismo: se anunciaba en el BOPV la oportuna subasta para adquirir acopios de piedras que, posteriormente y de forma muy trabajosa, los peones camineros iban aplicando para reparar los baches.

En este escenario, el Estado devenía en el principal constructor de carreteras. Pero la Diputación no quedaba al margen. Las Reales Ordenes, de 5 de septiembre y 3 de octubre de 1903, aprobaban un plan para la construcción de 193 kilómetros en numerosos tramos de carreteras de segundo y tercer orden, y dividía la acción constructora entre ambas instancias. Se encargaba al Estado la construcción de los caminos, mientras que la Diputación ponía a disposición los terrenos necesarios y financiaba el 52 por ciento del total de la inversión.

La situación a comienzos del siglo XX tuvo un balance positivo en cuanto a proyectos y a su realización en la provincia de Valencia, donde se llevaron a cabo unos 25 proyectos.

La red de carreteras del Estado en el territorio valenciano contaba con un proyecto inicial de 1.969 kilómetros, por lo que hasta la fecha de 1860 solo fueron proyectados 686, es decir, una tercera parte que correspondían a las carreteras de primer orden. Dos años posteriores a la aprobación del Plan General de Carreteras del Estado, en 1862, el Gobierno determinó que las Corporaciones provinciales formasen el plan de los caminos que debían construir y conservar a partir de los fondos provinciales.

Dichos proyectos presentados por la Diputación al Gobierno eran de gran intensidad, por lo que el Ministro de Fomento los redujo a la tercera parte. Así pues, para que no sucedieran este tipo de situaciones, los proyectos de las carreteras debían ser aprobados por el Gobierno central<sup>47</sup>.

A finales de la centuria en España no existía una red de carreteras provinciales. Esto se debe al ritmo de la construcción de las carreteras provinciales valencianas participaba de la atonía general y como muestran el estado de la red de carreteras de la provincia de Valencia, compuesta por 31 carreteras que sumaban un total de 749 kilómetros, de los que realmente solo se construyeron 175 kilómetros. La mayor parte formaban parte de las comarcas de la Ribera y la Costera.

Otras carreteras provinciales operativas eran las carreteras de Burjasot a Náquera, Quart de Poblet a Riba-roja de Túria y Utiel a Camporrobles. En conjunto, se calcula que en 1909 las Diputaciones provinciales lograron la construcción de 359 kilómetros<sup>48</sup>.

Los años comprendidos **entre 1900 y 1923**, la Diputación se convirtió en una corporación escasamente fructífera. La carga fiscal entre los vecinos de los municipios de la provincia era la mitad de los ingresos de la Diputación. Para hacer frente a esta situación, en 1920 fue decretado el restablecimiento de los portazgos. A pesar de los esfuerzos, el gobernador civil paralizó la iniciativa de la Dirección General de Obras Públicas, de manera que el proyecto fue olvidado.

A principios del siglo XX, según el Plan del año 1881, la provincia de Valencia contaba con 31 carreteras y un total de 773 kilómetros. Se pretendía construir otras 8 carreteras, con una longitud total de 292 kilómetros. Este fue uno de los principales problemas que tuvo que hacer frente la Diputación en cuanto a la red viaria, el retraso en la construcción de las carreteras tanto provinciales como de los caminos vecinales<sup>49</sup>.

A través de diferentes Órdenes Reales decretaron la creación de un **Plan de Caminos Vecinales**, donde a través de dicho Plan el Estado se ofrecía a subvencionar la construcción de caminos si las provincias y municipios implicados les facilitaban los recursos para ello. De este modo, la Diputación de Valencia se puso con la redacción del Plan de Caminos que ascendía a 176 kilómetros, lo que era una disminución de lo que se planificó en el Plan de 1881. El propio Plan de Caminos daba respuesta a las nuevas rutas que estaban a cargo de los ferrocarriles<sup>50</sup>.

A principios del siglo XX, los mapas de carreteras y ferrocarriles del territorio valenciano reflejaba el avance en las comarcas, pero en concreto las comarcas septentrionales y lo que se había construido en las afueras de la capital valenciana, teniendo en cuenta los ejes transversales.

La Diputación de Valencia a través de este plan vio la oportunidad de prevalecer las facilidades propuestas por el Estado para mejorar las vías de comunicación y animó a los ayuntamientos a

<sup>47</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 36.

<sup>48</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 40.

<sup>49</sup>URIOL SALCEDO, J.I., 1992, p. 62.

<sup>50</sup>MARTÍNEZ GALLEGU, F.A., 1995, p. 189

realizar obras de utilidad que les beneficiaran. De esa manera se consiguió a través de subvenciones de fondos provinciales para la construcción de 200 kilómetros de carretera. Sin embargo, no se acometió íntegramente por falta de financiación y problemas de gestión. Intentaron poner solución a través del Decreto del 26 de Mayo de 1905, donde se limitaron los pagos de las construcciones y teniendo en cuenta las realidades del presupuesto anual.

La construcción de las carreteras durante los primeros años del siglo XX dependió de la rapidez de las poblaciones afectadas para presentar sus propuestas y la capacidad financiera que tenían para hacer frente a las construcciones de las carreteras. Un hecho que causó gran desigualdad fue que el reparto no fue similar para todas las carreteras. Se destinó mayor presupuesto a las carreteras de las zonas del litoral, agrarias, en definitiva las más ricas.

En 1907 finalizó la construcción de 50 kilómetros de carretera de los 200 que comprendía este Plan. Durante los 3 años siguientes se llevaron a cabo la cuarta parte del total de las carreteras. En estos años los caminos vecinales se ejecutaron con mayor interés en las comarcas más importantes a causa de la expansión agrícola y comercial, como es el caso de la Ribera, y La Vall d'Albaida, entre otras. Estos caminos vecinales tenían como objetivo principal la unión entre las vías de comunicación más importantes, ya fueran las vías de ferrocarril como las carreteras, además contaban con la financiación del Ministerio de Agricultura que favorecía directamente a la comercialización<sup>51</sup>.

En mayo de 1906 se celebró una asamblea oficial de las diputaciones presidido por el Ministro de Fomento Rafael Gasset en la ciudad de Madrid, cuya finalidad de la reunión era fomentar la construcción de la red de caminos vecinales y establecer una mayor relación entre el Estado y las provincias y municipios. La Diputación de Valencia expresó su denuncia hacia el abandono por parte del Estado de las carreteras que correspondían a su competencia. Uno de los argumentos por los cuales denunciaba esta situación era que Valencia era la segunda provincia de España con mayor censo de población y a pesar de ello contaba con una red de Carreteras del Estado pésima<sup>52</sup>.

La Diputación de Valencia proporcionó los medios para que los ayuntamientos comunicaran sus solicitudes. Tal fue la demanda que años más tarde, en 1903, la diputación vio conveniente utilizar las concesiones de obras públicas. Pero no fue hasta el año 1914 cuando se finalizaron por completo las obras del Plan de Caminos Vecinales.

El ordenamiento de la política inversora en caminos tuvo un punto de inflexión con el llamado **Plan Gasset de 1914**. La preparación de este macro-programa de carreteras, que marcará el crecimiento de la infraestructura viaria de la Diputación de Valencia hasta 1939, conocerá sendos estudios que permiten diagnosticar con todo detalle el estado de la red.

El más conocido es, sin duda, el de E. Muga, publicado en 1909 bajo el título de *"Mapa Itinerario de las provincias de Castellón, Valencia y Alicante"*. Sin embargo, unos años antes y a requerimiento del ministro de Fomento, el secretario de la Diputación, Enrique Jiménez Valdivieso, presentó en la sesión de 27 de abril de 1906 un informe del que se destacan los siguientes aspectos:

- A. Valencia ocupaba el lugar 25 en cuanto a kilómetros de carreteras construidos por el Estado hasta el 1 de enero de 1904.
- B. En lo referente a kilómetros en construcción, Valencia ocupaba el lugar 36.

<sup>51</sup>MARTÍNEZ GALLEGO, F.A., 1995, p. 71.

<sup>52</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 54.

- C. Frente a la media española de 1 kilómetro de carretera por cada 462 habitantes, Valencia se elevaba a 1.089.
- D. La Diputación de Valencia había construido, sin participación del Estado, un total de 300 km, y desde 1903 venía colaborando con el Gobierno en la construcción de otros tantos.

La carretera, tras el Plan Gasset, quedaba prácticamente en manos del Estado. La Diputación seguiría asumiendo el papel de conservador de caminos y carreteras, pero no de constructor.

En ausencia de una política activa en el terreno de las carreteras, los pocos recursos de que disponía la Diputación con anterioridad al inicio de la I Guerra Mundial se dedicaban a la construcción de caminos vecinales. El énfasis en los caminos vecinales supondría una actuación preferente en las comarcas más representativas de la expansión agro-comercial: la Ribera Alta, la Vall d'Albaida y l'Horta, al tiempo que se relegará a las comarcas del interior, agudizando su tradicional déficit en infraestructuras viarias.

A partir de 1914, cuando el plan de caminos vecinales ya había sido cumplido, la red de carreteras continuaba con su progresivo deterioro. Durante el I Guerra Mundial las carreteras sufrieron el mal por partida doble. No hubo inversión en construcción de nuevas carreteras ni en la reparación de antiguas; pero además sufrieron un sobre-tránsito. Los ferrocarriles, ante la escasez de su combustible (el carbón), se distinguieron por su lentitud e irregularidad, obligando *“a que se verificara por las carreteras la extracción de productos agrícolas e industriales”*, con el consiguiente perjuicio para unos firmes desatendidos. El final de la I Guerra Mundial y el fin de los problemas recaudatorios del erario provincial permitió que, desde finales de 1918, se reactivara la reparación de los firmes de las carreteras provinciales y hasta se construyeron 5 nuevos kilómetros de carreteras entre 1919 y 1923.

La nueva etapa en la construcción de las carreteras tuvo lugar en el año 1914 a través de la implantación del Plan Gasset. Anteriormente a la puesta en marcha del plan, se promulgó la ley que suprimía el Plan General de Carreteras de 1877, ya que fue modificado por numerosas leyes. Por lo que respecta al territorio valenciano, el Plan Gasset de 1914 recogía que la red de las carreteras del Estado se viese aumentada en 971 kilómetros entre las tres provincias de la Comunidad. Parte de los esfuerzos se dirigieron a finalizar las carreteras intercomarcales que continuaban sin estar finalizadas y en las carreteras de ámbito local más frecuentadas<sup>53</sup>.

Entre las obras más destacadas debemos señalar la finalización de algunas de las carreteras intercomarcales. Una de ellas era la carretera de Requena a Almansa, donde se trabajó para salvar el desnivel entre la meseta de Requena y el río Cabriel (puerto de la Chirichana). Otras obras relevantes en el territorio valenciano fue la ampliación hasta los límites interiores provinciales de las carreteras, como es el caso de Valencia a Ademuz.

El programa establecido por el Plan Gasset estuvo vigente hasta 1939. La puesta en marcha del plan estaba acompañada por las innovaciones constructivas del momento como era el hormigón armado, y por la organización del trabajo la sustitución de mano de obra barata por la nueva maquinaria. Un escenario de cambio y una transformación en la red de carreteras españolas.

<sup>53</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 48.

Además se produjo el impulso del Circuito Nacional de Firms Especiales, conocida como la época contemporánea del transporte por carretera en España.

Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1919) la red de carreteras españolas se vio afectada por el conflicto bélico europeo. En el territorio valenciano, el estado de las carreteras provinciales de Valencia estaba tan deteriorado que afectó a la economía de la provincia. En las Memorias de la Diputación durante el periodo de la Guerra, procuraron omitir las graves imperfecciones que fueron provocadas por la crisis agrícola que afectaba tanto a la producción de los cítricos y del vino. Fue un efecto dominó para la industria y para la producción y exportación de cereales. De este modo, la Diputación utilizó el reclamo provocado por la gran crisis para interrumpir los recargos tributarios que corrían a su cuenta<sup>54</sup>.

En ese escenario de crisis no hubo inversiones destinadas a la construcción de nuevas carreteras y tampoco para la reparación de las vías que estaban en peor estado. Pero esta crisis no solo afectó a la red viaria, sino que también influyó en la insuficiencia del carbón los ferrocarriles, que cada vez circulaban con mayor irregularidad<sup>55</sup>.

Fue entonces cuando algunos ayuntamientos reclamaron la intervención del Estado para el mantenimiento de las carreteras provinciales. La Diputación se opuso, alegando en el Informe dirigido a la Jefatura de Obras Públicas las siguientes conclusiones<sup>56</sup>:

- La solicitud de los ayuntamientos es injustificada por no tener ni fundamento ni la razón de apoyar la pretensión.
- La cesión representaría una inconsecuencia en el cumplimiento del principal servicio que en esta corporación compete, que es el engrandecimiento y fomento de sus vías de comunicación, en conjunto con la importancia agrícola de la provincia.
- Disipándose el plan provincial, las carreteras de referencia quedarían rotas, por lo que la red de vías provinciales se vería afectada ya que estas dos carreteras formaban el eje más importante bajo la competencia de la Diputación.

A finales de 1918 se empezaron las reparaciones de las carreteras provinciales; además, se utilizó la participación de la Diputación en la exportación de arroz con el fin de beneficiar a los municipios productores. Se presupuestó la reconstrucción de las principales vías y carreteras que pasaban por las comarcas arroceras, que incluían los caminos en mal estado entre Alzira a Silla y Alzira al Puerto de l'Ollería.

La propia Diputación de Valencia destinó el 20% de lo recaudado a través de la participación de la exportación de arroz en beneficio de los pueblos arroceros que no estaban comunicados a través de las carreteras provinciales, como era el caso de los municipios de Alberic, Guadassuar, l'Alcudia, Massalfasarm Fortaleny y la ciudad de Valencia. La capital, Valencia, fue beneficiada a través de una ayuda especial que aprobó la Diputación, con la construcción del camino de Valencia hacia el Perelló y el Palmar<sup>57</sup>.

En este último año, en agosto, a pocos días del golpe de Estado, la Diputación concluyó que *“la red de carreteras provinciales, de 305 kilómetros, no es suficiente para dejar*

<sup>54</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 58.

<sup>55</sup>MARTÍNEZ GALLEGU, F.A., 1995, p. 92.

<sup>56</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 60.

<sup>57</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 60.

*servidas todas las comarcas de la provincia, que son acreedoras igualmente a gozar de los beneficios de fácil comunicación, por su industria, agricultura y gran densidad de población”.*

De ese modo se formuló un anteproyecto para construir 7 carreteras más, que aun a pesar del argumento esgrimido, no iban a servir para dotar de buenos caminos las tierras del interior de la provincia, sino para comunicar mejor a su capital: todas las carreteras proyectadas tenían como punto de referencia a la ciudad de Valencia. En todo caso, la ejecución correría a cargo de la Dictadura.

La Diputación se había convertido en el período 1900-1923 en una corporación ineficaz para cumplir uno de sus principales cometidos: vertebrar el territorio a su cargo para impulsar su economía.

### 1.4.2 La Diputación durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930).

Los presupuestos durante esta época tan sólo sirvieron para afrontar proyectos de escasa entidad. Por ello, las diputaciones españolas se mancomunaron con el fin de emitir un empréstito, destinado a la construcción de caminos vecinales.

La **Ley de 1922** estableció la participación de las diferentes diputaciones, 75% del impuesto de transportes sobre los automóviles y similares al tiempo que el Estado el 25% restante. Se pretendía restablecer los portazgos aún vigentes, a pesar de la oposición de los directivos con intereses económicos. Según la Memoria de la Diputación del año 1923, coincidiendo con las

*“La red de carreteras provinciales, de 305 kilómetros, no es suficiente para dejar servidas todas las comarcas de la provincia, que son acreedoras igualmente a gozar de los beneficios de fácil comunicación, por su industria, por su agricultura y por su gran densidad de población”<sup>58</sup>.*

vísperas de la instauración de la Dictadura sentenciaba que:

Seguidamente del golpe de estado (1923), el 20 de enero de 1924 se constituyó una nueva Diputación. Primo de Rivera fue el encargado de la selección de los nuevos miembros de la misma, donde propuso a grandes propietarios de la provincia valenciana, así como empresarios, médicos, abogados... y también algunas personas del movimiento católico y de la Unión General de Trabajadores (UGT). El objetivo del gobernador era dar credibilidad al discurso populista y a la pretensión del acuerdo entre las diferentes clases sociales. A pesar de ello el origen de los dirigentes demostraba su base en la burguesía<sup>59</sup>.

Se introdujeron cambios en el reglamento que hacía referencia a las vías y a las obras públicas de 1925; estableció una serie de normas para que el Estado cediera a las diputaciones todas las obras públicas, donde destacaban los caminos vecinales. Teniendo en cuenta las modificaciones y las normas, la Diputación creó un **nuevo Plan de Caminos Vecinales** con la ayuda de los municipios, quienes conocían las necesidades reales.

En 1926 la Diputación de Valencia acordó con las demás diputaciones provinciales la elección de cuáles eran los caminos provinciales que debían aparecer en los planes de caminos vecinales.

<sup>58</sup>MARTÍNEZ GALLEGO, F.A., 1995, p. 118.

<sup>59</sup>FRASQUET FAUS, E., 1995, p. 351.

Se configuró así un anexo y adición a la segunda parte de dicho plan. Fue aprobada el 10 de noviembre de 1926, por lo que se finalizó la red de caminos vecinales conectando todas las relaciones<sup>60</sup>.

Este Plan fue un esfuerzo para los recursos de los municipios implicados, ya que éstos aportaron la mitad del presupuesto necesario. Este motivo hizo que la Diputación de Valencia fijara unos años para la realización de las obras, para intentar asegurar la garantía de la subvención del Estado. Se acometió a base de concursos con el fin de coincidir la redacción con la construcción de las obras. Las carreteras de este Plan eran de trayecto corto, su función principal era la de conectar los municipios con las carreteras de carácter provincial y nacional<sup>61</sup>.

### 1.4.3 La Diputación en los años 30 (1931-1939).

Una de las actividades a las que mayores recursos se destinaban en el presupuesto de la Diputación era el acondicionamiento y construcción de carreteras provinciales cuyo **Plan, establecido en 1926**, se iría concretando en los años 30, junto con un *Presupuesto Extraordinario para las Obras Públicas* que amplió determinados proyectos en 1932, como las carreteras de Nazaret a Oliva en su tramo del Perelló a Cullera, o las desviaciones del Faro de Cullera. Se decidió también, dentro de este Presupuesto Extraordinario, la inclusión de firmes especiales en las carreteras de mayor tráfico, ya que estos firmes permitían disminuir los gastos en conservación en estas carreteras.

En abril de 1931 se proclamó la II República, hecho que supuso una reestructuración de la Diputación de Valencia. Se mantenían problemas de períodos anteriores, en particular los presupuestos insuficientes. En el caso de Valencia, el Ayuntamiento de la ciudad y la Diputación fueron quienes tomaron la determinación necesaria para poder hacer frente a la deuda. Se solicitó ayuda al Estado y a la legislación que determinaran las características propias territoriales como provincia, comarca o región<sup>62</sup>.

En el período de la República se creó el Ministerio de Obras Públicas, que sustituyó al Ministerio de Fomento. Este nuevo ministerio obtuvo un presupuesto menor destinado a la construcción y la conservación de carreteras. Por ejemplo, el Circuito de Firmes Especiales vio como su presupuesto fijado en 1926 fue reducido notablemente. Es decir, esta etapa permaneció reducida al mantenimiento de las condiciones viales.

Una de las funciones que tenía la Diputación en ese escenario fue invertir su presupuesto en el acondicionamiento y la construcción de sus carreteras provinciales. Algunos ejemplos en la inversión del presupuesto en las carreteras es la construcción de puentes como el de Pedralba sobre el río Túria y el de Genovés sobre el Albaida, como también la finalización de las carreteras entre Burjassot y Torres, y de Ontinyent a Vallada. Se fomentaron en este momento también dichas obras con el fin de disminuir el paro<sup>63</sup>.

Dichas decisiones supusieron la ruptura total con las ideologías que se constituyeron en la época de la Dictadura de Primo de Rivera. En el capítulo de la conservación y reparación de las carreteras se vio afectada por consecuencias graves, ya que no se destinó ese presupuesto a la construcción de carreteras nuevas.

<sup>60</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 64.

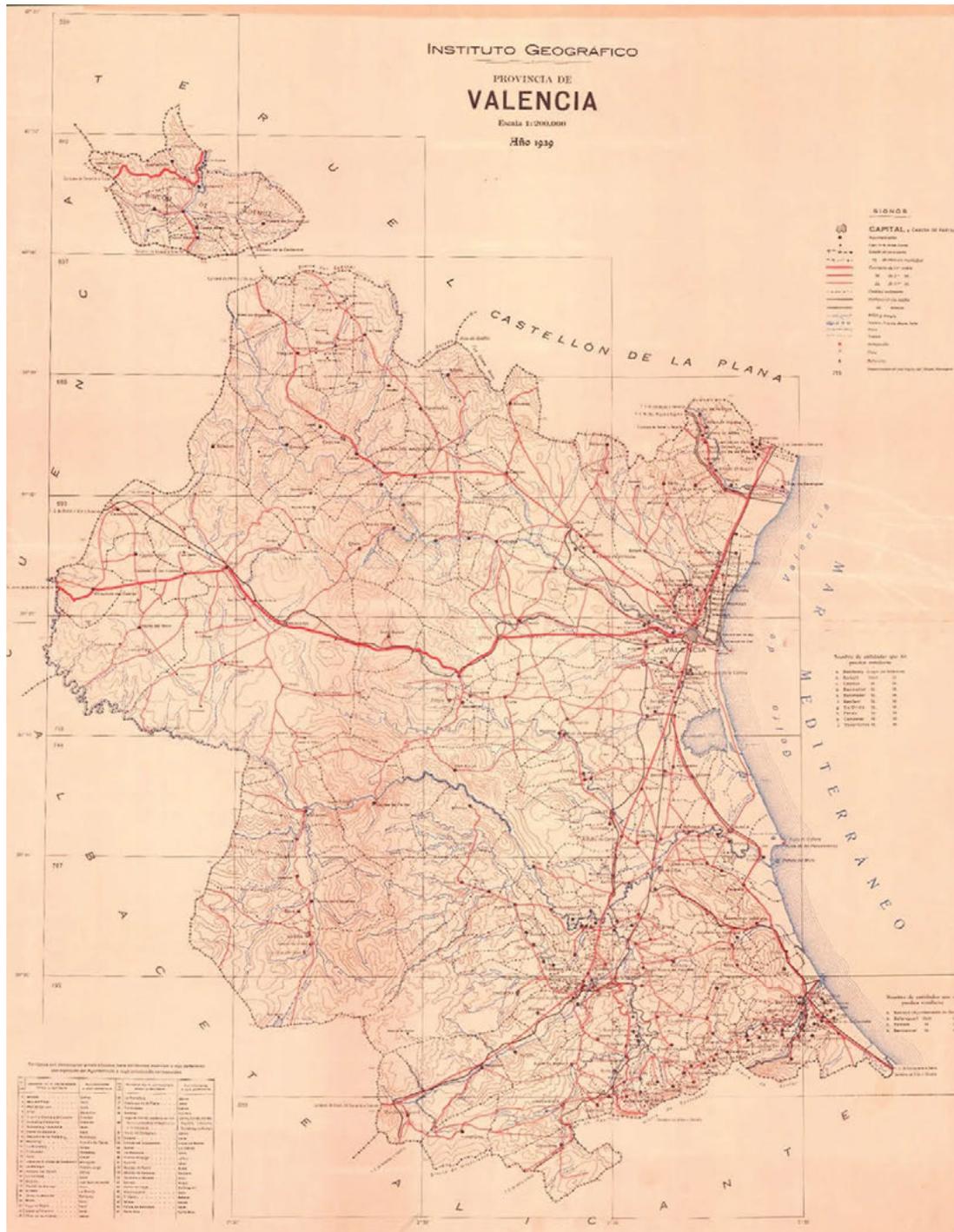
<sup>61</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 65.

<sup>62</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 67.

<sup>63</sup>FRASQUET FAUS, E., 1995, p.369.

**Mapa 1.7**  
Carreteras  
provincia  
de Valencia  
año 1939.

Fuente:  
CARTOTECA UV,  
1939.



El período de la Guerra Civil (1936-1939) fue una etapa de paralización e incluso algunos estudios afirman que fue una etapa de destrucción de obras que estuvieron afectadas directamente por el conflicto. El territorio valenciano fue afectado por motivos bélicos, y con ello su red de carreteras. El ministro del gobierno franquista, Alfonso Peña, empezó con la elaboración del nuevo Plan General de Carreteras, todavía sin finalizar la Guerra Civil, cuya idea principal era sustituir el Plan General de Carreteras del Estado de Gasset de 1914. Dicho Plan fue aprobado a

través de dos leyes: supuso una nueva clasificación de las carreteras en nacionales, comarcales y locales, dejando de lado la nomenclatura anterior de carreteras de primero, segundo y tercer orden, que ya se utilizaba desde mediados del siglo XIX<sup>64</sup>.

Durante estos años, las obras en las que la Diputación de Valencia estaba conservando quedaron paralizadas a causa de escasez de personal y los medios económicos. Gran parte de las instituciones, incluida la Diputación padecieron un gran cambio con el estallido de la Guerra. A través de la estrategia del ejecutivo republicano el comité fue sustituido, como se ve reflejado en el decreto que tuvo lugar el 23 de diciembre de 1936, en el Consejo Provincial, cuya finalidad era la misma que la del origen de la Diputación<sup>65</sup>.

Los consejos estaban formados por representantes de los partidos tanto del Frente Popular, los sindicatos y la FAI, presididos por el gobernador civil, sin poder de decisión. Estos representantes se agruparon en las diferentes Consellerías, que intentaron determinar las competencias que no estaban definidas en el decreto de la creación. En el año 1937, dicho Consejo notificó al Gobierno de la República que no podía seguir gestionando las competencias que se hacía cargo ante la falta de presupuesto.

## 1.5 LA DIPUTACIÓN DESDE LOS AÑOS 40 DEL SIGLO XX

### 1.5.1 La Diputación durante la postguerra y el Plan de Estabilización (1939-1959)

Al acabar la Guerra civil, la situación de las carreteras y caminos provinciales que no cumplieron algún fin de la guerra, era tan lamentable como cabe suponer. Además, por requisarse vehículos de tracción mecánica –por las necesidades de la misma guerra–, la circulación de carros y la tracción animal aumentó, lo que agravó el mal estado de las vías, especialmente de aquellas que no tenían pavimentos de piedra.

En los primeros años de posguerra la situación escasamente pudo mejorar dados los insuficientes recursos con los que contaba la Diputación y otras dificultades como la falta de maquinaria y el racionamiento del combustible. El recargo contributivo de la décima sobre la contribución rústica para mitigar el paro obrero permitió a la Diputación contraer préstamos que, en parte, se dedicaron a mejora de carreteras.

Durante los años 1942 y 1943, como consecuencia de la aprobación del **Plan General de Obras Públicas**, se reasignaron las competencias sobre las carreteras y caminos del territorio nacional entre las diversas administraciones. Desde hacía años, la Diputación de Valencia tenía a su cargo una buena parte de carreteras y caminos comarcales y locales de la provincia, mientras que la administración central tenía a su cargo las carreteras nacionales y una parte de las comarcales y locales. Así pues, al acabar la guerra, en la provincia de Valencia había 1.200 kilómetros de carreteras a cargo del Estado (de éstos, algo más de 500 kilómetros correspondían a las carreteras nacionales que cruzaban la provincia, y el resto pertenecía a carreteras comarcales y locales). Por su parte, la Diputación tenía a su cargo 350 kilómetros de carreteras, entre comarcales y locales, y otros 1.230 kilómetros de caminos vecinales.

<sup>64</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 52

<sup>65</sup>RAGA BLANCH, F., 2000, p. 69.

Con la aprobación del *Plan General de Obras Públicas 1942-1943*, las vías comarcales, consideradas de interés general pasaron a cargo de la administración del Estado, mientras que las vías locales quedaron a cargo de las Diputaciones. Sin embargo, con motivo de este traspaso, la Diputación entregó a la administración central una serie de carreteras que, por tener más tráfico, había conservado en mejor estado (ensanchándolas, dotándolas de firmes de asfalto, adoquinándolas y construyendo puentes). Empréstitos diversos se habían invertido entre 1929 y 1935 en estas vías que ahora eran cedidas al Estado. Por el contrario, las vías que la Diputación recibió, las locales, escasamente habían sido mejoradas por el Estado. *Rafael Dicenta de Vera*, ingeniero responsable de vías y obras provinciales, señaló que, como consecuencia de los traspasos indicados, de los casi 2.000 kilómetros de carreteras y caminos locales dependientes de la Diputación (1.890 exactamente) había “*escasamente 100 kilómetros dotados de pavimento moderno*”.

La conservación de las carreteras se venía ejerciendo por parte de *peones camineros* que residían en casillas distribuidas a lo largo de las mismas y que a su vez ejercían funciones de vigilancia y policía. En la década de los años cuarenta se crearon las *brigadas de conservación* en las que se integraron algunos de los peones camineros junto a personal de nueva contratación que se distribuyeron en seis demarcaciones con parques de maquinaria situados en las localidades de L'Alcudia de Crespins, Alzira, Buñol, Serra, Villar del Arzobispo y Requena.

Un empréstito de 30 millones, para el período 1944-48, mejoró la red dependiente de la Diputación. Pero agotado el empréstito, las deficiencias seguían siendo enormes y las vías provinciales intransitables. La iniciativa provincial, desde 1949, consistió en incentivar la colaboración de los ayuntamientos (solicitando de éstos que cubrieran la mitad del coste de la obra, aproximadamente, según el tramo, el tipo de obra y el tamaño del municipio). Pero este auxilio, que los ayuntamientos tenían que repercutir en contribuciones especiales entre los vecinos, sólo se logró en parte.

Los periódicos de la época se hacían eco de la situación en la que se encontraban las vías provinciales:

*“La más apremiante necesidad de la provincia son las carreteras provinciales (...) para ser exactos, diremos que más que carreteras, son trazados”,*

denunciaba Las Provincias en 1954.

*“Nuestra red de carreteras continúa intransitable”,*

señalaba Levante en 1955. Los periodistas no exageraban, el estado de las carreteras y caminos no podía ser peor: firmes inadecuados, baches, vías angostas y deficientes trazados dificultaban el denso tráfico de vehículos. A estos problemas se añadía, en los años del gasógeno, del racionamiento y de los cupos, la circulación abundante de carros, que con sus llantas metálicas estropeaban las calzadas. El tipo de suelo del país y el uso de calizas blandas en las mejoras de la carretera hacía que estas fueran poco duraderas.

La Diputación era consciente de la magnitud del problema y desde octubre de 1954 empezó a elaborar un ambicioso plan de mejora de la red de carreteras provinciales. El presidente, Cerdá Reig, expuso que era deber de la corporación:

*“(...) dar satisfacción a los nuevos tributarios del arbitrio sobre la riqueza provincial, creyendo que la mejor manera de hacerlo, de forma que llegara a la industria, comercio y agricultura valencianas, era la de llevar a cabo el mejoramiento de la*

*vasta red de carreteras provinciales, a base de obras de firmes especiales, ensanches y asfaltado”.*

La Diputación aprobó el **Plan de mejora y pavimentación de caminos de 1955**, que, en esta primera redacción, estaba presupuestado en más de 327 millones de pesetas. Bernardino Alba, diputado por Chelva, y sectores económicos de la provincia, propusieron modificarlo ampliando el ancho de las carreteras e incluyendo travesías que alcanzasen núcleos de población no previstos inicialmente.

La prensa captó la importancia del proyecto. Diego Salvá, en *Levante*, lo consideró como “*el proyecto más importante*” acometido por la Diputación. Aportaba el periodista argumentos que siguieron repitiéndose durante meses en las columnas de opinión como las de Arráiz en *Jornada*:

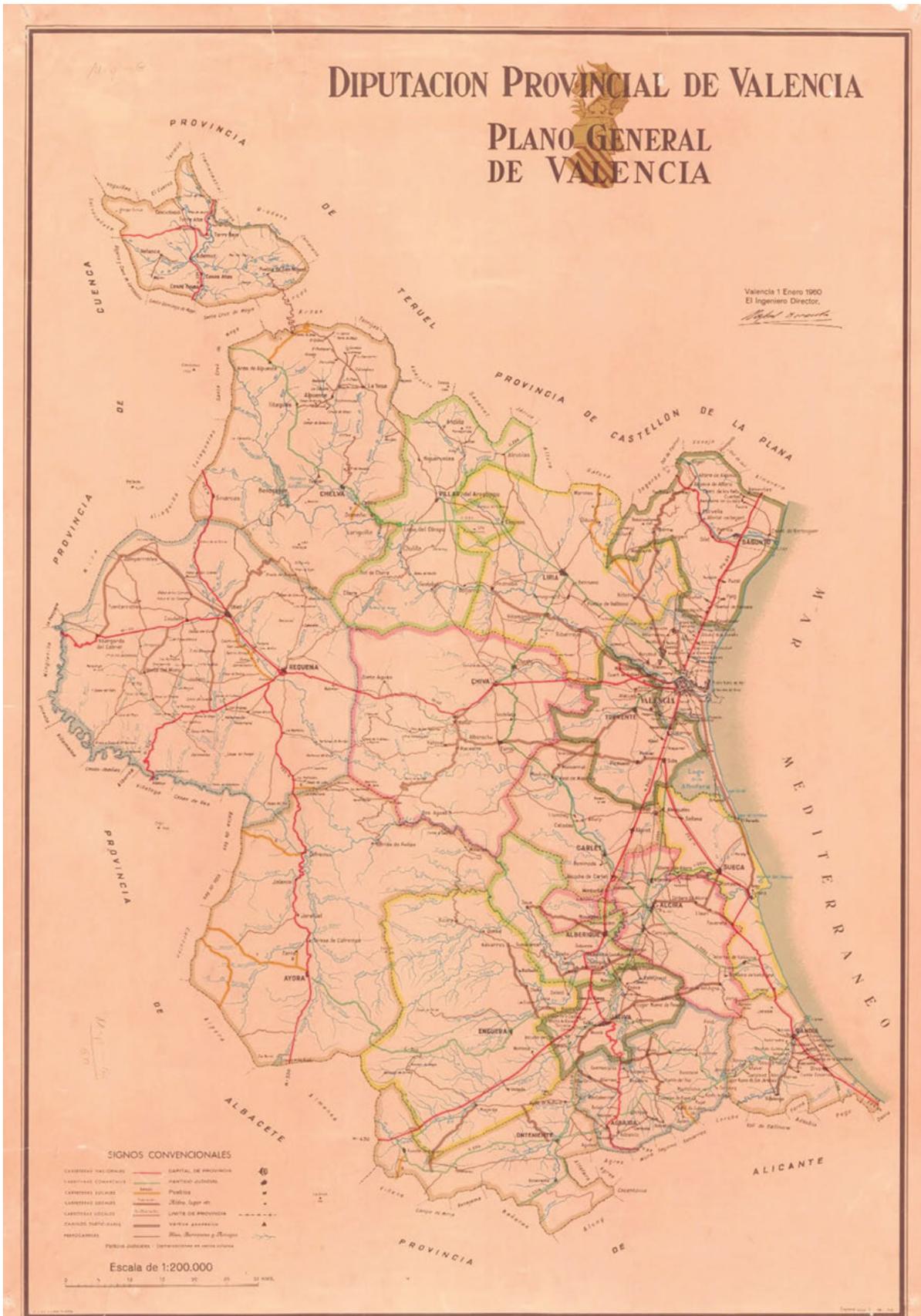
*“A grandes males, grandes remedios...Una solución que siquiera en principio se nos antoja fabulosa y cara, a la larga resultará barata y, sobre todo...práctica y eficaz... Administrar no consiste en ahorrar el dinero, sino en invertirlo con tino y en saber aprovechar, para que progresen moral y materialmente los Pueblos”.*

El Plan, con la ampliación planteada por Bernardino Alba, superó los 403 millones de pesetas y quedó aprobado en junio de 1955. Pasó entonces a la Comisión de Hacienda para que estudiase los medios económicos. Los meses que siguieron se fueron aprobando las fórmulas económicas y se preparó el empréstito de la primera etapa de aplicación. En enero de 1956 quedó definitivamente aprobado, no sólo el plan y su financiación, sino la primera fase del mismo, correspondiente al bienio 1956-57. La inversión de todo el proyecto era, como se ha dicho, de 403 millones de pesetas, a invertir en ocho años. La red de carreteras afectada, 700 kilómetros. Los municipios beneficiados, 200.

Los medios económicos para mejorar las carreteras procedían de los créditos que se consiguiesen a cuenta del arbitrio sobre la riqueza provincial. Pero no sólo; también procedían de contribuciones especiales, reguladas por una ordenanza aprobada oportunamente, que afectaban a los municipios afectados por la carretera mejorada. Los municipios se encargaron de recaudar la contribución especial. La Diputación percibió el interés de cada ayuntamiento por mejorar sus comunicaciones viarias desde la predisposición local a efectuar la correspondiente contribución extraordinaria.

Además, la Diputación emitió suscripciones para la mejora de carreteras. Así, por ejemplo, a comienzos de 1958, sacó una suscripción por valor, en esta ocasión, de 28 millones de pesetas, en obligaciones de 1.000 pesetas, al 5 por ciento de interés y libre de impuestos.

De la misma manera, las contribuciones extraordinarias derramadas entre vecinos de municipios y, por supuesto, las partidas del presupuesto provincial, se desarrollaron otras fórmulas financieras para reparar carreteras y caminos, como por ejemplo, la prestación de trabajo personal. Según este sistema, seguido en algunos municipios pequeños, las ‘cabezas de familia’ del lugar realizaban el acopio de piedra en un determinado tramo, trabajando cada uno un número reducido de jornadas que fijaba el ayuntamiento; aquellos vecinos que preferían no trabajar en el arreglo de la vía (por resultarles más rentable otra actividad) pagaban un tributo equivalente al salario



Mapa 1.8. Mapa Plano General de Valencia. Fuente: CARTOTECA UV, 1960.

del número de jornales que correspondía trabajar. El acopio de piedra, realizado mediante el trabajo personal de los vecinos, representaba aproximadamente un 30 por cien del valor de la obra; la Diputación subvencionaba el resto.

Y aunque las dificultades para llevar a cabo el *Plan General de Obras Públicas* no faltaron, y muchas carreteras y caminos continuaron durante lustros intransitables (únicamente el 20% de las carreteras disponían de firmes especiales de adoquín o riegos bituminosos con gravilla), la mejora alcanzada por la red de carreteras de la Diputación de Valencia en este periodo fue muy significativa.

Al final de este periodo, con la información histórica técnica y administrativa recopilada, y en coordinación con los Servicios Técnicos del Estado, se confeccionó el **primer Catálogo de Carreteras** en el que se adoptó la denominación de VP para las carreteras provinciales y de VV para los caminos vecinales.

### 1.5.2 Diputación, cambios económicos y crisis política (1959-1979)

Durante el periodo franquista, pese a la aparente amplitud de funciones que otorgaba a las diputaciones la legislación local que se fue desarrollando hasta 1955, fueron los dos cometidos históricos de esta institución, el benéfico-asistencial y el de obras públicas, principalmente, los que mayor importancia mantuvieron, absorbiendo las mayores proporciones de los presupuestos anuales, y abarcando la casi totalidad de los presupuestos extraordinarios.

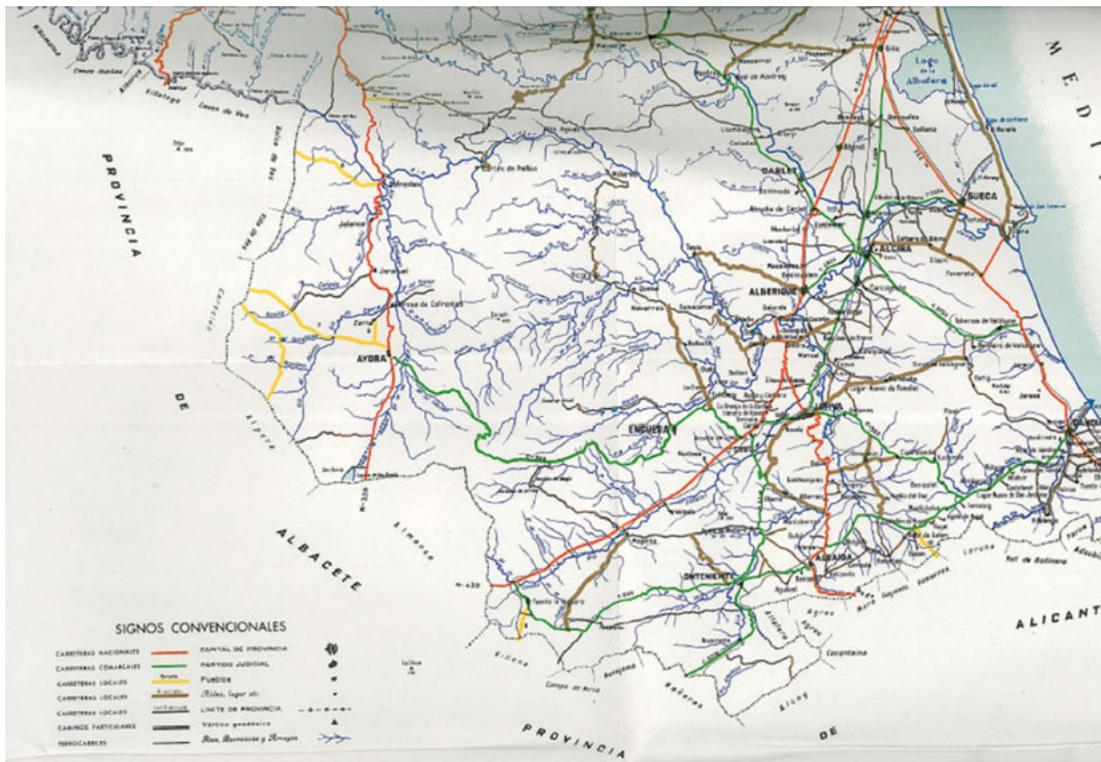
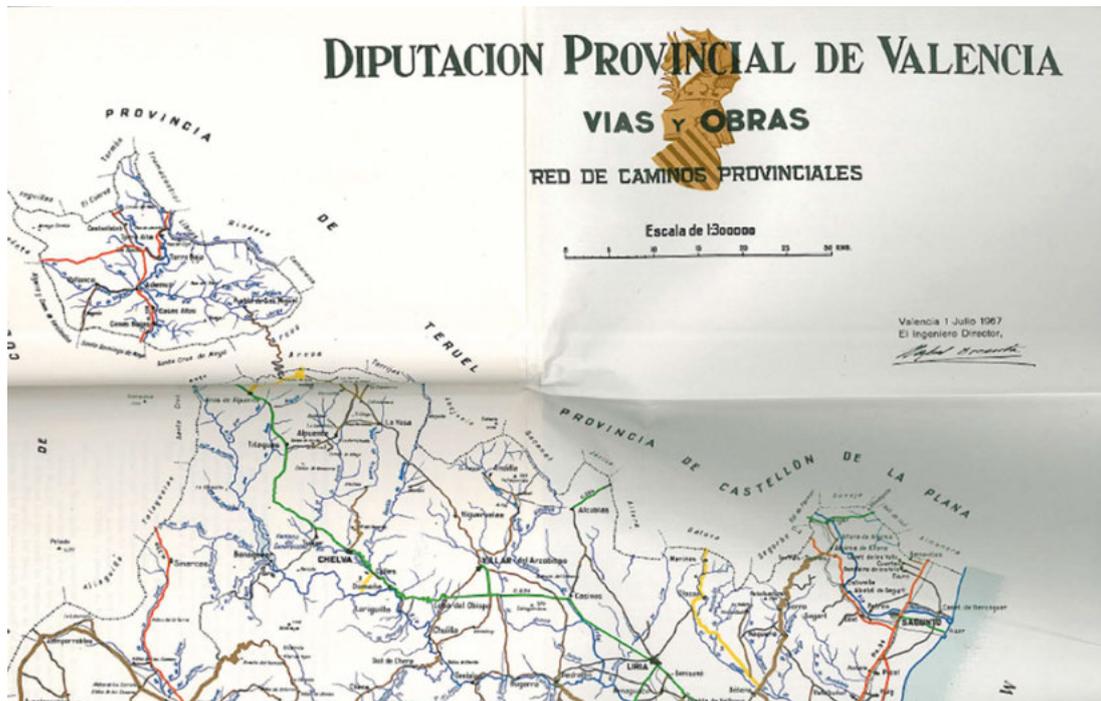
En este periodo la red de la Diputación de Valencia alcanzó una extensión que llegó a superar los 2.000 kilómetros de longitud, de los que más de tres cuartas partes correspondían a caminos vecinales y el resto a carreteras, pero lo más relevante radicaba en el cambio de mentalidad y así, se empezó a prestar una especial atención al mantenimiento y modernización de las vías existentes y no tanto al crecimiento de la red.

Junto a la reconstrucción y mejora de vías, en esa obligación de velar por su conservación, la Diputación también denunció el deterioro que provocaba en las vías el tránsito de vehículos pesados y de tracción animal, instando a establecer restricciones y a un mayor control en determinados casos. Incluso se idearon procedimientos para cambiar determinados hábitos. Una de las iniciativas que en este sentido se tomó tuvo como base la propia presión fiscal: desde 1963, al impuesto de rodaje, cargado sobre los carros por el disfrute de las vías provinciales, se superpuso un gravamen sobre aquellos que no sustituyeran sus llantas metálicas por ruedas de goma. Parte de lo obtenido por ese gravamen era dedicado a reparar los desperfectos que causaban las llantas metálicas en las vías y parte se destinaba a ofrecer créditos al campesinado para favorecer el cambio a ruedas de goma.

En este periodo se elaboró el **Catálogo de Carreteras**, como resultado del *Plan Nacional de Vías Provinciales*, que se pudo llevar a cabo gracias al grupo de trabajo que se creó en la *Comisión Provincial de Servicios Técnicos*.

En 1970, las carreteras de la Diputación de Valencia estaban formadas por 170 km de firmes rígidos (adoquín y hormigón), 1.200 km de pavimentos bituminosos con simple o doble trata-

Mapa 1.9.  
Mapa Plan  
de carreteras  
provinciales.  
Fuente:  
CARTOTECA UV



miento superficial y 635 km de macadam ordinario. De los 170 km de firmes rígidos, 36 km correspondían a firmes de hormigón en masa que se construyeron a partir 1957 en aquellos tramos con gran incidencia de ruedas metálicas y para los que se utilizó en su construcción maquinaria que había adquirido la propia Diputación de Valencia, formada por una extende-

		PLAN NACIONAL DE VIAS PROVINCIALES		PROVINCIA DE							
		CATALOGO DE LAS CARRETERAS O CAMINOS EXISTENTES EN LA PROVINCIA A CARGO DE									
CATEGORIA	NUMERO DE ORDEN	CLAVE	DENOMINACION	IDENTIFICACION DEL TRAMO				LONGITUD Km	PUNTO (ORDEN)		
				ORIGEN		FINAL					
				P.K.	LOCALIZACION	P.K.	LOCALIZACION				
C	13	VV.101	Villalenga (VP.1012) a C-32a por Ador	0,0	P.K. 1,0 en VV.1012	2,5	Localidad de Ador	4,5	0		
B	13	"	" " " "	2,5	Localidad de Ador	2,9	P.K. en C-32a	1,4	0		
B	12	3	VP.1012	Gandía a Villalenga	0	P.K. en C.N. 332	1,2	Cementerio de Gandía	1,2	3	
		4	"	" " " "	1,2	Cementerio de Gandía	2,4	Principio Trav. Almoines	1,2	3	
		5	"	" " " "	2,4	Principio Trav. Almoines	2,0	Final Trav. Almoines	0,5	3	
		6	"	" " " "	2,9	Final Trav. Almoines	2,7	Principio Trav. Beniarjó	0,0	3	
		7	"	" " " "	3,7	Principio Trav. Beniarjó	2,6	Enlace con VV.1013	0,9	3	
		8	"	" " " "	4,6	Enlace con VV.1013	2,7	Final Trav. de Potries	2,1	3	
		9	"	" " " "	6,7	Final Trav. de Potries	20,-	Enlace con VV.1011	3,3	3	
		C	14	VV.101	Beniarjó (VV.1012) a Fte. Encarnat (VV.1014)	0	P.K. 46 en VP.1012	2,2	P.K. 0 en VV.1014	2,2	7
		B	10	VV.1014	Fte. Encarnat (VV.1013) a Rafelcofer (VV.1015)	0	P.K. 2,2 en VV.1013	2,1	P.K. en VV.1015	2,1	7
B	41	12	VV.1015	Almoines (VP.1012) a Alqui. La Condese (N-332)	0	P.K. en VP.1012	0,8	Enlace con VV.1016	0,8	7	
		13	"	" " " "	0,8	Enlace con VV.1015	1,1	Enlace con VV.1014	1,3	7	
		14	"	" " " "	2,1	Enlace con VV.1014	2,4	P.K. en N-332	1,3	7	
C	15	"	" " " "	2,4	Enlace con VV.1014	2,4	P.K. en N-332	1,3	7		
C	15'	VV.101	De la VV.1015 (Almoines) a Delloquart (N-332)	0	P.K. 0,8 en VV.1015	1,4	P.K. en N-332	1,4	6		
C	12	VV.101	Alfauir a C-32a	0	Alfauir	0,6	P.K. en C-32a	0,6	6		
C	12'	VV.101	Castellonet a C-32a	0	Castellonet	1,6	P.K. en C-32a	1,6	6		
C	18	VV.101	Terrateig a C-32a	0	Terrateig	0,3	P.K. en C-32a	0,3	6		
C	19	VP.102	De N-32a a Castelloneta por Denigais	0	P.K. en N-32a	1,5	P.K. en VV.1022	4,5	7		
E	41	"	" " " "	4	P.K. 1,5 en VP.1022	2,8	P.K. en C-322	4,3	7		
B	19	21	VP.102	Enlace de C-322 con C-32a por Empisais	0	P.K. en C-322	3,8	P.K. en VV.1021	3,8	7	
		22	"	" " " "	3,8	P.K. 4,5 en VP.1021	11,-	P.K. en C-32a	8,-	7	

Figura 1.3 Catálogo de las Carreteras de la provincia de Valencia.

dora-vibradora autopropulsada sobre carriles, un equipo auxiliar para corte y tratamiento de las juntas y finalmente de una instalación de hormigonado móvil con dosificación por peso que permitió mejorar notablemente la calidad del hormigón utilizado.

En este mismo año de 1970, se aprobó un nuevo plan a desarrollar en cinco años para el ensanche y mejora de firmes en 235 km, con el objetivo de dotar de riegos asfáltico a prácticamente la totalidad de los firmes de macadam que todavía quedaban en servicio. Así mismo, se trató de dar un salto de calidad en el diseño de las carreteras, y en los nuevos proyectos de ensanche y mejora de las carreteras se modificaron las características geométricas de los trazados, así como su sección transversal, para tratar de adaptarlos en lo posible a la nueva Instrucción de carreteras que se había aprobado en 1964 y se comenzaron a proyectar los pavimentos con mezclas bituminosas en caliente.

**Las actuaciones de la Diputación en los años 60.** Dentro del Plan se elaboró un Plan interno, el **Plan REDIA, Red de Itinerarios Asfálticos (1967-1971)** que tuvo una duración de 5 años, y cuyo objetivo principal era la mejora del trazado de las carreteras, focalizando su objetivo en los ejes de las carreteras con mayor tráfico. Para la ejecución de este plan se seleccionaron puntos de referencia y destacan los siguientes:

1. Carreteras con IMD alta, con la intención de beneficiar a un mayor número de usuarios.
2. Carreteras con gran IMD de vehículos pesados, beneficiando al máximo el transporte de mercancías.
3. Consideración como unidades de actuación de itinerarios completos de gran longitud, buscando el mayor provecho para la economía nacional.

4. Adecuación a los grandes itinerarios internacionales definidos en la Conferencia Europea de Ministros de Transportes y que constituyen la estructura básica de las comunicaciones por carretera en Europa.
5. Carreteras de interés turístico.

En el Plan REDIA integraron doce itinerarios con un total de 4.928 kilómetros de longitud y una IMD de 3.250 vehículos en 1965, con un tráfico superior a la media de la nación. El resultado de este Plan recogía que cada vez más la red estaba marcada por el carácter centralista, siendo Madrid era el punto de referencia de los itinerarios del Plan. Seguidamente de la ciudad de Madrid, entre las regiones con un mayor crecimiento demográfico y económico y esto significa una mayor demanda de servicios encontramos el territorio valenciano<sup>66</sup>.

Destacaban las dos áreas industriales de Valencia y la del Vinalopó; además de su actividad turística y las relaciones del comercio exterior respecto a Europa. El eje litoral ha facilitado el acceso del turismo extranjero, dejando de lado y quitando importancia a las exportaciones agrarias de las huertas valencianas y contribuyendo a que sean más dependientes de los mercados europeos.

Tabla 1.4. Tabla distribución espacial y densidades de la red valenciana.

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL Y DENSIDADES DE LA RED VALENCIANA					
INDICADORES	Población	Kilometraje red	Índice demanda hab/km red	Km red/dens. pobl.	Densidad red (Km/Km <sup>2</sup> )
<b>Comarca</b>					
<b>Rincón de Ademuz</b>	3.758	69,6	54	6,86	0,188
<b>Serranos</b>	16.320	287,6	57	23,10	0,113
<b>Camp del Túria</b>	65.158	301,3	216	4,23	0,329
<b>Camp de Morvedre</b>	69.597	105,8	646	0,43	0,382
<b>Requena - Utiel</b>	36.181	505,2	72	23,32	0,302
<b>Hoya de Buñol</b>	40.229	359,8	112	10,96	0,293
<b>Horta</b>	1.298.826	326,0	6.785	0,17	0,485
<b>Valle de Ayora</b>	11.930	157,8	76	10,81	0,193
<b>C. de Navarrés - Enguera</b>	16.404	125,3	131	5,40	0,117
<b>Ribera Alta</b>	171.586	271,5	632	1,28	0,351
<b>Ribera Baixa</b>	64.317	106,3	605	0,44	0,398
<b>Costera</b>	55.328	190,6	290	1,88	0,348
<b>Vall d'Albaida</b>	73.326	287,7	255	2,83	0,398
<b>Safor</b>	113.681	154,4	736	0,58	0,360

Fuente: SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 38.

### 1.5.3 La Diputación Democrática (1979-actualidad)

En la sesión extraordinaria del 26 de abril de 1979 se constituyó la nueva Diputación democrática, resultando elegido como nuevo presidente Manuel Girona. La voluntad transformadora de los años 1979-1983 quedaría plasmada en un informe sobre la gestión de la Diputación de Valencia en esos años, en la construcción y mantenimiento de la red de carreteras provinciales se convirtió en un pilar fundamental de dicha gestión.

<sup>66</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 29

Al finalizar este periodo la red provincial tenía una longitud de 2.091 kilómetros, de los cuales 437 kilómetros eran carreteras provinciales (VP) y 1.654 kilómetros caminos vecinales (VV). La distinta denominación se debía a razones meramente administrativas y no a la importancia de las diferentes vías, ya que, aunque en general las denominadas carreteras provinciales eran de mayor tráfico, algunos caminos vecinales las superaban ampliamente.

El 8 de mayo de 1983 se celebraron nuevas elecciones municipales, tras las cuales el 6 de junio se constituyó la nueva Diputación provincial de Valencia, con presidente Antoni Asunción Hernández. Durante la vigencia de cuatro años de esta nueva corporación se consolidó el proceso autonómico y el traspaso de competencias.

En esta etapa, la red provincial de carreteras alcanzó una longitud de 2.110 kilómetros, de los que 1.737 kilómetros se encontraban pavimentados con tratamientos superficiales, 361 kilómetros con hormigón hidráulico o aglomerado asfáltico, y tan solo 14 kilómetros mantenían firme de *macadam*.

Se comenzó también a realizar el estudio previo de clasificación de la red provincial, para la posterior elaboración de un Plan de Carreteras coordinado con el resto de la red de la Comunidad Valenciana. En este estudio se dividió la red según su funcionalidad en red básica (780 kilómetros) y red complementaria (1.330 kilómetros).

En este periodo se consideró más urgente la mejora y acondicionamiento de la red existente que la ampliación de la misma, la cual debería definirse en un plan coordinado de la Comunidad, que todavía estaba pendiente de redacción.

El 30 de julio de 1987 tuvo lugar la sesión constitutiva volviendo a ostentar la Presidencia de la Diputación provincial Antoni Asunción. Se defendía una Administración local cercana a los ciudadanos, caracterizada por una gestión participativa y ajustada a las necesidades de los municipios.

Finalmente, se aprobó el **I Plan de Carreteras de las Comunidad Valenciana en 1988**, quedando integradas las carreteras de la Diputación de Valencia dentro de la red local de la Comunidad Valenciana, que se dividía, según su diferente funcionalidad, en red local primaria y secundaria. Además, se definió una red viaria del área metropolitana, para la que la *Consellería d' Obres Públiques i Urbanisme* propuso unas normas de coordinación metropolitana.

La red provincial de carreteras, tras la aprobación del *I Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana*, quedó configurada con una longitud de 2.100 kilómetros divididos en:

- Área metropolitana, con 170 km
- Red primaria, con 830 km
- Red secundaria, con 1.100 km

Las características de las carreteras que conformaban la red provincial eran muy diversas según su ubicación y su funcionalidad, con la mayor parte de la red con anchos entre los 5 y los 7 metros y con toda la red con pavimentos bituminosos, un 50% de la longitud de la red pavimen-

tada con mezclas bituminosas en caliente, mientras que el 50% restante mantenía tratamientos superficiales con gravilla.

Algunas de las actuaciones efectuadas en la red de carreteras autonómicas, del I Plan de Carreteras de 1988, son:

- Grandes Ejes Vertebradores.
- Mejoras en la accesibilidad.
- Modernización de los Itinerarios Básicos.
- Mejora y conservación de la Red.

### 1. El Programa de Grandes Ejes Vertebradores

La finalidad principal era la adaptación y la modernización de los ejes que complementaban a la Red de Interés General del Estado (RIGE), ya que son considerados ejes vertebradores del tráfico en las carreteras en el territorio valenciano. Estos ejes eran competencia del Estado, por lo que la Administración Autonómica plantea un ejemplo que está formado por el eje meridiano, como si fuera la espina dorsal autonómica y transcurre por las comarcas intermedias con sus cinco ejes transversales correspondientes.

Este eje meridiano reproduce lo que fue la Vía Augusta Romana, que se inicia en el límite con Cataluña desembocando en Castellón. Entre Castellón y Nules este eje tiene naturaleza litoral y se sobrepone al itinerario ya implantado en la costa. Siguiendo este recorrido el eje busca de nuevo adentrarse en el interior por el área urbano-industrial del Camp de Morvedre y l'Horta, donde pasa por los municipios de Segorbe, Lliria, Chiva, la Alcudia y Alzira, coincidiendo con la carretera comarcal C-3320 hasta llegar a Xàtiva. Es en este punto donde el eje continuará su trayecto por la carretera nacional N-340 hacia Albaida, Alcoi i Xixona antes de acabar finalmente próximo de Alicante<sup>67</sup>.

Pero a pesar de ser un plan complejo, contó con un trazado irregular del territorio por lo que dificultó su puesta en marcha. Su función quedará subestimada del Área Metropolitana de Valencia por el proyecto del by-pass y con la propuesta de la construcción de una nueva autovía entre Silla y Alzira, construida por la propia Consellería. Por lo que realmente debe ser considerado un eje vertebrador entre el tramo de Xàtiva y Alicante.

En consecuencia, se distinguen 5 ejes vertebradores:

- (a) El eje septentrional configura en la provincia de Castellón, siguiendo la carretera C-232.
- (b) El segundo eje es el que se configura en Valencia a Ademuz pasando por Lliria y Chelva, siguiendo la carretera C-234.
- (c) El tercer eje es la conexión directa entre el Grau de Gandía con Almansa pasando por Albaida y Ontinyent.
- (d) El cuarto eje es el de Orihuela hasta Guardamar, coincidiendo con la carretera C-3323.
- (e) El quinto eje es el que comprende Hellín a Novelda y Elda, su correspondiente carretera es la C-3213<sup>68</sup>.

### 2. Programa de mejoras de accesibilidad en las comarcas del interior

Este programa tiene como finalidad perfeccionar la accesibilidad entre las comarcas del interior tanto de la provincia de Castellón como las de la provincia de Valencia. Para la realización del

<sup>67</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 48.

<sup>68</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 48.



**Mapa 1.10.**  
 Mapa oficial  
 de carreteras  
 de la Comunidad  
 Valenciana 1984.  
 Fuente:  
 Cartoteca UV,  
 1984.

plan es necesario la construcción de carreteras con una propuesta adaptada y aprovechando los caminos abiertos en los tramos donde ya existen dichos caminos.

Respecto a las comarcas valencianas, este programa configura la construcción de los siguientes tramos: de Villar del Arzobispo hasta Alcablas, entre Cofrentes y Cortes de Pallás y por último de Cofrentes hasta Bicorp. Estos tramos unirían, el primero la Serranía y el Alto Palancia, el segundo tramo corresponde a la unión del Valle de Ayora y el Canal de Navarrés.

### 3. Programa de actuaciones en grandes núcleos urbanos

Este programa afecta sobre todo a las áreas urbanas de las tres provincias, Castellón, Valencia y Alicante, ya que son las ciudades más importantes del territorio valenciano. En el caso de la ciudad de Valencia se resolvió a través de la configuración del by-pass, y las actuaciones van destinadas al Área Metropolitana y sobre todo centrado en las conexiones entre l'Horta Nord y l'Horta Sud, como también el estudio de las carreteras que podrían mejorar la accesibilidad como es el ejemplo de la carretera de Náquera a Massalfassar, se trata de la variante de la carretera C-3.215 la que configura entre Valencia y Torrent.

Pero no solamente este Plan 1984-1991 se centró en la mejora de las comunicaciones de las ciudades más importantes, sino que también atendía a algunas ciudades y municipios como es el caso de Xàtiva. Junto a esta serie de mejoras también se completan con otras medidas de mejora del trazado y la pavimentación de las carreteras en general y también las que son competencia de las Diputaciones Provinciales<sup>69</sup>.

En 1991 se aprobó la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana que estableció el nuevo régimen jurídico que regulaba el conjunto del sistema viario de la Comunidad Valenciana y atribuía a la Generalitat Valenciana la planificación de este sistema viario, para lo cual se puso en marcha la tramitación de un nuevo Plan de Carreteras.

El **II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana**, junto con el **I Catálogo de Carreteras de la Comunidad Valenciana** fue aprobado por el Consell el 6 de febrero de 1995. Para la designación de las carreteras que conformaban el sistema viario de la Comunidad Valenciana se adoptó codificación CV seguida de varios dígitos. En el caso de las carreteras de la red provincial de la Diputación de Valencia, englobadas en la red local de carreteras, a continuación de la CV se asignaron tres dígitos numerados progresivamente de norte a sur entre los números 300 y el 699, abandonando el anterior sistema de codificación como VV y VP.

En la actualidad, tras la aprobación del **III Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana**, en abril de **2019**, la red de carreteras de la Diputación de Valencia tiene una longitud total de aproximadamente 1.800 kilómetros.

<sup>69</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1986, p. 49.

## ANEXO: PROYECTOS Y ACTUACIONES DE REFERENCIA DE CARRETERAS PROVINCIALES DE FINAL DEL SIGLO XIX

Las nuevas leyes buscaban que las diputaciones provinciales emprendieran la apertura de nuevas vías de comunicación. Así pues, la Diputación de Valencia, procedió al estudio de una red de carreteras que fuera lo más igualitaria posible a las necesidades de la totalidad del territorio. El Real Decreto del 14 de Mayo de 1881 recogía un nuevo Plan de Carreteras Provinciales. A continuación, destacamos algunas de las actuaciones más representativas.

### A. Proyecto entre los Valles del Túria y del Palancia

Este tramo en 1881 conectaba cuatro carreteras con dos carreteras del Estado. Estas carreteras eran la de Valencia a Aragón que circulaba por el valle del Palancia (SE-NW), y la carretera que conectaba la capital valenciana con el Rincón de Ademuz.

El corredor del Palancia era un paraje natural que conectaba las tierras centrales aragonesas desde Sagunto y Valencia, los dos tramos y puntos de referencia del litoral valenciano. Desde Sagunto era conocido como el “Camino Viejo de Aragón” sin pasar por otra población; atravesaba el río Palancia en dos ocasiones, la primera en la salida del municipio de Sagunto, y la segunda, a la entrada de Torres Torres, en la separación de los respectivos términos municipales<sup>70</sup>.

El proyecto constituía una alternativa del camino anterior que comprende entre Petrés y Albalat dels Tarongers. Empezaba desde la ciudad de Valencia y sin la necesidad de atravesar Sagunto, se iniciaba el Camino de Aragón. Otro camino de gran importancia fue el de la Calderona que atravesaba la sierra por el cuello de Segart y el campo abierto donde se situaba la Venta de Montalt, delante de Albalat dels Tarongers. Tanto el camino como los hostales nos facilitan y documentan la cartografía del lugar, migrada el siglo XVII<sup>71</sup>.

En aquellos tiempos, la carretera de Aragón que conectaba con el valle de Palancia estaba totalmente finalizada. Aunque por otro lado, las obras de la carretera del Rincón de Ademuz, que fue incluida en la red estatal en el año 1860, fueron avanzando lentamente, a causa de la peculiaridad geográfica de dicha carretera, ya que este tramo corresponde con la Serranía del Túria; alberga un gran número de sierras en las que se intercalaban depresiones y cañones de material calizo, y el propio curso del río Turia, denominado Guadalaviar aguas arriba.

En cambio, la carretera que transcurría de Sagunto a Teruel, en el corredor del valle del Palancia, le faltaban comunicaciones con la carretera de Ademuz debido a la intercesión entre las dos carreteras. Este hecho dificultaba la conexión entre el valle del Palancia con las comarcas del Camp de Llíria y la Serranía. La Sierra de La Calderona y, más al noroeste, la sierra de Javalambre, actuaban de “murallas” naturales.

La carretera de Llíria a Segorbe debemos incluirla en un proyecto mayor de comunicaciones, que pretendía crear un eje de conexión desde Llíria, pasando por Chiva, Turís y Alzira, hasta alcanzar por el sur la carretera litoral en Tavernes de la Valldigna. Además, el tramo que corresponde

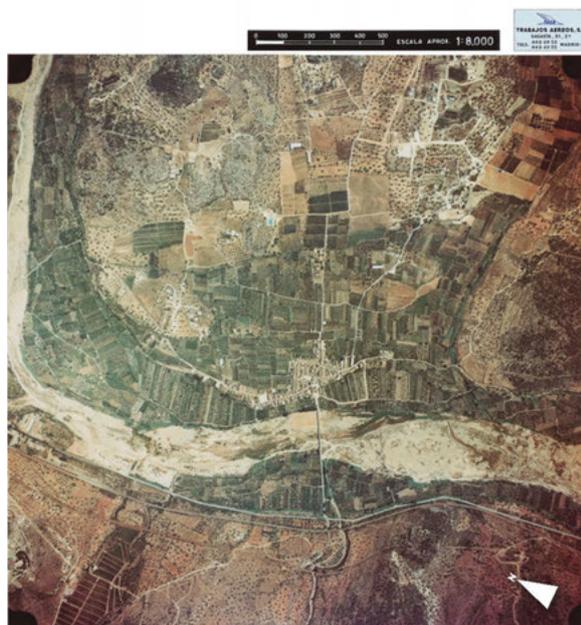
<sup>70</sup>SANCHIS DEUSA, Carmen, 1994, p. 67

## PETRÉS



**Fotografía aérea 1.1.** Fotografía aérea del municipio de Petrés. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de valencia. N° 9199.

## ALBALAT DE TARONGERS



**Fotografía aérea 1.2.** Fotografía aérea del municipio de Albalat de Tarongers. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de valencia. N° 9017.

al municipio de Chiva era la carretera que conectaba con la carretera de Madrid y Valencia por Requena. Este proyecto finalmente fue finalizado y concluido; nos referimos a la carretera CV-3322, actualmente denominada CV-25<sup>72</sup>.

### B. Conexión de Requena y Utiel con las Serranías

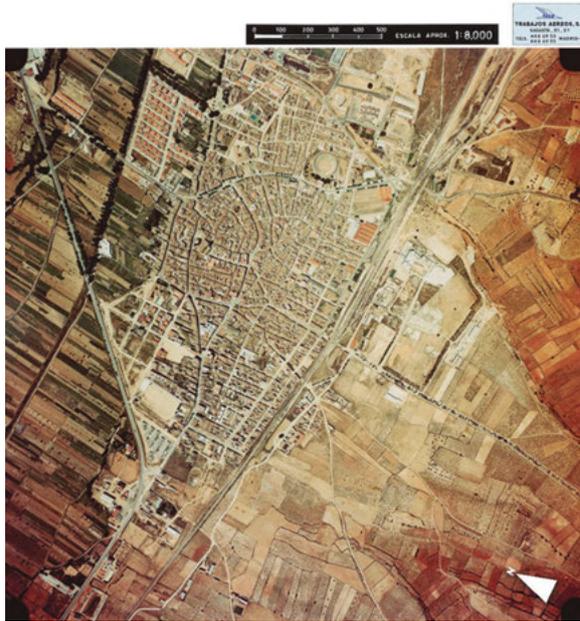
En el Plan del año 1881 había dos carreteras que conectaban la meseta de Utiel-Requena con las Serranías, tanto de la de Cuenca como la del Túria. La carretera que se dirigía desde Utiel atravesaba Las Cuevas, Camporrobles, y fue finalizada en 1888. En sucesivos años esta carretera se amplió hacia Cuenca. Este hecho tuvo una gran relevancia, ya que establecería una adecuada conexión con la estación ferroviaria del municipio de Utiel y la serranía de Cuenca. Utiel se convirtió en un centro reconocido y de importancia contrastada, de tránsito y de comercio.

Otro sector de interés es la ruta de Requena a Chelva, ambas poblaciones históricas. En este tramo llama la atención un puente singular, localizado a 4 kilómetros al sur del municipio de Chelva, en un lugar estratégico en el cual el río Túria se ensancha, lugar único donde destacan unos cañones de profundas gargantas. Fue parte del trazado histórico del Camino Real entre Chelva y Requena, que canalizaba un comercio activo y una tradición en los intercambios entre ambos territorios. La construcción del puente permitió ampliar las funciones, se incrementó el flujo de mercancías y de viajeros, y permitió una mejora sensible de la accesibilidad de Chelva con las poblaciones vecinas<sup>73</sup>.

<sup>71</sup> SANCHIS DEUSA, Carmen, 1994, p. 68

<sup>72</sup> RAGA BLANCH, Fernando, 2000, p. 32

## UTIEL



*Fotografía aérea 1.3. Fotografía aérea del municipio de Utiel. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de valencia. N° 9256*

## CAMPORROBLES

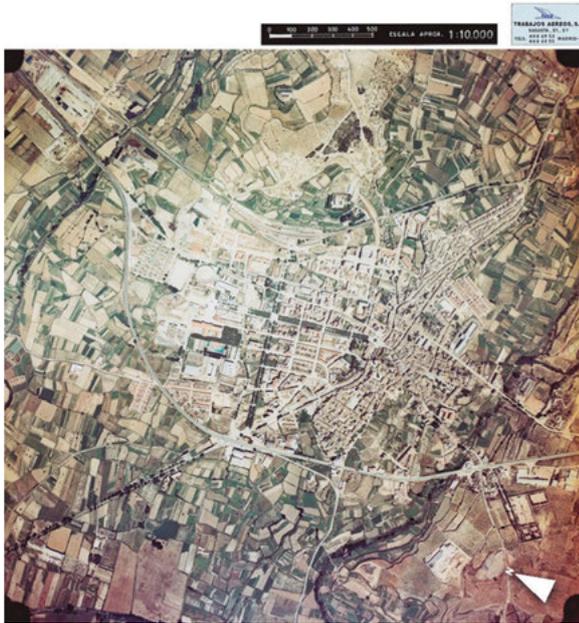


*Fotografía aérea 1.4. Fotografía aérea del municipio de Camporrobles. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de valencia. N° 9087.*

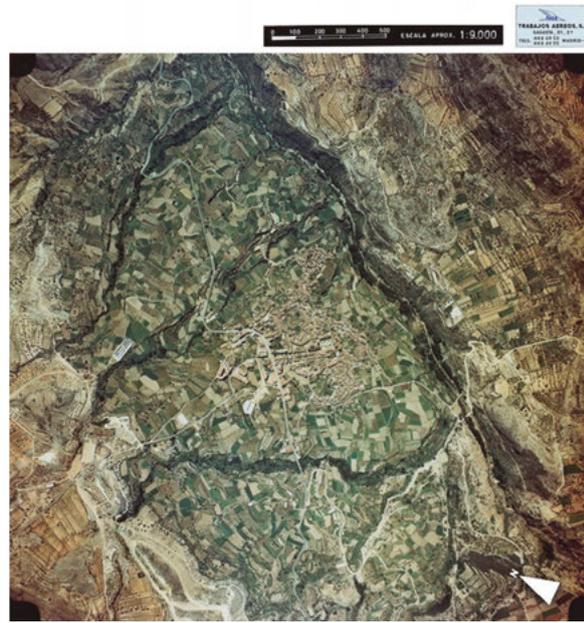
El puente data de 1864; sin embargo hay que tener presente que anteriormente ya hubo un puente de madera, documentado mediante escritos sobre las obras de mantenimiento y destrucciones del mismo. Además, el antiguo puente a día de hoy sirve como camino rural según el antiguo Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario (IRYDA). Las características del actual puente son de perfil acaballonado con dos grandes arcadas, la principal rebajada con sillares y la arcada lateral es un sobresaliente, y todos los elementos son de mortero de piedra .

Destaca de la misma manera la actuación de la carretera que unía Utiel con Chelva, ya que ambos municipios están separados por las sierras de los Bosques, la Atalaya, Santa María y la sierra del Negrete Tejo. En el siglo XIX había un comercio activo a través de los caminos que iban de Utiel a Requena. Es en este tramo donde se centran las miradas en el Plan de 1860; una vez aprobado se ejecutaron parcialmente las obras: únicamente una carretera local hasta Villar de Olmos y Villar de Tejas .

En el Plan de 1881 fue incorporada la carretera de Utiel a Chelva. Comenzó su construcción por tramos, aunque se quedó paralizada en el tramo de Villar de Tejas. El plan de construcción de la carretera fue modificado en el año 1933 por la construcción del embalse de Benagéber. Fue entonces cuando se pudo finalizar la carretera en el municipio de Tuéjar .

**REQUENA**

**Fotografía aérea 1.5.** Fotografía aérea del municipio de Requena. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9220.

**CHELVA**

**Fotografía aérea 1.6.** Fotografía aérea del municipio de Chelva. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. Nº 9112.

**C. Las carreteras de la Serranía**

El Plan de 1881 tenía una visión territorial integral, que recogía actuaciones en diversas comarcas y espacios geográficos. Comprendía además de las carreteras mencionadas anteriormente, las siguientes: Quart a Domeño, de Chiva a Pedralba, y de Bugarra a Ademuz. El objetivo principal del diseño de estas carreteras era facilitar y mejorar las comunicaciones tanto intercomarcales como intracomarcales, conectando de este modo a las poblaciones más cercanas que hasta ahora habían sido excluidas de los proyectos y planes del Estado .

Un dato a tener en cuenta en este territorio es la posición del Túria y el Guadalaviar, ya que tiene gran peso en estas zonas, sobre l'Horta de Valencia, el Camp de Turia, la Serranía valenciana, y la Serranía de Cuenca. Se trata de un territorio históricamente utilizado para la trashumancia, y por ello, con abundantes caminos ganaderos, como las cañadas, las veredas y los cordeles, que comunicaban el interior con el litoral.

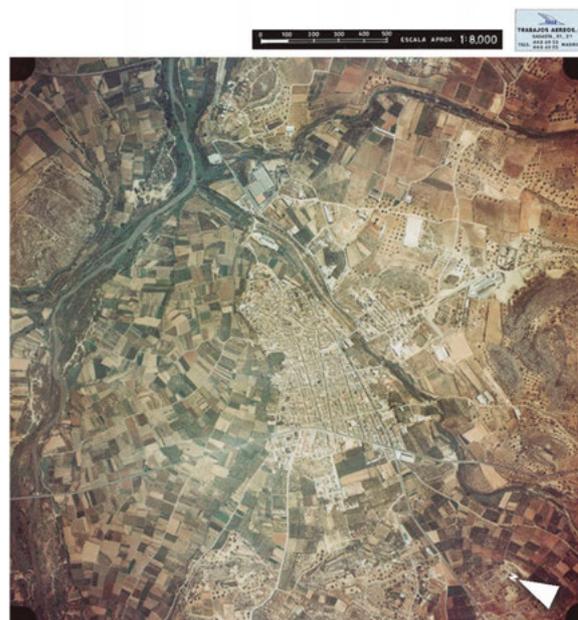
Desde la Serranía de Cuenca hacia el territorio valenciano hallamos la Vereda de Talayuelas, que a la altura de Sinarcas se bifurca en dos ramales. Este tramo iba por Landete y Talayuelas, atravesaba el río mediante un puente a la altura de Tuéjar, la Losa del Obispo y Lliria, hasta alcanzar a la ciudad de Valencia.

## PEDRALBA



*Fotografía aérea 1.7.* Fotografía aérea del municipio de Pedralba. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. N° 9198.

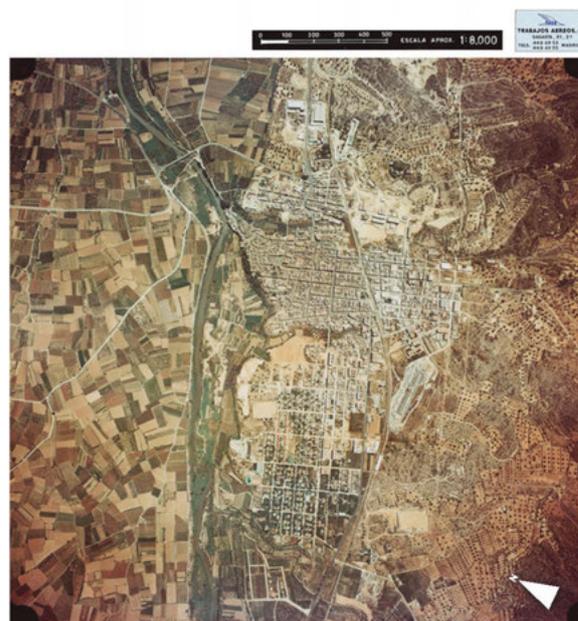
## VILAMARXANT



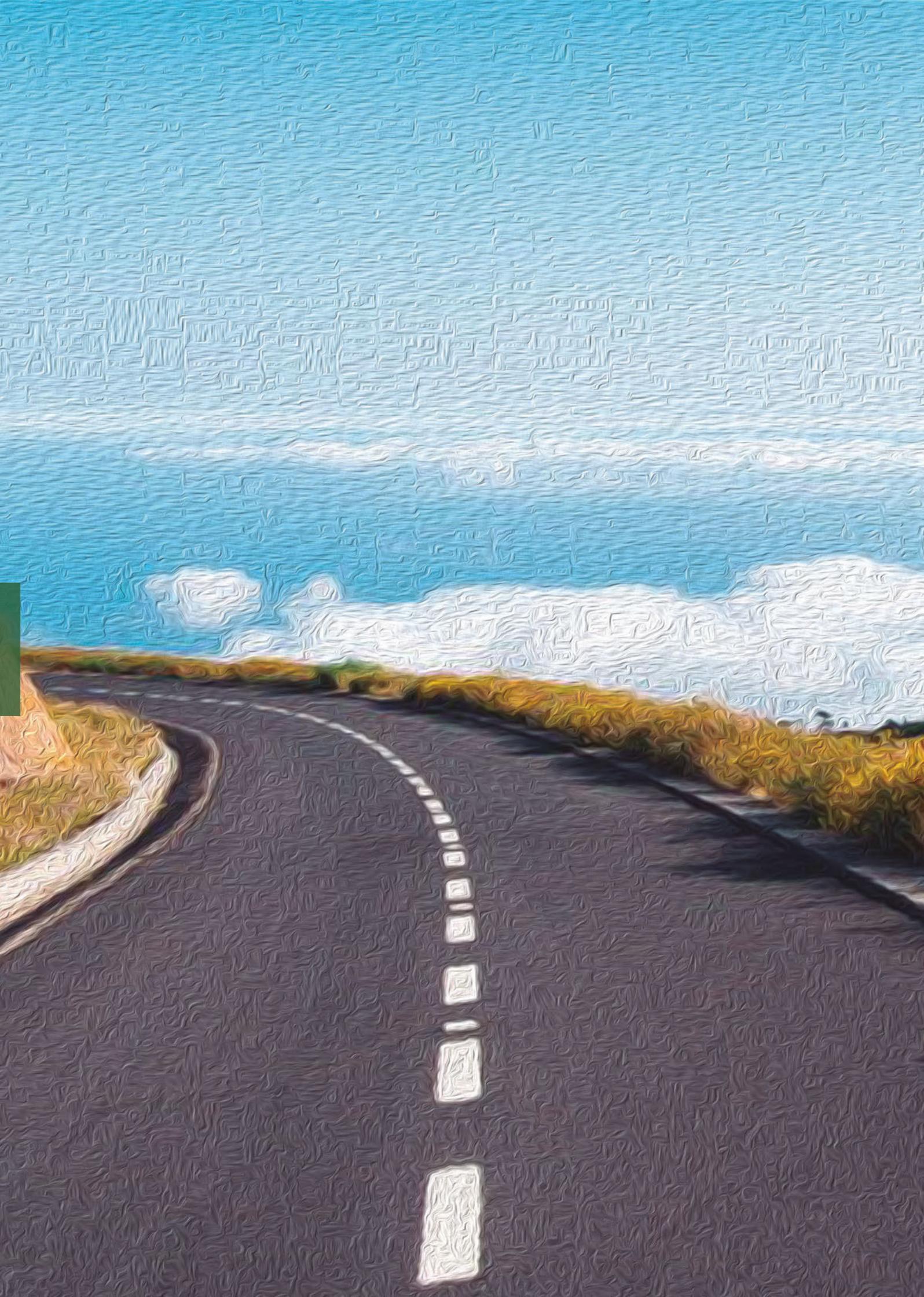
*Fotografía aérea 1.8.* Fotografía aérea del municipio de Vilamarxant. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. N° 9282.

En el territorio valenciano, concretamente en La Serranía, las relaciones se establecían entre las dos orillas del río. La zona de Alpuente y Chelva estaba comunicada con las tierras al sur del Túria, es decir, Sinarcas, Utiel y Requena, a través de puentes que cruzaban el río Túria por Benagéber. En el tramo más al sureste, el Camp de Llíria o actualmente conocido como el Camp de Túria, estaba comunicada a través de la Hoya de Buñol y los caminos que cruzan el río Túria a través de los puentes que estaban situados en Pedralba, Vilamarxant y Riba-roja de Túria .

## RIBA-ROJA DE TÚRIA



*Fotografía aérea 1.9.* Fotografía aérea del municipio de Riba-roja de Túria. Colección de fotoplanos aéreos de 1977 de toda la provincia de Valencia. N° 9221.

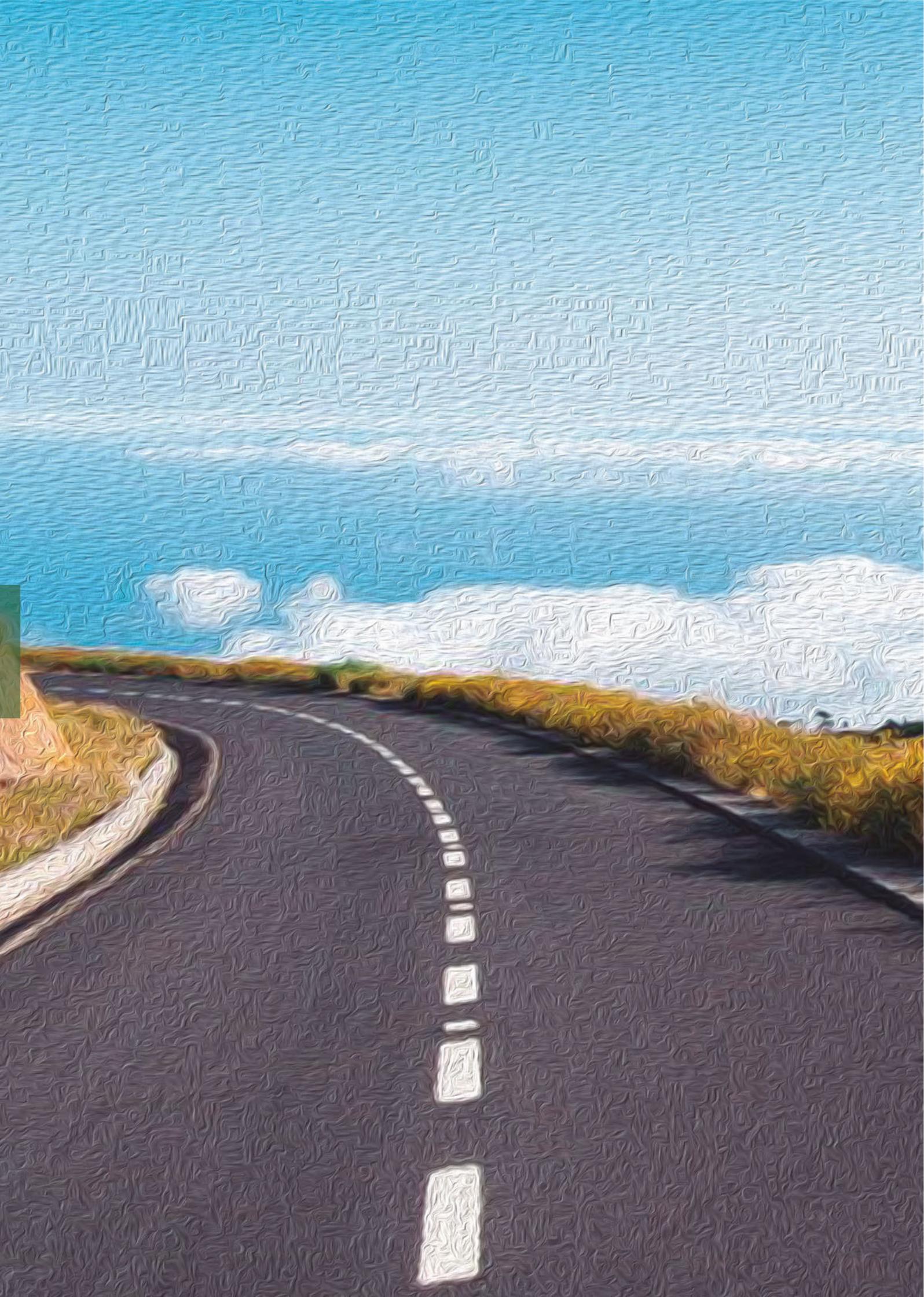


CAPÍTULO

02

**EL SISTEMA  
DE CARRETERAS  
PROVINCIAL  
CARACTERIZACIÓN**

*Elena Álvarez  
Jordi Gimeno  
Josep Sabater*



# EL SISTEMA DE CARRETERAS PROVINCIAL

## CARACTERIZACIÓN

*Elena Álvarez  
Jordi Gimeno  
Josep Sabater*

### 2.1 LAS CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE VALENCIA

Las carreteras son vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles. Al conjunto de carreteras que se relacionan en un inventario se le denomina red de carreteras.

El estudio aborda la red de carreteras de la provincia de Valencia que depende de la Diputación de Valencia. Dicha red está compuesta por un total de 198 carreteras (Tabla 2.1), y están distribuidas por la totalidad de las comarcas que conforman la provincia de Valencia (Mapa 2.1).

**Tabla 2.1.** Carreteras de la red provincial de Valencia cuyo titular es la Diputación de Valencia.

CV-304	Moncada (Montcada) - Meliana (por Vinalesa)
CV-305	A-7 - las tres rutas (les tres rutes)
CV-307	Acceso a Rocafort
CV-310	Godella - Torres Torres
CV-311	Alboraya (Alboraia) - V-21
CV-314	Petrés - Sagunto (Sagunt)
CV-315	València - Náquera (por Montcada)
CV-316	Acceso a Albuixech (Albuixec)
CV-317	Sagunto (Sagunt) - Canet de Berenguer (Canet d'en Berenguer)
CV-319	Acceso al Puig de Santa María des de la Cartoixa 'Ara Christi'
CV-320	Faura - Torres Torres
CV-321	Acceso a Benavites
CV-323	Acceso a Quartell (Quartell)
CV-324	Enlace A-23 con A-7 (por Petrés)
CV-326	Acceso a Albalat dels Tarongers

CV-327	Acceso a Algar de Palancia des d'A-23 (per Algimia de Alfara)
CV-328	Serra - Portaceli (Porta Coeli)
CV-329	Acceso a Segart
CV-331	Acceso a Portaceli (Porta Coeli)
CV-334	Acceso al Garbí
CV-336	Riba-roja de Túria - Bétera
CV-339	Líria (Líria) - Alcublas (Alcubles)
CV-341	Villar del Arzobispo - Andilla
CV-342	Acceso al Oset (Osset)
CV-343	Acceso a La Pobleta
CV-344	Acceso sur al núcleo de Alpuente (Alpont)
CV-345	Casinos a Titaguas (Titagües) (por Villar del Arzobispo)
CV-346	Chelva (Xelva) - Ahillas
CV-347	Losa del Obispo - Villar del Arzobispo
CV-348	Acceso a Alcotas
CV-349	Acceso a Abejuela
CV-350	La Yesa - Arcos de Salinas (Arcs de Salinas)
CV-352	Acceso a Campo de abajo (Camp de baix)
CV-353	Acceso a Baldovar
CV-354	Alpuente (Alpont) - La Almeza
CV-357	Acceso a Cuevarruz
CV-358	Acceso a La Almeza
CV-359	Acceso a Corcolilla
CV-361	Acceso a El Hontanar
CV-362	Acceso a La Torre
CV-363	Losilla de Aras - Ademuz (Ademús) (por Puebla de San Miguel)
CV-364	Benaguacil (Benaguasil) - Pedralba
CV-370	Manises - Pedralba
CV-371	Manises - Paterna
CV-372	La Puebla de Vallbona (La Pobla de Vallbona) - Riba-roja de Túria
CV-374	Venta del Poyo (A-3) - Riba-roja de Túria
CV-375	L'Elia - Benaguasil
CV-376	Líria (Líria) - Pedralba
CV-377	Pedralba - Gestalgar
CV-378	Acceso a Cheste (Xest) desde la A-3 (Universidad Laboral)
CV-379	Chiva (Xiva) - Gestalgar
CV-380	Cheste (Xest) - Casinos
CV-381	Chiva (Xiva) - Pedralba
CV-382	Enlace entre CV-384 y CV-379
CV-383	Cheste (Xest) - Loriguilla
CV-384	Cheste (Xest) - CV-381
CV-391	De Requena al Remedio por Villar de los Olmos
CV-392	De Utiel a Las Nogueras

**CARRETERAS COMARCALES Y SUPRACOMARCALES  
DEPENDIENTES DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA**



Mapa 2.1. Carreteras comarcales y supra-comarcales dependientes de la Diputación de Valencia.

CV-394	Chulilla - Losa del Obispo
CV-395	Requena - Villar del Arzobispo
CV-396	Bugarra - Ventas del Villar
CV-401	Alfajar - el Saler
CV-405	De Torrente (Torrent) a Montroy (Montroi)
CV-408	Acceso norte a Aldaya (Aldaia)
CV-409	Aldaya (Aldaia) - Chirivella (Xirivella)
CV-413	Carretera del Pla de Quart d'Aldaia
CV-415	Picassent - Alborache (Alboraig)
CV-416	Montserrat (Montserrat) - Chiva (Xiva)
CV-417	Enlace A-3 (Universidad Laboral) - CV-424
CV-421	Turís - Chiva (Xiva)
CV-422	Turís - Llombai (por Campo Julián)
CV-423	Acceso a Buñol (Bunyol) desde la CV-424
CV-424	Venta del Poyo - CV-425 (por Godelleta)
CV-425	Ventas de Buñol (Bunyol) - N-330 (por las Aldeas de Cortés)
CV-426	Buñol (Bunyol) - Collado Umán
CV-427	Yátova - Buñol (Bunyol) (por río Juanes)
CV-428	De CV425 a Cortes de Pallés
CV-429	Macastre - La Portera (por Yátova (Iátova))
CV-431	La Portera - Requena (por la Calera)
CV-432	Acceso a Fuente Vich desde la N-330
CV-433	De Los Pedrones a Casas de Soto
CV-434	Carretera de la Forata
CV-435	Real - Dos Aguas (Dos Aigües)
CV-436	Acceso a San Benito desde N-330
CV-437	Acceso a Alpera desde N-330
CV-441	Jarafuel (Xarafull) - CV-440
CV-442	Acceso a Casas del río (desde N-330)
CV-443	Acceso a Los Sardineros desde N-322 (por Casas de Penen)
CV-444	Acceso Norte al Campo Arcís
CV-446	Enlace de la N-322 y la N-330 por Los Duques
CV-448	Acceso a San Juan
CV-450	Utiel - El Pontón (Pontons)
CV-452	De Caudete de las Fuentes a Casas de Pradas
CV-454	Acceso a los Pedriches (Pedritxes)
CV-455	El Pontón (Pontons) - río Cabriel (por Venta del Moro)
CV-459	De Casas de Pradas a Casillas de Moya
CV-460	De Utiel a La Muela
CV-461	Acceso a Casas de Eufemia
CV-465	Caudete de las Fuentes - Venta del Moro
CV-467	Fuenterrobles - CV-474
CV-468	Acceso a aldea de La Torre y Aliaguilla

CV-469	De Fuenterrobles a Caudete de Las Fuentes
CV-470	Utiel - Mira (por Camporrobles)
CV-471	Travesía de La Loberuela
CV-472	De Caudete de Las Fuentes a N-330 por Los Corrales
CV-473	De Las Cuevas a la N-330
CV-474	Villargordo del Cabriel - Camporrobles
CV-475	Los Isidros - Camporrobles (por Fuenterrobles y Jaraguas)
CV-478	Ademuz (Ademús) a LP de Cuenca por Vallanca
CV-479	De N420 a LP Teruel (por Castielfabib (Castellfabib) y El Cuervo)
CV-481	CV-Acceso a Los Santos
CV-482	Acceso a la Aldea de La Cuesta del Rato
CV-483	Acceso a Veguillas de Sierra por Arroyo Cerezo
CV-502	Les Palmeretes - Cullera
CV-503	Acceso al Far de Cullera
CV-505	Alzira - Sueca
CV-506	De CV-505 - CV-510 (por Casa de Granados)
CV-507	Acceso a Benicull de Xúquer
CV-508	Corbera - Polinyà de Xúquer
CV-509	Sueca - Corbera
CV-510	Alzira - Favara
CV-511	Fortaleny - Riola
CV-512	Algemesí - riu Xúquer
CV-513	Pont d'Albalat de la Ribera
CV-520	Sollana - Catadau (por Benifayó (Benifaió))
CV-522	Guadasuar (Guadassuar) - Alginet
CV-523	Guadasuar (Guadassuar) - Algemesí
CV-525	Algemesí - Alginet
CV-541	Alberique (Alberic) - Tous
CV-542	Alberique (Alberic) - Villanueva de Castellón (Vilanova de Castelló)
CV-543	Acceso a Cogullada desde Alberique (Alberic)
CV-544	Distribuidor de Masalavés (Massalavés)
CV-545	Alberique (Alberic) - La Puebla Larga (La Pobla Llarga)
CV-546	Acceso a Benimodo
CV-555	Accesos a Sellent desde CV-560 i CV-590
CV-557	Accesos a Gavarda i Antella desde la A-7
CV-558	De Gavarda a Benegida (Beneixida)
CV-560	La Puebla Larga (La Pobla Llarga) - Navarrés (por Sumacàrcer)
CV-561	Villanueva de Castellón (Vilanova de Castelló) - Rafelguaraf (por Sant Joanet)
CV-562	Villanueva de Castellón (Vilanova de Castelló) - Manuel
CV-563	La Llosa de Ranes - CV-41
CV-566	Acceso a la Granja de la Costera
CV-570	Carcaixent - CV-50 (por el Forn de Carrascosa)
CV-571	Carretera de Vilella

CV-573	Enlace CV-575 con CV-600
CV-575	Manuel - el Genovés
CV-576	La Puebla Larga (La Pobla Llarga) - Rafelguaraf i Énova
CV-577	Acceso sur a Manuel
CV-578	Enlace CV-575 i CV-600 (por la Torre d'en Lloris)
CV-580	Anna- CV-425 (por Dos Aguas (Dos Aigües))
CV-584	Enguera (Énguera) - Benali
CV-589	De Moixent a la CV590 por Navalón
CV-593	Acceso norte a Canals
CV-597	Acceso este a Canals
CV-598	Acceso Oeste a Canals
CV-600	De Játiva (Xàtiva) a Simat de la Valldigna
CV-601	Acceso a Pla de Corral
CV-602	Acceso a Benifairó de la Valldigna
CV-603	Cullera - Tavernes de la Valldigna
CV-605	Platja de Xeraco - el Grau de Gandia
CV-608	De Llutxent a Pinet
CV-611	CV-610 - CV-60 (por Benigànim y la Pobla del Duc)
CV-612	Bellús - Benigànim
CV-613	Acceso a Benisuera (Benissuera) y Sempere
CV-614	Castellón de Rugat (Castelló de Rugat) - Salem
CV-615	De Albaida a Castellón de Rugat (Castelló de Rugat)
CV-616	Acceso a Otos
CV-618	De Adzaneta (Atzeneta) d'Albaida a Palomar
CV-621	Benigànim - Quatretonda
CV-622	Acceso Norte a Beniatjar
CV-639	Acceso a Bufali
CV-640	Acceso a l'Olleria (por el cementerí)
CV-641	Albaida - Aielo de Malferit (por l'Aljorff)
CV-642	Acceso oeste a l'Olleria
CV-649	Acceso a Vallada
CV-651	Moixent - Aielo de Malferit
CV-652	De Moixent a Fontanars dels Alforins
CV-654	CV-652 - Fontanars dels Alforins
CV-655	De Fontanars dels Alforins a Pou Clar
CV-656	De Fontanars dels Alforins a la A-31 (Penitenciaria)
CV-657	De Fontanars dels Alforins a Beneixama
CV-665	Onteniente-Ontinyent - CV-651
CV-668	Camino de l'Ombria de Ontinyent (Onteniente)
CV-670	El Grau de Gandia-Oliva
CV-673	De Bellreguard a la playa
CV-674	Piles - l'Alqueria de la Comtessa (N-332)
CV-675	Gandia - Simat de la Valldigna (por Barx)

CV-678	De Pego a la Playa de Oliva
CV-679	De Almoines a Alquería de la Comtessa
CV-680	Gandia - Villalonga [Vilallonga]
CV-681	De Almoines a Bellreguard
CV-682	La Font d'en Carrós - Rafelcofer
CV-683	Beniarjó - Oliva [por La Font d'en Carrós]]
CV-685	Vilallonga - CV-60 [por Palma de Gandia i Ador]
CV-687	Acceso a Castellonet de la Conquesta
CV-689	Acceso a Aiolo de Rugat
CV-691	Acceso este a Rugat
CV-794	De Bocairent a Alcoi [ (por la Serra Mariola)

Dichas carreteras se configuran en el territorio de manera desigual: pueden estar ubicadas íntegramente en el interior de una comarca concreta, que denominaremos “comarcales”, o, en cambio, extenderse en más de una comarca, que nombraremos como “supracomarcales” (Mapa 2.1). De las 198 carreteras que conforman la red provincial de Valencia dependiente de Diputación de Valencia, 159 son comarcales y 39 son supracomarcales. Por tanto, la mayor parte (80,3%) de las carreteras están ubicadas únicamente en una comarca y el resto (19,7%) en más de una comarca. Las carreteras supracomarcales poseen una dimensión territorial mayor, pues permiten conectar más divisiones territoriales (en estos casos, las comarcas). Son fundamentales para disponer de una adecuada red de carreteras.

La longitud de las diferentes carreteras es muy variable. Por ejemplo, la CV-425 tiene una longitud total de 45,4 kilómetros y discurre por tres comarcas, iniciándose en L’Horta Sud, continuando por La Ribera Alta y finalizando en La Hoya de Buñol, o la CV-345 que, con un total de 54,3 kilómetros de longitud, atraviesa las comarcas de L’Horta Nord y Camp de Túria. Por otro lado, hay carreteras con una longitud limitada, aun siendo supracomarcales, como por ejemplo la CV-555, que discurre por La Ribera Alta y La Costera y únicamente tiene 5,8 kilómetros de longitud.

Por tanto, la longitud de la carretera no depende del número de comarcas que atraviese, sino de otros condicionamientos, como por ejemplo la distancia que hay entre un municipio u otro o la tipología del propio relieve. De este modo, las comarcas con las carreteras más kilómetros son las del interior, como La Plana de Utiel-Requena y Los Serranos, ambas caracterizadas por tener pocas carreteras supracomarcales, pero que son de una gran longitud, como es el caso de las carreteras CV-395 y la CV-345, entre otras. Esto es así debido a la mayor longitud que hay entre municipios, ya que en el interior de Valencia no se producen concentraciones urbanas, como sí se puede apreciar en el área de la propia capital del Turia. También son relativamente largas las carreteras que conectan las comarcas del interior de Valencia con las zonas costeras. Por otro lado, las carreteras supracomarcales con menor longitud solemos encontrarlas en las zonas más próximas a las ciudades costeras.

## 2.2 CONSIDERACIONES SOBRE LOS AFOROS DE LAS CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

La movilidad en carretera ha generado la necesidad de cuantificar el tráfico existente para optimizar su uso. La mayor parte de los vehículos en circulación se concentran en los principales municipios de un territorio, y por ello se hace muy necesaria la gestión del tráfico con el fin de mejorar la movilidad o adecuar la estructura del firme, durante su vida útil, a la acción prevista del tráfico, fundamentalmente del más pesado. El conocimiento del número de vehículos que circulan por las carreteras es la clave para poder alcanzar una adecuada gestión, y se consigue gracias a los sistemas de captura de datos de circulación (estaciones de aforos). En cada red de carreteras existen una serie de estaciones dedicadas a estimar el aforo de vehículos, situadas en puntos estratégicos previamente escogidos. Los sistemas de captación suelen estar en las vías con elevadas cargas de tráfico puntuales semanal o anualmente. El aforo es una muestra de los volúmenes para el periodo en el que se realiza, y tiene por objetivo cuantificar el número de vehículos que pasan por un punto, sección de un camino o a una intersección. A partir de los aforos se puede calcular la Intensidad Media Diaria (IMD en adelante), que es el valor medio comarcal de vehículos que circulan por una sección de la vía en un día. Para este trabajo hemos relacionado el volumen total de IMD y el número total de carreteras pertenecientes a cada comarca.

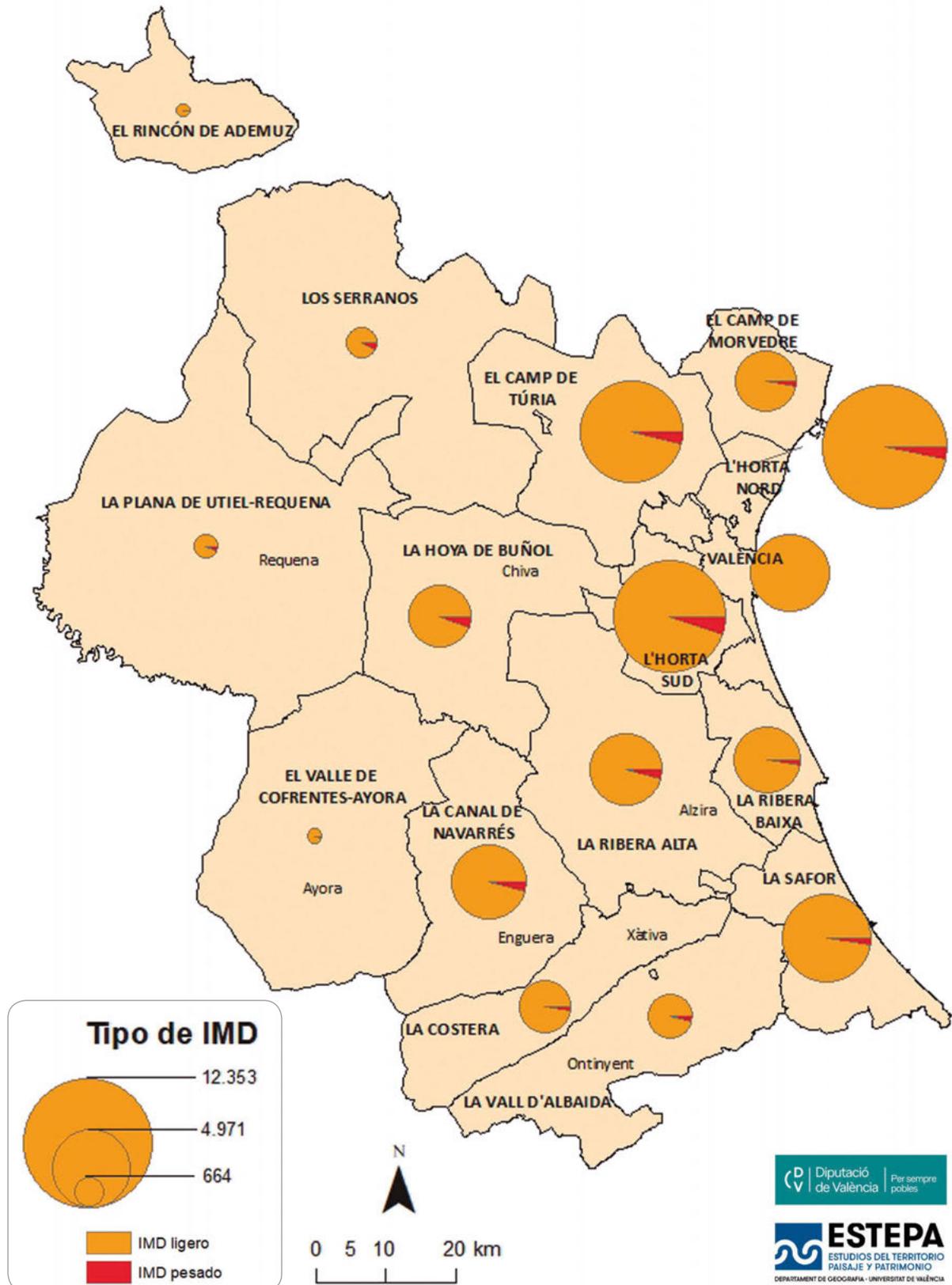
En este apartado se tratan los aforos de las carreteras que son competencia de la Diputación de Valencia. La IMD es una variable muy relevante porque nos permite entender mejor el uso que tiene la red de carreteras, y que está relacionada con la intensidad de movilidad en cada comarca de la provincia de Valencia.

Para la realización de este estudio, hemos considerado la IMD de los vehículos ligeros, la IMD de los vehículos pesados, y hemos calculado de la misma manera la IMD total, es decir, el resultado de la suma de las dos primeras categorías. Se presentan únicamente los resultados para el año 2021, debido a que son los datos disponibles más recientes (Tabla 2.2).

En el año 2021, los valores de IMD totales más altos se encontraron en la comarca de L'Horta Nord, seguida de L'Horta Sud y Camp de Túria, todas ellas por encima de 8.500 vehículos diarios. Si consideramos el Área Metropolitana de València, es decir, incluyendo tanto la ciudad de València como L'Horta Nord y L'Horta Sud, la IMD "comarcal" se halla por encima de los 28.000 vehículos diarios; se trata del territorio de la provincia de Valencia con mayor intensidad de tráfico. Los valores más bajos de IMD se hallan en las comarcas que sufren la despoblación y las densidades demográficas mínimas: primeramente, en la comarca de El Rincón de Ademuz, seguidas de El Valle de Cofrentes-Ayora y La Plana de Utiel-Requena. En todas ellas se encuentran por debajo de 800 vehículos diarios. Para el resto de comarcas, la IMD oscila entre los 1.000 y los 13.000 vehículos diarios, en función principalmente por su volumen demográfico (Tabla 2.2, Mapa 2.2).

La IMD media comarcal de vehículos ligeros coincide con los valores de la IMD general. Destacan los territorios vinculados con el Área Metropolitana de València, tanto en su primera corona, como las comarcas de L'Horta Nord y L'Horta Sud, como de la segunda corona metropolitana,

**VALOR MEDIO COMARCAL DE INTENSIDAD  
MEDIA DIARIA LIGERO Y PESADO 2021**



Mapa 2.2. Representación del valor medio comarcal de la IMD ligero respecto al IMD pesado de cada una de las comarcas de Valencia en el año 2021.

**Tabla 2.2.** Valor medio comarcal del IMD de vehículos ligeros y pesados, y total, y el porcentaje de la IMD de vehículos pesados en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia.

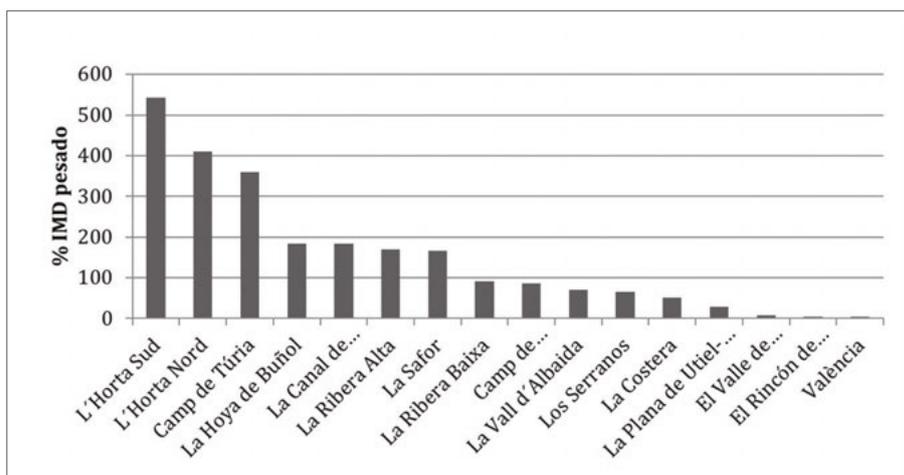
COMARCA	Nºcarreteras	IMD ligero	IMD pesado	IMD total	Porcentaje IMD pesado
Camp de Morvedre	10	2.986	86	3.071	2,79
Camp de Túria	9	8.196	359	8.555	4,20
El Rincón de Ademuz	6	133	3	136	2,09
El Valle de Cofrentes-Ayora	5	172	7	179	3,91
L´Horta Nord	12	12.353	411	12.764	3,22
L´Horta Sud	2	9.728	543	10.271	5,29
La Canal de Navarrés	2	4.324	183	4.507	4,06
La Costera	14	2.146	51	2.197	2,31
La Hoya de Buñol	13	3.001	184	3.185	5,77
La Plana de Utiel-Requena	27	398	28	426	6,59
La Ribera Alta	25	4.030	170	4.200	4,05
La Ribera Baja	8	3.525	91	3.616	2,51
La Safor	15	6.212	166	6.378	2,60
La Vall d´Albaida	24	1.519	71	1.590	4,45
Los Serranos	24	664	65	729	8,93
València	2	4.971	0	4.971	0
<b>Total</b>	<b>198</b>	<b>4.022</b>	<b>151</b>	<b>4.173</b>	<b>-</b>

como acontece con el Camp de Túria. Se trata de territorios cuya IMD se encuentra por encima de los 8.000 vehículos diarios. En cambio, las comarcas que tienen menores valores, corresponden con territorios del interior, en proceso de despoblación. Nos referimos a la comarca de El Rincón de Ademuz, seguidas de El Valle de Cofrentes-Ayora y La Plana de Utiel-Requena; todas ellas con una IMD por debajo de 400 vehículos diarios. En el resto de comarcas, la IMD oscila entre los 600 y los 6.500 vehículos diarios, en función de los efectivos demográficos y el dinamismo económico (Tabla 2.2, Mapa 2.2).

El escenario de los vehículos pesados es ligeramente diferente. Los valores más altos de IMD de vehículos pesados se hallan primeramente en L´Horta Sud, seguidas de L´Horta Nord y el Camp de Túria, por encima de 350 vehículos diarios; y los valores menores se localizan primeramente en Valencia capital (tráfico restringido para dichos vehículos), y a continuación, El Rincón de Ademuz y El Valle de Cofrentes-Ayora, por debajo de 50 vehículos diarios. Y para el resto de comarcas, la IMD se localiza entre los 60 y los 500 vehículos diarios (Tabla 2.2, Mapa 2.2). Sin embargo, los mayores porcentajes de vehículos pesados se encuentran en las comarcas de los Serranos, con bastante diferencia, La Plana de Utiel-Requena, La Hoya de Buñol y L´Horta Sud; todas ellas por encima del 5% (Figura 2.1).

Globalmente, en el año 2021 más del 95% del tráfico que circula por las carreteras de Diputación de Valencia son vehículos ligeros. Por comarcas, el porcentaje de vehículos ligeros oscila entre el 91% de Los Serranos y el 98% en El Rincón de Ademuz (Tabla 2.2).

La relación entre la IMD total medio comarcal respecto al tamaño de la comarca (en Km<sup>2</sup>) nos proporciona una aproximación de los niveles de concentración que puede hallarse el tráfico. Al analizarlo en las comarcas valencianas, obtenemos que, en el caso de L´Horta Nord, es extre-



**Figura 2.1**  
 Porcentaje de la IMD de tráfico pesado en las carreteras gestionadas por la Diputación de Valencia en las diferentes comarcas de la provincia.

madamente elevado el tráfico respecto a su superficie, seguido de las comarcas de L'Horta Sud y La Safor. En el escenario opuesto hallamos la comarca de El Valle de Cofrentes-Ayora donde el tráfico es ínfimo respecto a su superficie, seguido de las comarcas de El Rincón de Ademuz y La Plana de Utiel-Requena (Tabla 2.3).

**Tabla 2.3.** Superficie de cada una de las comarcas valencianas y su relación con la IMD total medio comarcal.

COMARCA	Superficie comarca [Km <sup>2</sup> ]	IMD total/Km <sup>2</sup>
El Camp de Morvedre	272,3	11,3
El Camp de Túria	823,58	10,4
El Rincón de Ademuz	370,12	0,4
El Valle de Cofrentes-Ayora	1.141,05	0,2
L'Horta Nord	176,34	72,4
L'Horta Sud	309,18	33,2
La Canal de Navarrés	709,36	6,4
La Costera	528,36	4,2
La Hoya de Buñol	817,43	3,9
La Plana de Utiel-Requena	1.720,64	0,2
La Ribera Alta	970,3	4,3
La Ribera Baixa	277,12	13,0
La Safor	430,61	14,8
La Vall d'Albaida	722,45	2,2
Los Serranos	1.405,20	0,5
València	138,47	35,9

En síntesis, en las carreteras de la Diputación de Valencia, en el año 2021, concluimos que la mayoría del tráfico es ligero, en general hay más circulación por las carreteras costeras que las de interior y, para la superficie existente, destaca en volumen de tráfico la comarca de L'Horta Nord, parte integrante del Área Metropolitana de València, centro funcional de la Comunitat Valenciana.

## 2.3 LOS ACCIDENTES EN LAS CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

Los accidentes de tráfico son debidos a la concurrencia de estas tres causas: el factor humano, el estado del vehículo y la vía de circulación. El factor humano es la causa fundamental, y todas las administraciones deben involucrarse en las campañas de sensibilización y concienciación, que están lideradas por la Dirección General de Tráfico. El Área de Infraestructuras de la Diputación de Valencia, como titular de una red de carreteras, tiene como competencias mantener y mejorar el estado y características de sus carreteras. Su principal objetivo es la mejora de la seguridad y la prevención de los accidentes de tráfico en las carreteras de su red provincial, y para ello dispone de un Servicio de Seguridad Vial. Este Servicio se articula en base al Programa de Seguridad Vial que elabora anualmente el Área de Infraestructuras, el cual, mediante una serie de actuaciones, persigue reducir la accidentalidad, tanto en número de accidentes con víctimas como en la gravedad de las víctimas.

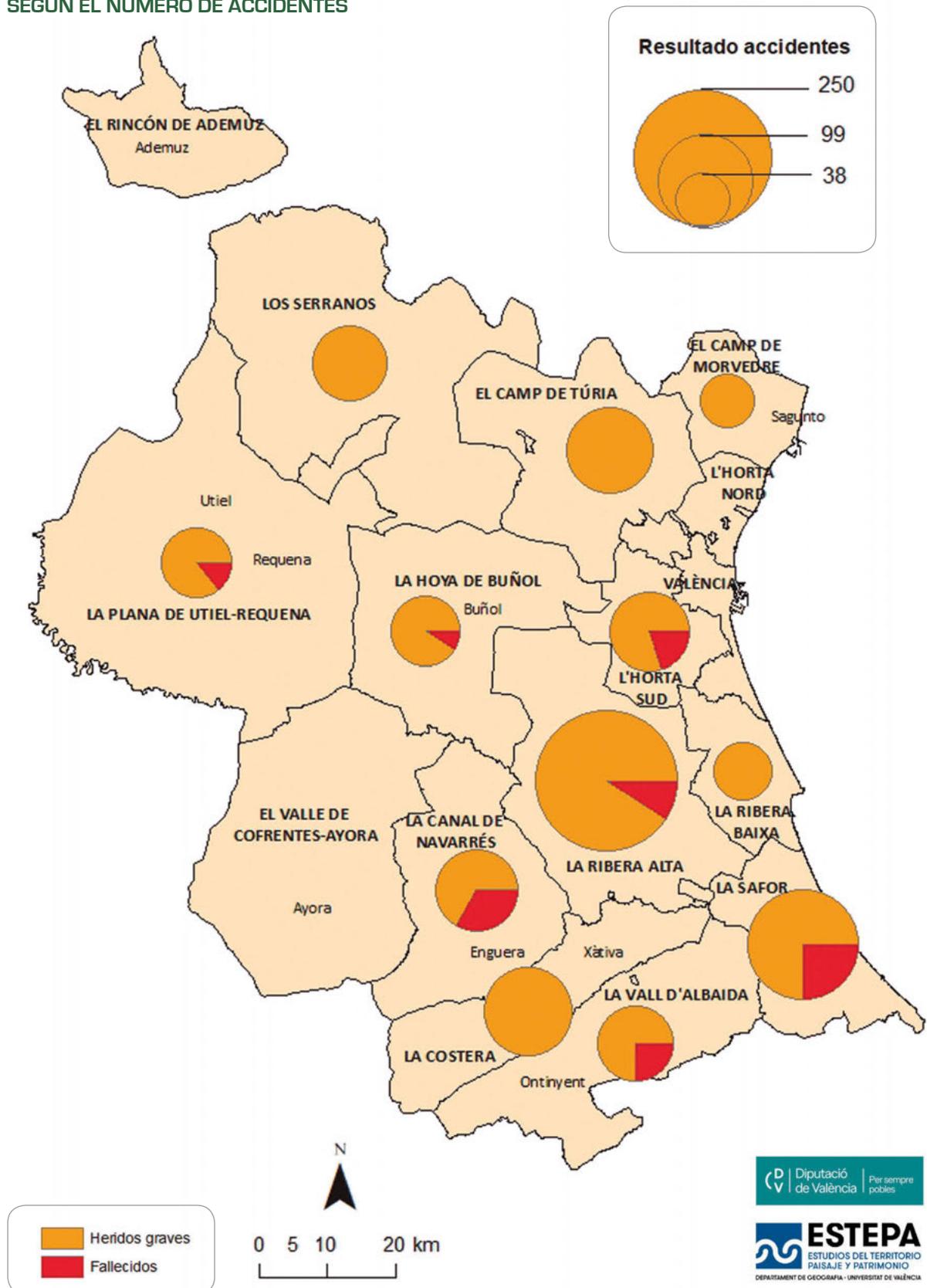
Entre otras tareas, el Servicio de Seguridad Vial identifica los denominados Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), que son aquellos tramos de carreteras que se consideran más peligrosos si se comparan con otros tramos de características similares; este análisis se realiza cada tres años. Es importante trabajar con TCA porque abarcan una longitud pequeña respecto a la longitud total de la red, pero registran un porcentaje alto de los accidentes con víctimas. De esta manera, al detectar un tramo de carretera con problemas de accidentalidad, se efectúa la propuesta de actuaciones a adoptar en ese tramo con el fin de reducir la siniestralidad. Es la mejora de la Seguridad Vial el criterio fundamental seguido por el Área de Infraestructuras de la Diputación de Valencia en los últimos tres años.

Los datos analizados en este apartado sobre la ocurrencia de accidentes corresponden al periodo 2020-2022. El análisis del número de accidentes nos permite diferenciar las comarcas con un mayor grado de accidentalidad que, por este orden, son las comarcas de L'Horta Nord, La Ribera Alta y La Safor; en todas ellas se superan los 150 accidentes (Mapa 2.3). En el otro extremo, las comarcas o territorios que menos accidentes han registrado han sido, por este orden, El Rincón de Ademuz, la ciudad de Valencia y El Valle de Cofrentes-Ayora, todas ellas con menos de 15 accidentes.

El análisis de los accidentes de tráfico es interesante relativizarlo en función del número de vehículos que circulan por las diferentes carreteras. Para ello, sólo hemos tenido en cuenta el año 2021, por ser el año completo más reciente del que disponemos de los datos de IMD. Para obtener una estima del número de accidentes por comarca en 2021, se tuvo en cuenta el periodo entre 2020 y 2022, puesto que no disponemos de los datos concretos de cada comarca para dicho año. Para ello, utilizando los datos del total de accidentes en la provincia de Valencia en cada uno de los tres años, calculamos el porcentaje de accidentes ocurridos en 2021, y aplicamos ese porcentaje, que fue un 35%, a cada una de las comarcas (ver Tabla 2.4).

En general, hemos encontrado que el número de accidentes es mayor en las comarcas donde más intensidad de tráfico hay (Figura 2.2). Sin embargo, se aprecian notables diferencias en las comarcas que tienen más o menos accidentes de los esperados en función del tráfico que soportan.

**HERIDOS GRAVES Y FALLECIDOS  
SEGÚN EL NÚMERO DE ACCIDENTES**

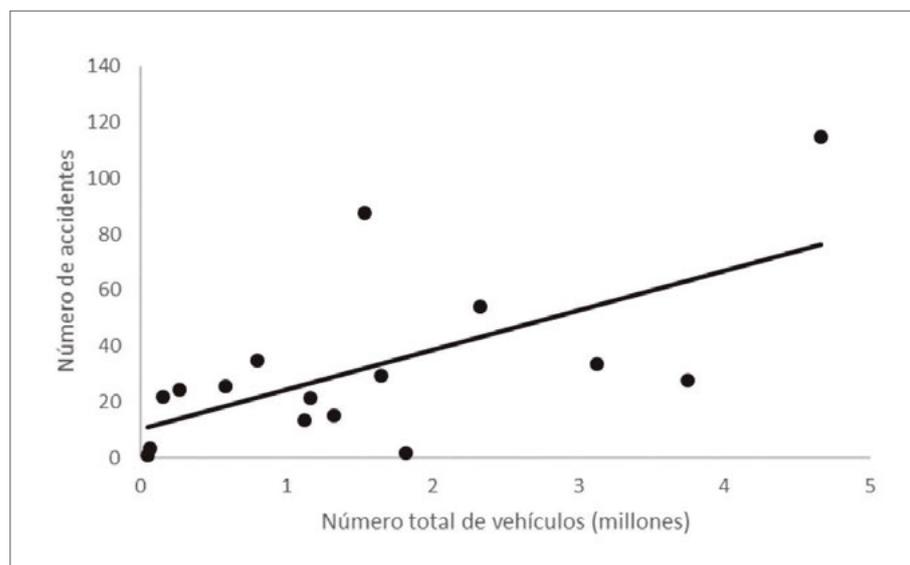


Mapa 2.3. Resultado de accidentes y proporción de heridos graves y fallecidos en los accidentes ocurridos en las carreteras de la Diputación de Valencia y en las distintas comarcas (2020-2022).

**Tabla 2.4.** Número de accidentes registrados en función de la intensidad de tráfico en cada comarca de la provincia de Valencia durante 2021. La IMD y el número total de vehículos son datos de 2021. El número de accidentes está calculado para cada comarca como un 35% del total de accidentes registrados en esa comarca en el periodo 2020-2022, para conseguir una aproximación de 2021 (según datos obtenidos de la Diputación de Valencia). Ratio = Número de accidentes por cada millón de vehículos.

COMARCA	IMD	Nº total vehículos	Nº accidentes	Ratio
El Camp de Morvedre	3.071,3	1.121.025	13	11,9
El Camp de Túria	8555,0	3.122.575	34	10,8
El Rincón de Ademuz	135,7	49.518,3	1	14,1
El Valle de Cofrentes-Ayora	178,8	65.262	4	53,6
L´Horta Nord	12.763,5	4.658.678	115	24,6
L´Horta Sud	10.270,5	3.748.733	28	7,4
La Canal de Navarrés	4.507,0	1.645.055	29	17,9
La Costera	2.196,5	801.723	35	43,2
La Hoya de Buñol	3.185,2	1.162.581	21	18,4
La Plana de Utiel-Requena	426,5	155.666	22	139,4
La Ribera Alta	4.200,2	1.533.073	88	57,1
La Ribera Baja	3.616,0	1.319.840	15	11,4
La Safor	6.378,2	2.328.043	54	23,2
La Vall d´Albaida	1.589,9	580.320	26	44,0
Los Serranos	728,8	265.994	25	92,1
València	4.971,1	1.814.437	2	1,0
<b>Total</b>	<b>4.173,4</b>	<b>24.372.520</b>	<b>509</b>	<b>20,9</b>

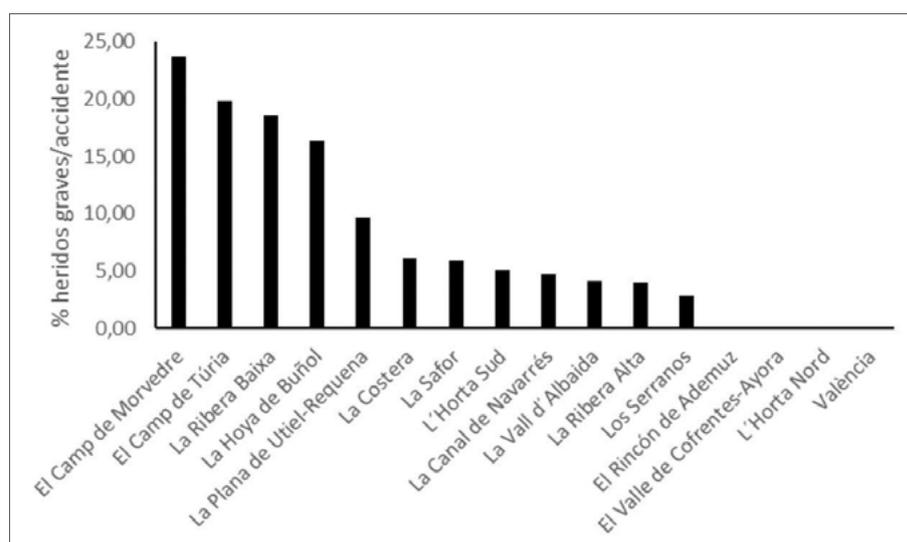
**Figura 2.2**  
Número de accidentes en función del número de vehículos que circula por cada comarca. Datos de 2021.



Por ejemplo, donde mayor ratio se ha detectado en 2021, esto es, mayor número de accidentes en relación al número total de vehículos que circulan, ha sido en las siguientes comarcas: La Plana de Utiel-Requena, con 139 accidentes por millón de vehículos, y Los Serranos, con 92 accidentes por millón de vehículos (Tabla 2.4). Esto nos indica que las carreteras de estas comarcas tienen un número de accidentes alto en comparación al tráfico que transita por ellas. Y, por el contrario, en las carreteras de las comarcas de la ciudad de Valencia, L´Horta Sud y El Camp de Túria, se registran relativamente escasos accidentes en relación al número de vehículos que

**Tabla 2.5.** Número de accidentes, número de heridos graves registrados en total y porcentaje de heridos graves (heridos graves/accidente) en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia para el periodo 2020-2022.

COMARCA	Nº accidentes	Heridos graves	% Heridos graves
El Camp de Morvedre	38	9	23,68
El Camp de Túria	96	19	19,79
El Rincón de Ademuz	2	0	0
El Valle de Cofrentes-Ayora	10	0	0
L´Horta Nord	328	0	0
L´Horta Sud	79	4	5,06
La Canal de Navarrés	84	4	4,76
La Costera	99	6	6,06
La Hoya de Buñol	61	10	16,39
La Plana de Utiel-Requena	62	6	9,68
La Ribera Alta	250	10	4
La Ribera Baixa	43	8	18,60
La Safor	154	9	5,84
La Vall d´Albaida	73	3	4,11
Los Serranos	70	2	2,86
València	5	0	0



**Figura 2.3**  
 El porcentaje de heridos graves por accidente en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia para el periodo 2020-2022.

circulan, es decir, aparentemente se trataría de carreteras más seguras. En estos casos se han registrado menos de 12 accidentes cada millón de vehículos.

Respecto a los datos recogidos sobre heridos graves durante el periodo 2020-2022, los valores más elevados se registraron principalmente en la comarca de El Camp de Túria, con 19 personas, seguidos de La Hoya de Buñol y La Ribera Alta con 10 personas cada una de ellas (Mapa 2.3). Por contra, en las comarcas de L´Horta Nord, El Valle de Cofrentes-Ayora, El Rincón de Ademuz y la ciudad de Valencia no hubo ningún herido grave en los accidentes que se produjeron.

El porcentaje de heridos graves por accidente es mayor en El Camp de Morvedre (casi 24%) y le siguen El Camp de Túria, La Ribera Baixa y La Hoya de Buñol, con valores superiores al

16% (Figura 2.3, Tabla 2.5). Obviamente, el porcentaje de heridos graves fue cero en las cuatro comarcas anteriormente citadas donde no hubo ningún herido grave.

En conclusión, hay comarcas donde se registra un elevado número de heridos graves en los accidentes que ha habido, mientras que en otras no ha habido ninguno. No se puede determinar las causas de esas diferencias.

Por lo que respecta al número de fallecidos, en el periodo 2020-2022 hubo un total de 12 en ocho de las dieciséis comarcas (Mapa 2.3).

## 2.4 ESPACIOS PROTEGIDOS DEL TERRITORIO VALENCIANO Y EL SISTEMA DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

En el estudio de la red de carreteras es aconsejable considerar la relación que tienen con los espacios protegidos por los cuales discurren. Nos referimos, por ejemplo, a los Parques Naturales, los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA); que configuran la Red Natura 2000.

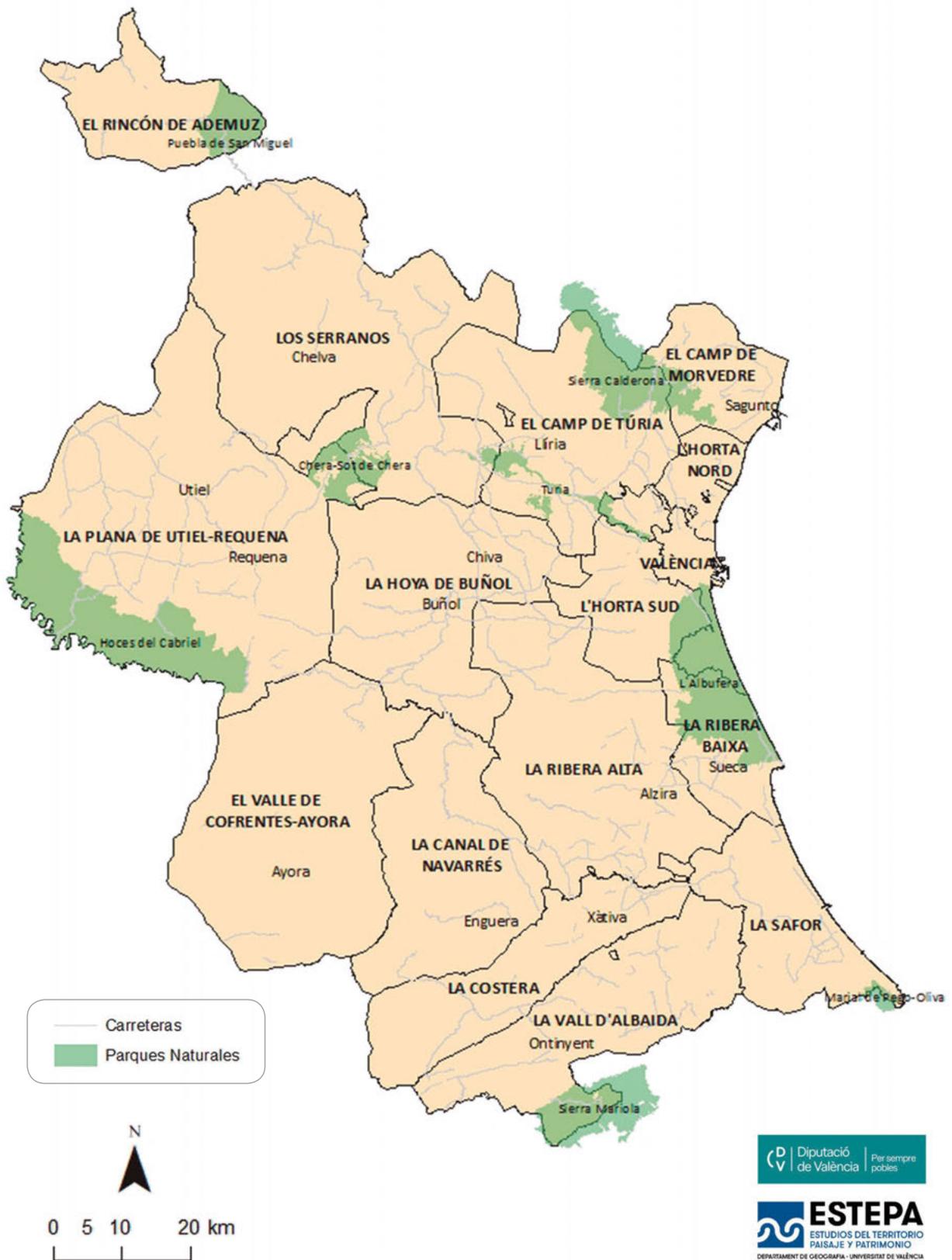
Los **Parques Naturales** (PN) son áreas naturales que, en razón a la representatividad de sus ecosistemas o a la singularidad de su flora, su fauna, o de sus formaciones geomorfológicas, o bien a la belleza de sus paisajes, poseen unos valores ecológicos, científicos, educativos, culturales o estéticos, cuya conservación merece una atención preferente y se consideran adecuados para su integración en redes nacionales e internacionales de espacios protegidos. En la provincia de Valencia hay 22 Parques Naturales.

Los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) son zonas que las encontramos delimitadas por el continente europeo, y que todas ellas presentan un gran potencial para la restauración del hábitat natural, dónde podemos incluir los ecosistemas y la diversidad tanto de fauna como de flora. Por ende, estamos hablando de zonas especialmente importantes para el medio ambiente y, por tanto, su preservación y conservación se presenta crucial para poder cuidar nuestro planeta. En la provincia de Valencia podemos encontrar 46 LIC, caracterizados por su amplia variedad, como cuevas, marjales, sierras e, incluso, ríos.

Por último, las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) son zonas que están protegidas, catalogadas a su vez por todos los miembros de la Unión Europea, y que son de especial importancia por el alto nivel de especies en peligro de extinción que poseen y, por tanto, es necesario su cuidado y preservación. En la provincia de Valencia hay 16 áreas consideradas como ZEPA en la actualidad; entre las que podemos destacar La Albufera, la Sierra de Espadán, la Sierra de Calderona y la Marjal dels Moros, entre otras.

En primer lugar, vamos a analizar el mapa que hace referencia a la relación entre Parques Naturales y carreteras de la provincia de Valencia (Mapa 2.4). Los dos parques naturales más grandes son la Albufera y la que tenemos al oeste de la propia comarca, referente al espacio natural de

## PARQUES NATURALES DE LA PROVINCIA DE VALENCIA



Mapa 2.4. Parques naturales y red de carreteras de Diputación de Valencia

las Hoces del Cabriel. Por tanto, realmente encontramos un centro de la provincia de Valencia vacío respecto a lo que a parques naturales se refiere. Del mismo modo, es en esta zona central de la provincia dónde podemos ver la red de carreteras más compleja, ya que discurren decenas de carreteras, conectando la mayoría unas comarcas con otras.

Se distingue un patrón manifiesto en relación a la red de carreteras y los Parques Naturales: las primeras están conectadas con esos espacios naturales protegidos. Por ejemplo, el parque natural de las Hoces del Cabriel está atravesado por una única carretera, en el interior del mismo parque, pero a la entrada y salida del mismo, por el sector septentrional, hallamos dos vías, tanto la CV-454 como la CV-455. El parque natural de la Albufera posee igualmente dos carreteras situadas en las zonas exteriores del mismo parque, en este caso tanto en el área norte (CV-401) como en el sector sur (CV-502).

Del mismo modo sucede en la mayoría de Parques Naturales existentes en la provincia de Valencia, en los que únicamente discurren una o dos carreteras por el espacio protegido. Por ejemplo, en el parque natural de Sot de Chera, solamente encontramos la CV-395, y en el de la Sierra Calderona la CV-328, CV-310 y CV-315. El caso del parque natural del Túria el escenario es diferente; ya que su forma alargada y estrecha, le permite estar en contacto con varios municipios. En total encontramos más de 5 vías que discurren por diferentes zonas de este parque natural, como la CV-370 y la CV-372.

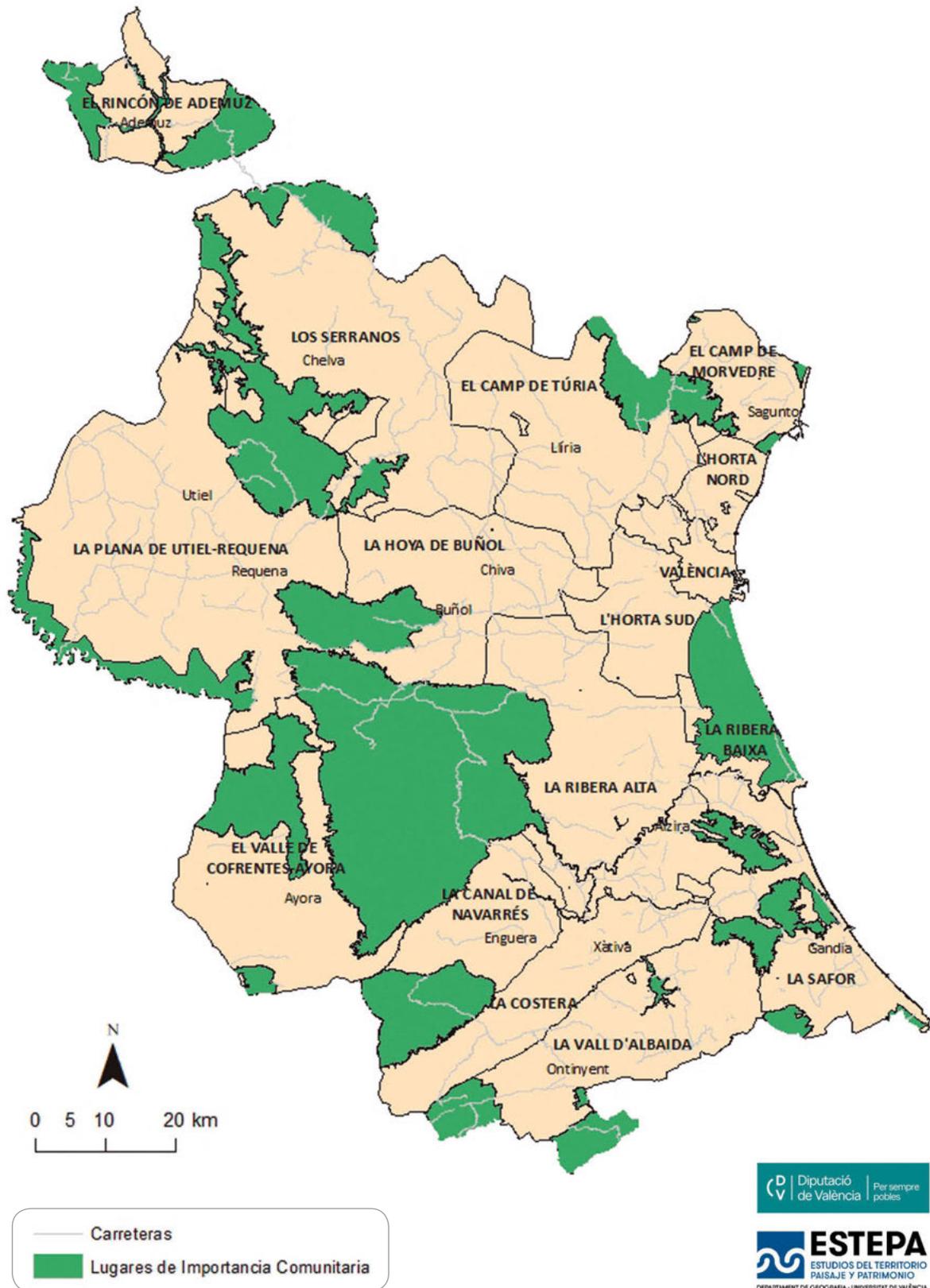
La visualización y posterior análisis de la representación cartográfica de los LIC (Lugares de Importancia Comunitaria) y la red de carreteras de la Diputación, nos permite afirmar cómo estos espacios protegidos son más numerosos y están más repartidos que los Parques Naturales (Mapa 2.5).

Existen algunos Parques Naturales que también son considerados LIC, como la Albufera o la Sierra Calderona. Además, hay otros LIC que únicamente comparten una porción del parque natural, como el LIC y parque natural de Sot de Chera o el de las Hoces del Cabriel. Por lo demás, podemos apreciar de nuevo que hay escasas carreteras que cruzan los territorios denominados como LIC, incluso en varios de ellos no hay ninguna carretera que los atraviese. Como excepciones podemos citar los LIC de Sierras de Martés y el Ave, y Muela de Cortes y Caroché. En estos dos LIC, que son contiguos, podemos encontrar un total de 7 carreteras que se distribuyen por ambas áreas; únicamente permanece sin carreteras la zona central del LIC Muela de Cortes y Caroché. De entre las carreteras que podemos encontrar en estos LIC destacamos la CV-429, que cruza el mismo espacio protegido de oeste a este, y la CV-580 que, unida con la anterior carretera, va en dirección sur del LIC.

Por último, analizamos el mapa que hace relación a las carreteras que dependen de la Diputación y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Como hemos encontrado en los casos anteriores, hay zonas que comparten denominación con las demás tipologías de espacios naturales. De entre ellas, podemos destacar la Albufera o la Sierra Calderona, aunque hay otras en el interior de la provincia como la Sierra de Martés y la del Negrete, que comparten territorio con las zonas de LIC comentadas con anterioridad (Mapa 2.6).

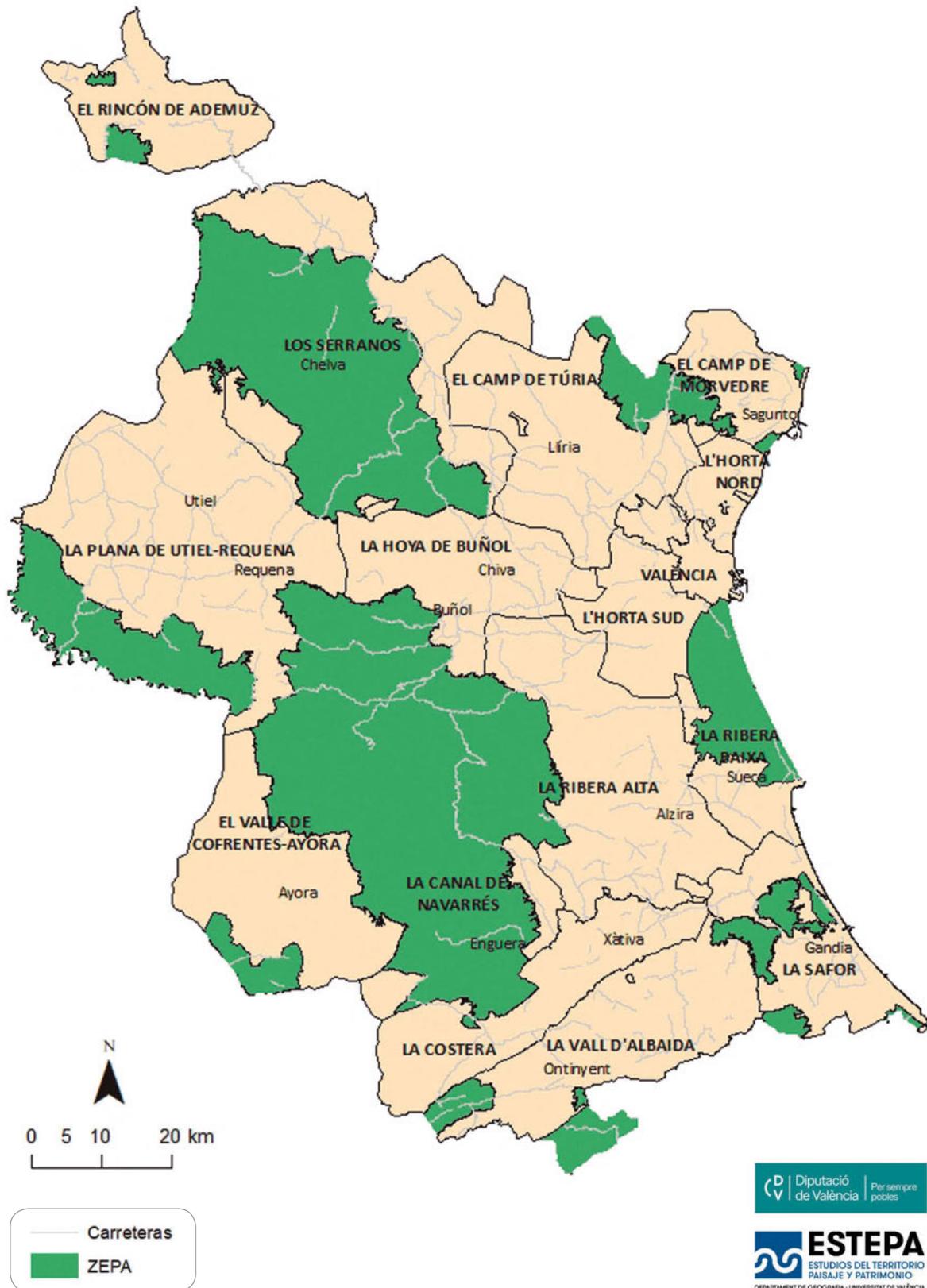
La representación cartográfica comparte por norma general las características del anterior mapa, referente a los LIC: son escasas las carreteras que atraviesan las ZEPA, a excepción de las dos más

## LIC DE LA PROVINCIA DE VALENCIA



Mapa 2.5. Lugares de Importancia Comunitaria y red de carreteras de Diputación de Valencia.

## ZEPA DE LA PROVINCIA DE VALENCIA



Mapa 2.6. Zonas de Especial Protección para las Aves y red de carreteras de Diputación de Valencia.

extensas. Por ejemplo, en la ZEPA de la Sierra de Martés encontramos 9 carreteras que cruzan la misma, como la CV-434 y la CV-580. Por otro lado, en la ZEPA de la Sierra del Negrete tenemos la CV-379 y CV-395, entre un total de 5 vías que llegan a cruzar esta zona protegida.

En síntesis, una vez analizada la incidencia de los trazados de las carreteras de la Diputación de Valencia, y la distribución y extensión de los espacios naturales protegidos (PN, LIC y ZEPA), dejamos constancia que estas vías terrestres discurren mayoritariamente por los espacios exteriores de dichos territorios naturales protegidos.



CAPÍTULO

03



**ACTUACIONES  
DE CONSERVACIÓN  
Y MEJORA DE LAS  
CARRETERAS**

**LA DIPUTACIÓN  
PROVINCIAL  
DE VALENCIA**

*Elena Álvarez  
Josep Sabater  
Jorge Hermosilla*



## ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN Y MEJORA DE LAS CARRETERAS LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA

*Elena Álvarez  
Josep Sabater  
Jorge Hermosilla*

### 3.1. INVERSIONES GENERALES EN LAS CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA Y EVOLUCIÓN DURANTE EL QUINQUENIO 2017-2021

En una primera aproximación, hemos considerado el presupuesto que la Diputación de Valencia dedica anualmente a la red viaria que gestiona, en relación con el presupuesto general de la Diputación.

Los datos sobre los presupuestos generales de la Diputación de Valencia cada año, y de los gastos en el apartado de “Carreteras e infraestructuras” cada año se han obtenido de la página web de transparencia de la Diputación: <https://www.dival.es/es/portal-de-transparencia/content/economia#Presupuesto>

A partir de la misma, del apartado “EL PRESUPUESTO DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA Y DE SU ORGANISMO AUTÓNOMO PATRONATO DE TURISMO VALÈNCIA, TERRA I MAR. ORDENANZAS FISCALES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.” y, dentro de este, de la sección “Presupuestos de la Diputación”, se han seleccionado los años 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021. Como la información disponible cada año es diferente, las fuentes concretas que hemos tomado han sido las siguientes:

**2017: “Presupuesto consolidado del 2017”** (<https://www.dival.es/es/portal-de-transparencia/content/presupuesto-2017>) – Se ha utilizado la tabla de gastos consolidados, según la clasificación orgánica. En ella se ofrecen unos gastos totales de 460.876.503,85 euros, y unos gastos en el capítulo 5, “Carreteras e infraestructuras”, de 34.040.456,43 euros.

**2018: “Presupuesto consolidado de 2018”** (<https://www.dival.es/es/portal-de-transparencia/content/presupuesto-2018>) – Al igual que en 2017, se ha utilizado la tabla de gastos consolidados, según la clasificación orgánica. Los gastos totales fueron 494.270.618,79 euros, y los gastos en “Carreteras e infraestructuras” (Capítulo 5), fueron 46.171.455,61 euros.

**2019: “Presupuesto de gastos” de 2019** (<https://www.dival.es/es/portal-de-transparencia/content/presupuesto-2019>) – En el documento de gastos se consigna un total de 486.287.023,88 euros, de los que 46.465.381,28 se destinan a la “Red de carreteras provinciales”.

**2020: “Presupuesto de gastos” de 2020** (<https://www.dival.es/es/portal-de-transparencia/content/presupuesto-2020>) – En el documento de gastos se consigna un total de 530.223.730,84 euros, de los que se asignan un total de 42.199.533,69 euros a la “Red de carreteras provinciales”.

**2021: “Presupuesto de gastos” de 2021** (<https://www.dival.es/es/portal-de-transparencia/content/presupuesto-2021>) – En este documento se indica un presupuesto de gastos para 2021 de 549.982.614,67 euros. De ellos, a la “Red de carreteras provinciales” se asignan un total de 45.392.003,06 euros.

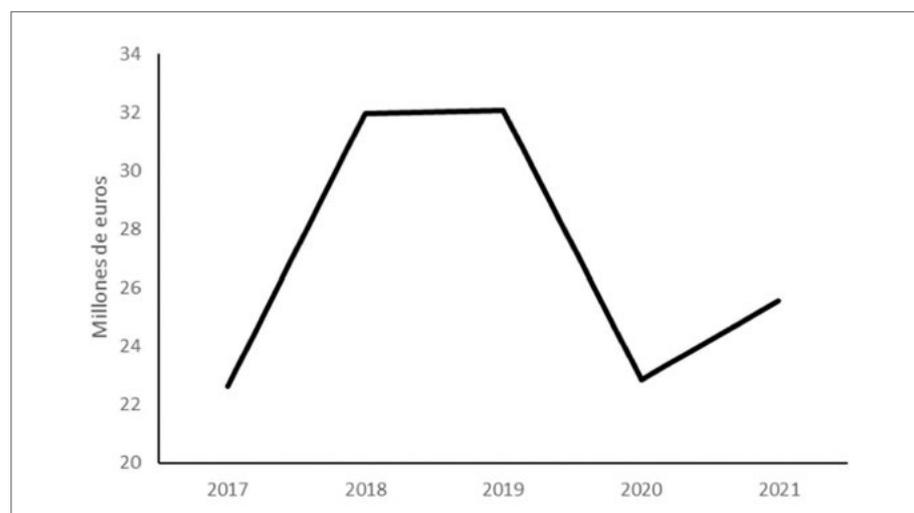
Globalmente, desde 2017 a 2021, el presupuesto de la Diputación de Valencia ha aumentado un 19,3%, mientras que los gastos en la red de carreteras han aumentado un 33,4%, pasando de representar un 7,4% del presupuesto general en 2017 a un 8,3% en 2021. Del presupuesto total de la Diputación en este quinquenio, que ha ascendido a 2.521.640.492,03 euros, se han dedicado a la red de carreteras 214.268.830,07 euros, o un 8,5%.

Este presupuesto incluye todos los gastos relacionados con la red viaria, incluyendo los salarios de las personas que trabajan en ello, gastos de comunicación o publicidad, tributos, gastos jurídicos, etc. A continuación, consideraremos únicamente aquellos gastos que se han podido asignar a actuaciones concretas en la red viaria, tanto de mantenimiento como de mejora de la misma.

La Diputación de Valencia ha invertido unos 135 millones de euros en su red viaria de carreteras durante los últimos cinco años (2017-2021).

De 2017 a 2018 hubo un aumento importante en las inversiones, pero en 2019 se estancaron, siendo similares a 2018, y bajando bruscamente en 2020 casi al nivel de 2018 y, ya en 2021, hubo un leve repunte (Figura 3.1). En promedio, se han invertido en las carreteras que gestiona la Diputación de Valencia unos 27 millones de euros anuales durante el periodo de estudio.

**Figura 3.1**  
Evolución de las inversiones de la Diputación de Valencia en carreteras durante el periodo 2017-2021.



## 3.2. TIPOLOGÍA DE LAS ACTUACIONES Y EVOLUCIÓN

Las actuaciones que se han llevado a cabo por la Diputación de Valencia en la red de carreteras de la provincia de Valencia en los últimos cinco años (2017-2021), tanto para su conservación como para su mejora, se han agrupado en los grupos y subgrupos que se detallan a continuación.

### Grupo 1. Ayuda a la vialidad

Consiste en todas las actuaciones que deben llevarse a cabo para mantener la circulación en las carreteras en buenas condiciones en cualquier circunstancia. Algunos ejemplos son las actuaciones para retirar restos de vehículos o manchas de aceite tras haberse producido un accidente, o la retirada de piedras procedentes de desprendimientos.

Especialmente importante es lo que se conoce como “vialidad invernal”, que se da en carreteras de montaña del interior en las que debe extenderse en invierno sal para evitar la formación de placas de hielo, y en las que debe retirarse la nieve de la carretera en episodios de nevadas para restituir la circulación en el menor tiempo posible.

Las actuaciones incluidas en este capítulo se subdividen en los siguientes subgrupos de trabajos:

- ACCIDENTES
- CALZADAS Y ARCENES
- EMERGENCIAS
- VIALIDAD INVERNAL
- VIALIDAD POR LLUVIAS
- VIALIDAD POR OTROS MOTIVOS
- OTROS

### Grupo 2. Conservación ordinaria

Todas las tareas que se realizan de manera repetitiva para mantener en buenas condiciones la infraestructura como son el tapado de baches, el segado de márgenes, la reposición de señales dañadas, etc.

Las actuaciones incluidas en este capítulo se subdividen en los siguientes subgrupos de trabajos:

- CALZADAS Y ARCENES
- DRENAJE
- FIRMES Y PAVIMENTOS
- INSTALACIONES
- OBRAS DE FÁBRICA
- SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMENTO
- SISTEMAS DE CONTENCIÓN
- TALUDES Y MÁRGENES
- OTROS

### Grupo 3. Conservación extraordinaria

Todas las infraestructuras van perdiendo sus características con el paso del tiempo debido a su

uso. La conservación extraordinaria son las actuaciones que es necesario abordar cada determinado tiempo para restituir las características iniciales de la carretera, sin aportarle a esta un valor añadido diferente de sus características iniciales.

El caso más paradigmático de estas actuaciones son los refuerzos de firme. Los firmes de las carreteras se van agotando estructuralmente por el uso y van perdiendo sus condiciones de adherencia. Por eso, aproximadamente cada 15 años, es necesario su renovación. Esta renovación permite que la carretera recupere sus características iniciales, pero no se aporta un nuevo valor a la misma.

Las actuaciones incluidas en este capítulo se subdividen en los siguientes subgrupos de trabajos:

- DRENAJE
- FIRMES Y PAVIMENTOS
- INSTALACIONES
- OBRAS DE FÁBRICA
- SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO
- SISTEMAS DE CONTENCIÓN
- TALUDES Y MÁRGENES
- OTROS

#### **Grupo 4. Actuaciones de mejora**

Son actuaciones que lo que hacen es mejorar las características de una infraestructura, es decir, que aportan un nuevo valor a la carretera. Por ejemplo, la ampliación de la misma incorporando arcones, la construcción de un carril bici, o la construcción de una rotonda para mejorar la seguridad vial de una intersección.

En este capítulo se incluirán desde las pequeñas actuaciones para la mejora de la seguridad vial hasta las grandes obras de mejora de la red, como pueden ser las variantes de las poblaciones.

Las actuaciones incluidas en este capítulo se subdividen en los siguientes subgrupos de trabajos:

- COLOCACIÓN DE SEMÁFOROS
- OBRA
- PASO DE PEATONES
- OTROS

Algunos conceptos, según a lo que correspondían normalmente, han sido redistribuidos en cada uno de los cuatro grupos de actuación. Las inversiones correspondientes al concepto “facturas” se han incluido en el grupo de conservación extraordinaria, las de “suministros” al de conservación ordinaria, las de “personal, maquinaria y materiales” al de ayuda a la vialidad y las de “seguridad y salud” han sido repartidas a partes iguales entre los cuatro grupos de actuación. En todos los casos, las inversiones de estos conceptos se han añadido al subgrupo “otros” dentro de cada uno de los cuatro grupos de actuación.

Cada actuación realizada está en general asignada a una carretera concreta. Sin embargo, hay actuaciones que aparecen asignadas a los Centros de Conservación, y que no podemos asignar

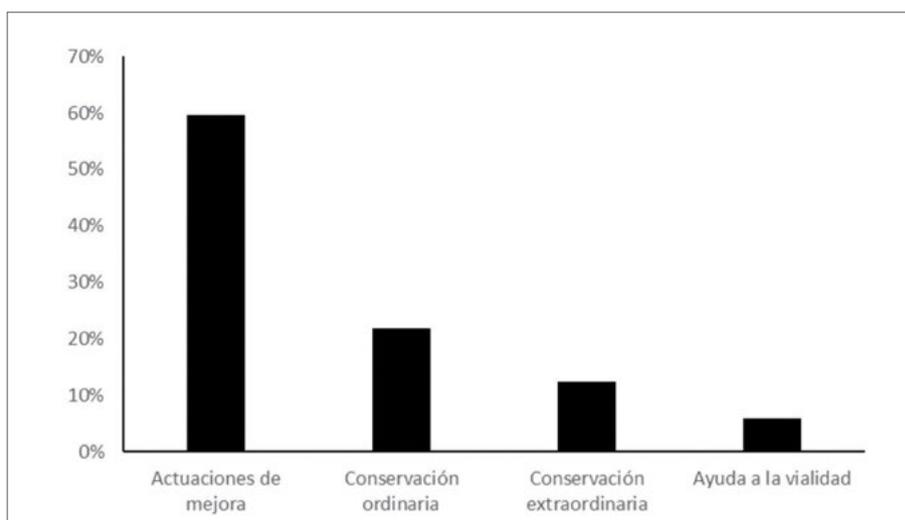
a carreteras concretas. Sí que, dentro de cada centro de conservación, independientemente de a qué carretera se asigne, se consigna el tipo de actuación realizada, según los grupos y subgrupos expuestos arriba.

Algunos conceptos, según a lo que correspondían normalmente, han sido redistribuidos en cada uno de los cuatro grupos de actuación. Las inversiones correspondientes al concepto “facturas” se han incluido en el grupo de conservación extraordinaria, las de “suministros” al de conservación ordinaria, las de “personal, maquinaria y materiales” al de ayuda a la vialidad y las de “seguridad y salud” han sido repartidas a partes iguales entre los cuatro grupos de actuación. En todos los casos, las inversiones de estos conceptos se han añadido al subgrupo “otros” dentro de cada uno de los cuatro grupos de actuación.

Cada actuación realizada está en general asignada a una carretera concreta. Sin embargo, hay actuaciones que aparecen asignadas a los Centros de Conservación, y que no podemos asignar a carreteras concretas. Sí que, dentro de cada centro de conservación, independientemente de a qué carretera se asigne, se consigna el tipo de actuación realizada, según los grupos y subgrupos expuestos arriba.

### 3.3. INVERSIONES POR TIPOLOGÍA

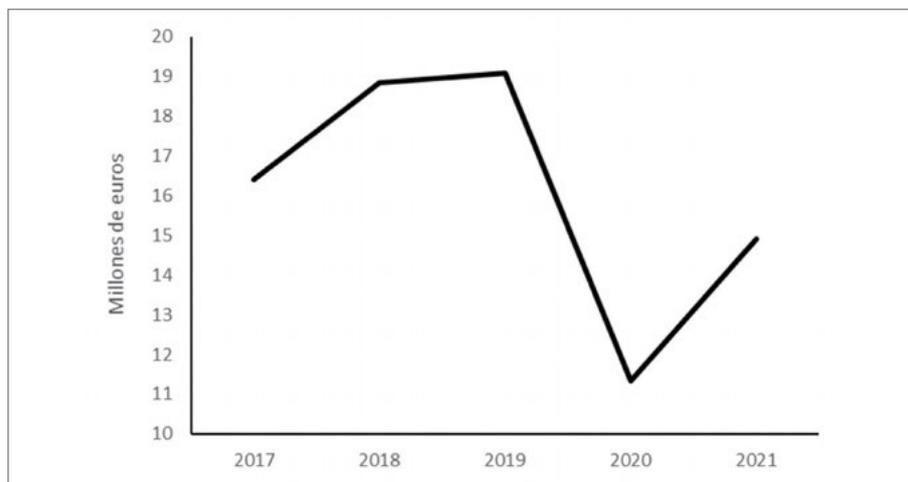
Del total invertido, 80.611.316,68 € se destinaron a las actuaciones de mejora, es decir, a las actuaciones que aportan un valor añadido a las carreteras, 29.603.595,48 € a las actuaciones de conservación ordinaria, 16.810.517,92 € a las de conservación extraordinaria y 8.059.608,32 € a las actuaciones de ayuda a la vialidad (Figura 3.2).



**Figura 3.2**  
 Porcentaje de las inversiones en cada tipo de actuación.

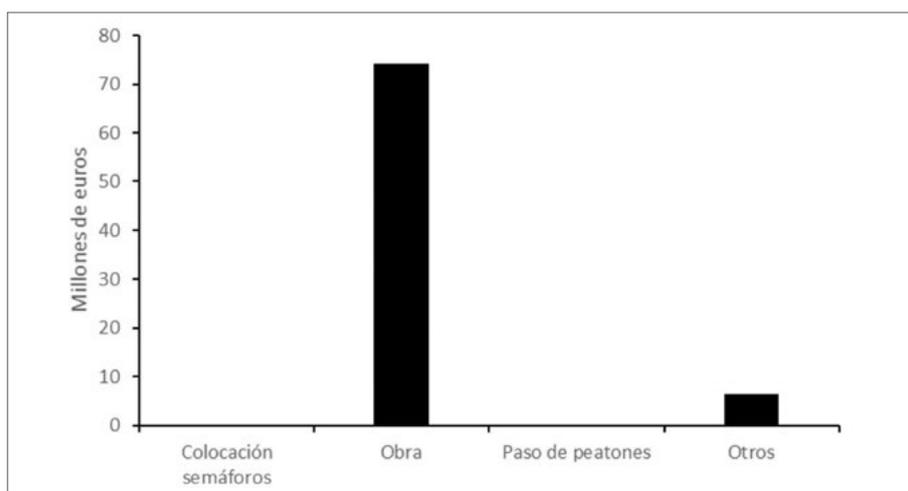
En cuanto a las inversiones destinadas a las actuaciones de mejora, de 2017 a 2019 hubo un aumento progresivo desde unos 16 millones hasta unos 19 millones de euros. Después hubo un descenso a poco más de 11 millones en 2020 y, en 2021, volvió a haber una subida a casi 15 millones de euros (Figura 3.3). En promedio, se han invertido en actuaciones de mejora unos 16 millones de euros anuales durante el periodo de estudio.

**Figura 3.3**  
Inversiones destinadas a las actuaciones de mejora.



De dichas actuaciones, la gran mayoría (92%) fueron dedicadas a obras de mejora en las carreteras y el resto a pasos de peatones y colocación de semáforos (no llegó al 0,01%) y a otras actuaciones el 8% (Figura 3.4).

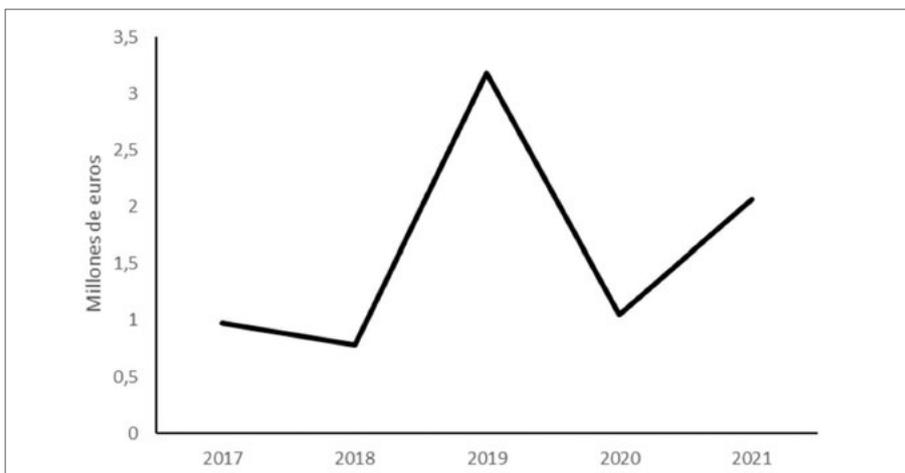
**Figura 3.4**  
Distribución de la inversión destinada a las actuaciones de mejora.



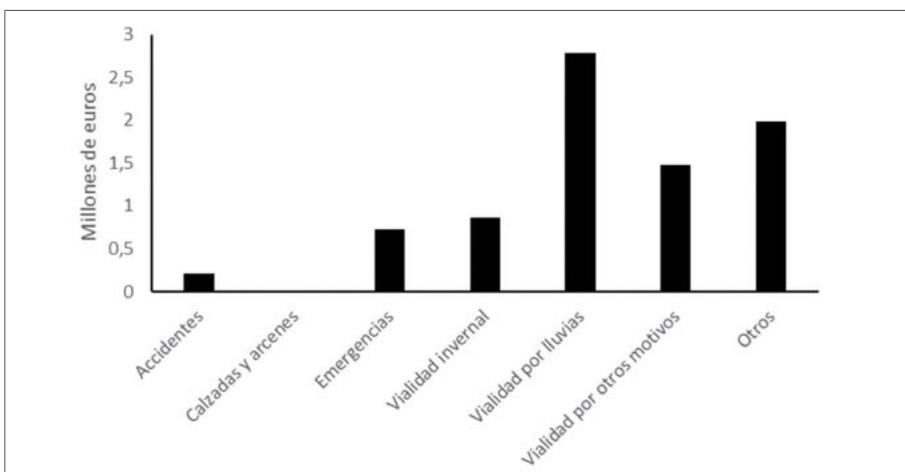
En cuanto a las inversiones destinadas a las actuaciones de ayuda a la vialidad, ha ido variando cada año, alcanzando el máximo en 2019, invirtiéndose algo más de 3 millones de euros, siendo el siguiente 2021, con algo más de 2 millones de euros (Figura 3.5). En promedio, se han invertido en actuaciones de ayuda a la vialidad unos 1,6 millones de euros anuales durante el periodo de estudio.

De dichas actuaciones, un 34,5% fue invertido en la vialidad por lluvias, un 10,8% en la vialidad invernal, un 18,4% en la vialidad por otros motivos, un 9% en emergencias, un 2,5% en accidentes, un 0,1% en calzadas y arcenes y un 18,4% en otras actuaciones (Figura 3.6).

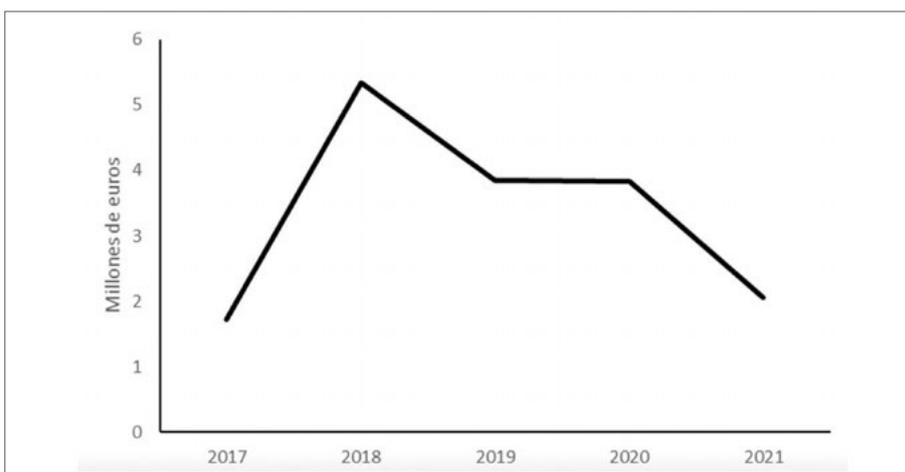
En cuanto a la conservación extraordinaria, aumentó el segundo año, es decir en 2018, hasta algo más de 5 millones de euros, siendo el año que más se invirtió en este grupo. Esta cantidad ha ido disminuyendo hasta 2021, llegando a los poco más de 2 millones de euros (Figura 3.7). En promedio, se han invertido en actuaciones de conservación extraordinaria unos 3,36 millones de euros anuales durante el periodo de estudio.



**Figura 3.5**  
Inversiones destinadas a las actuaciones de ayuda a la vialidad.



**Figura 3.6**  
Distribución de la inversión destinada a la ayuda a la vialidad.

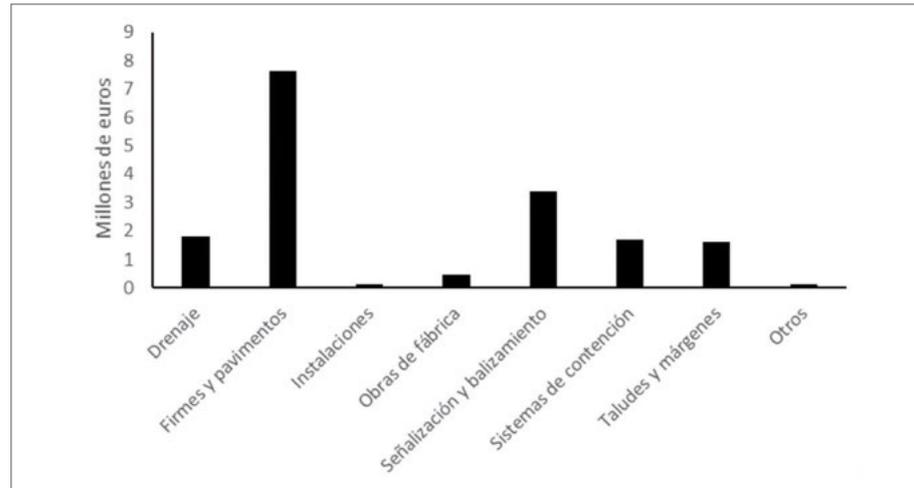


**Figura 3.7**  
Inversiones destinadas a la conservación extraordinaria.

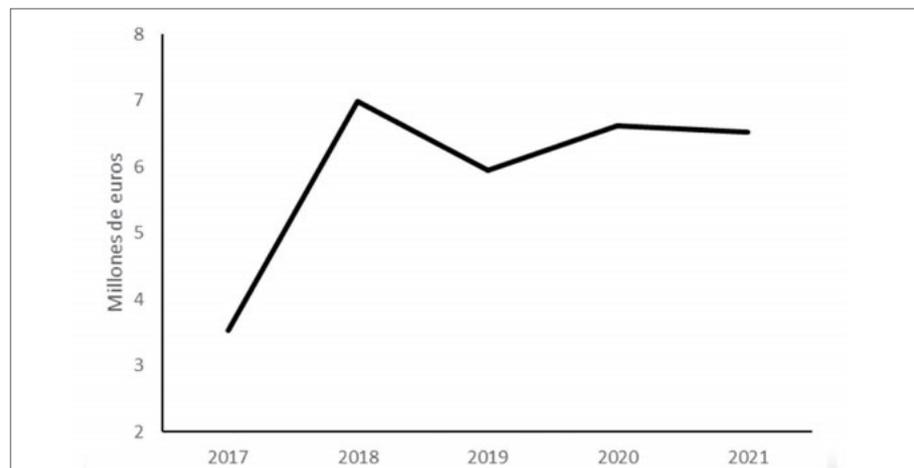
De dichas actuaciones, el 45,3% se destinó a firmes y pavimentos, el 20,1% a señalización y balizamiento, el 10,7% a drenaje, el 10% a sistemas de contención, el 9,5% a taludes y márgenes, el 2,9% a obras de fábrica, el 0,7% a instalaciones y el 0,8% a otras actuaciones (Figura 3.8).

En cuanto a la conservación ordinaria, aumentó también el segundo año, en 2018, de unos 3 millones y medio de euros a casi 7, y se ha ido manteniendo hasta 2021, con casi 6 millones

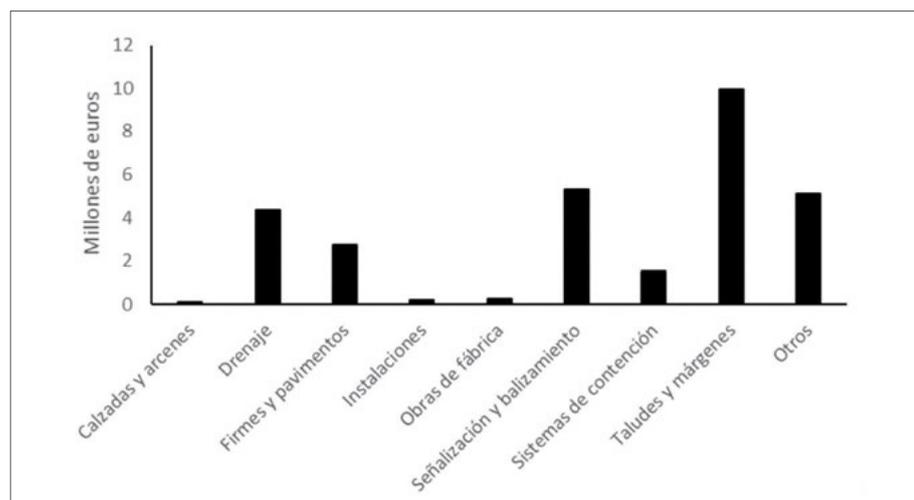
**Figura 3.8**  
Distribución de la inversión destinada a la conservación extraordinaria.



**Figura 3.9**  
Inversiones destinadas a las actuaciones de conservación ordinaria.



**Figura 3.10**  
Distribución de la inversión destinada a las actuaciones de conservación ordinaria.



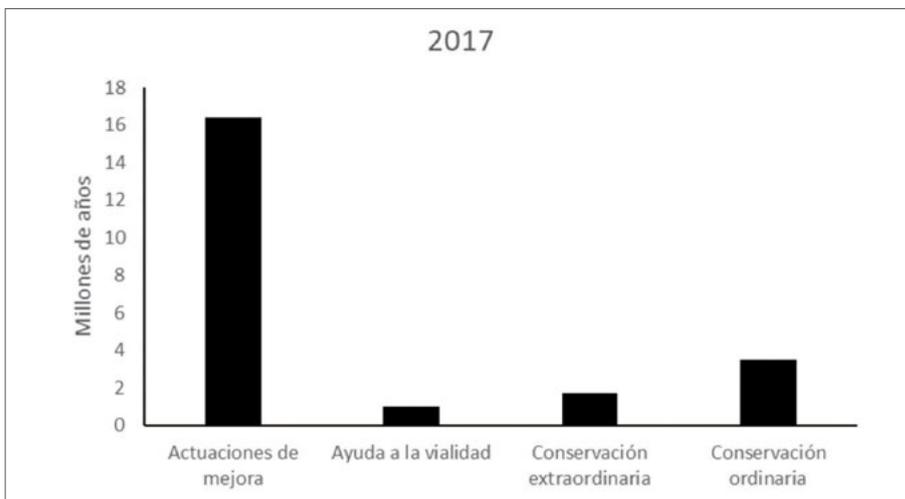
y medio de euros (Figura 3.9). En promedio, se han invertido en actuaciones de conservación ordinaria unos 5,9 millones de euros anuales durante el periodo de estudio.

De dichas actuaciones, el 33,6% se destinó a taludes y márgenes, el 18% a señalización y balizamiento, el 14,8% a drenaje, el 9,2% a firmes y pavimentos, el 5,2% a sistemas de conten-

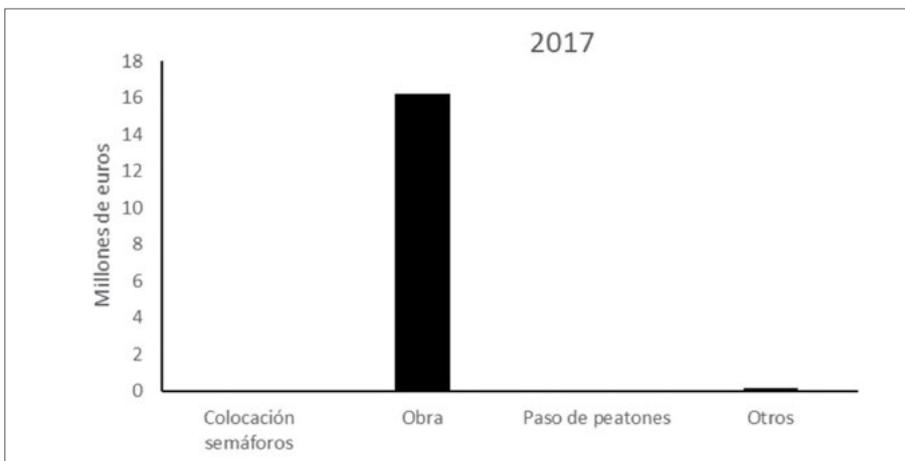
ción, el 0,8% a obras de fábrica, el 0,7% a instalaciones y el 0,3% a calzadas y arcenes y el 17,3% a otras actuaciones (Figura 3.10).

### 3.4. INVERSIONES POR AÑO

En 2017 las inversiones fueron destinadas de la siguiente manera: el 72,5% a actuaciones de mejora, el 15,6% a actuaciones de conservación ordinaria, el 7,6% a conservación extraordinaria, y el 4,3% a actuaciones de ayuda a la vialidad (Figura 3.11). En cuanto a las actuaciones de mejora, el 99,01% de las inversiones fueron destinadas a obras, a pasos de peatones y colocación de semáforos no llegó al 0,01% y el 0,96% a otras actuaciones (Figura 3.12). En cuanto a las actuaciones de conservación ordinaria, el 42,6% de las inversiones fueron destinadas a taludes y márgenes, el 16,1% a drenaje, el 12,8% a señalización y balizamiento, el 8,8% a firmes y pavimentos, el 8,1% a sistemas de contención, el 2,7% a calzadas y arcenes y el 9% a otras actuaciones (Figura 3.13). En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinaria, el 34,1% de las actuaciones fueron destinadas a firmes y pavimentos, el 19,2% a sistemas de contención, el 14,6% a taludes y márgenes, el 13,8% a drenaje, el 12,7% a señalización y balizamiento y



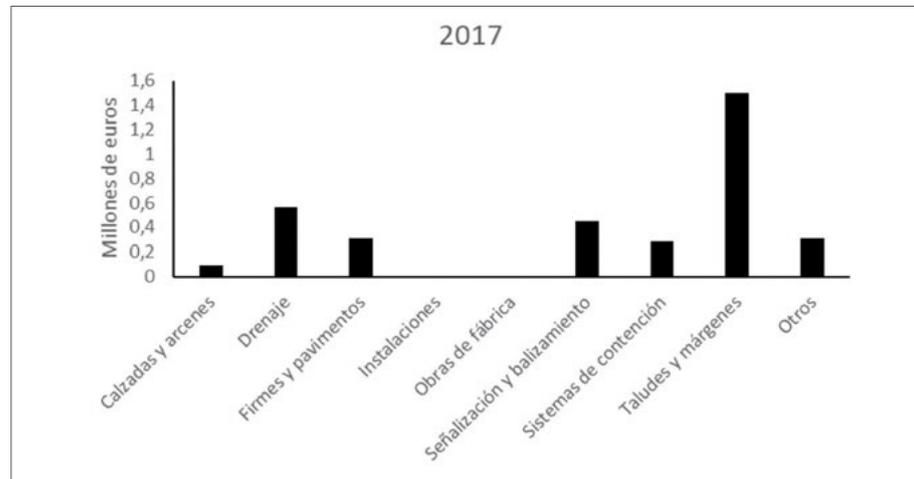
**Figura 3.11**  
Distribución de las inversiones en 2017 por grupos de actuación



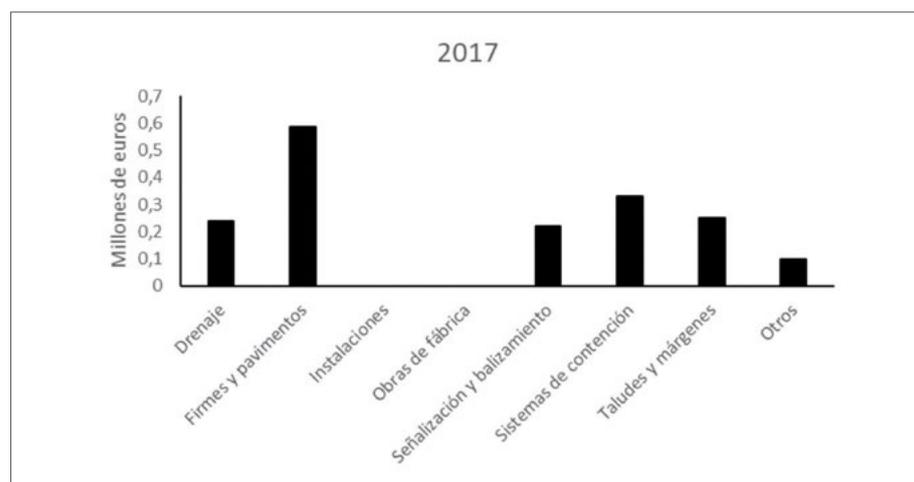
**Figura 3.12**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2017.

el 5,6% a otras actuaciones (Figura 3.14). En cuanto a las actuaciones de ayuda a la vialidad, el 26,9% fueron destinadas a la vialidad invernal, el 11% a vialidad por lluvias, el 6,6% a vialidad por otros motivos, el 20,3% a emergencias el 0,6% a accidentes, el 0,4% a calzadas y arcenes y el 34,3% a otras actuaciones (Figura 3.15).

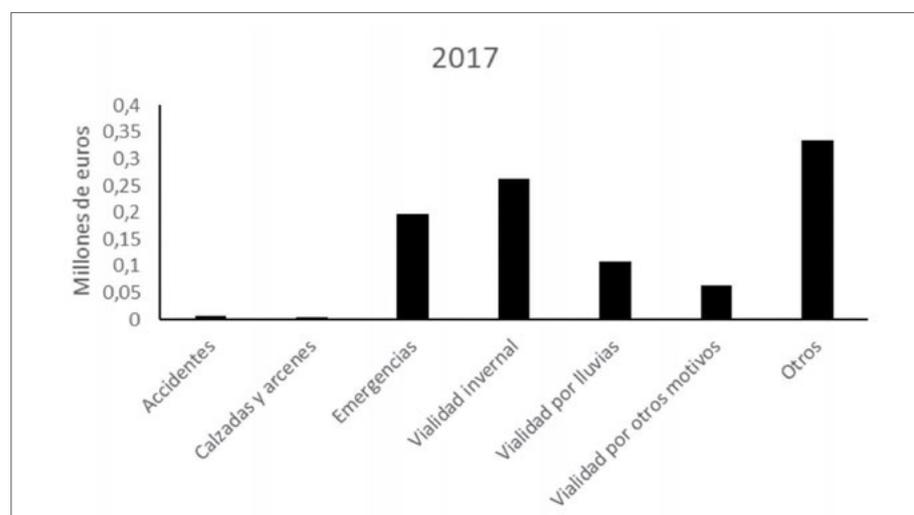
**Figura 3.13**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2017.

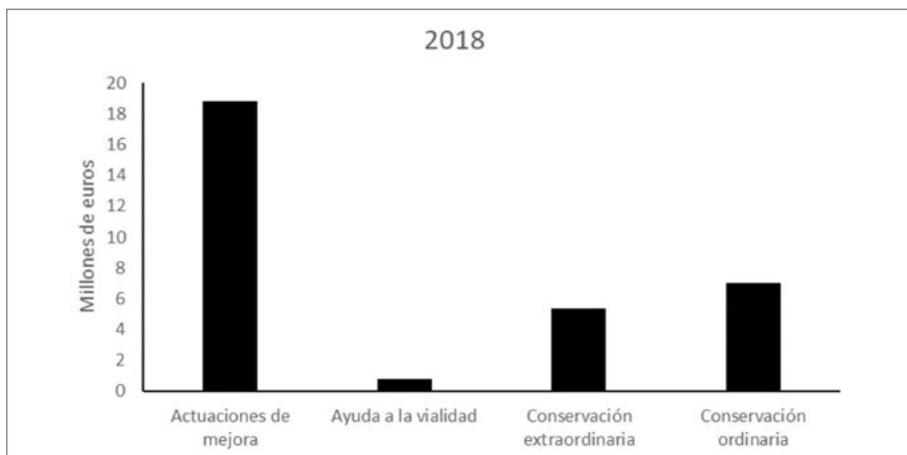


**Figura 3.14**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2017.

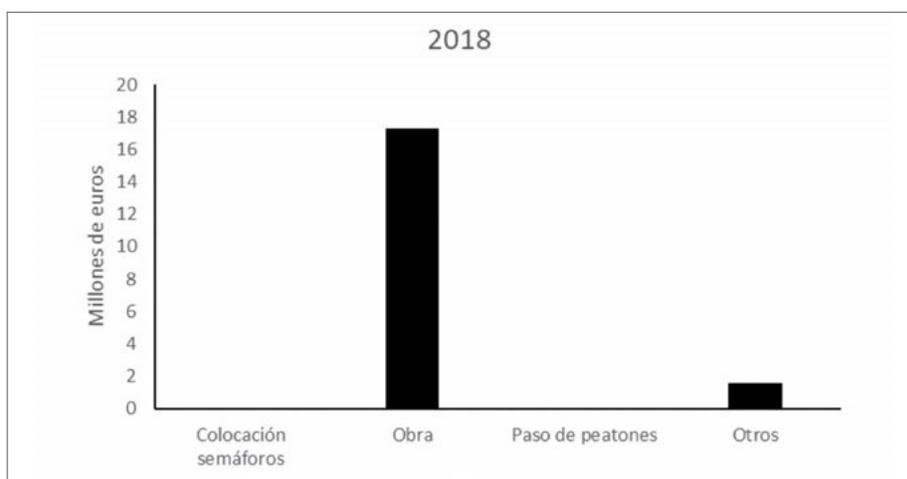


**Figura 3.15**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2017.

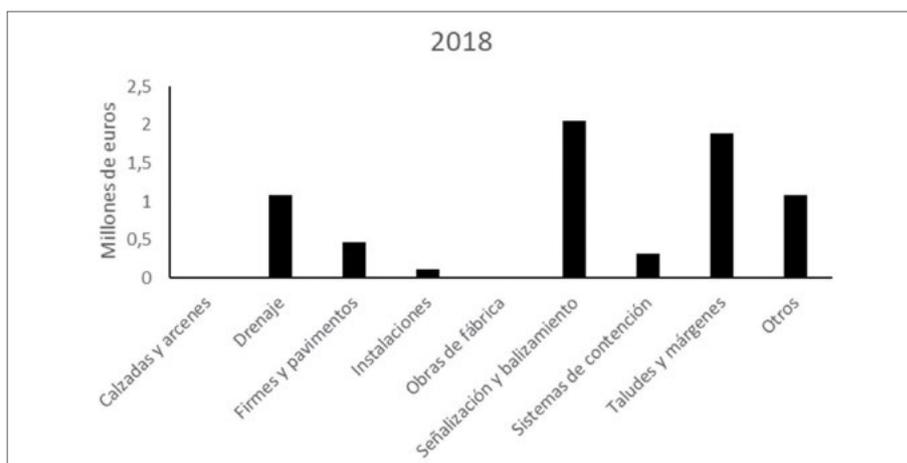




**Figura 3.16**  
Distribución de las inversiones en 2018 por grupos de actuación.



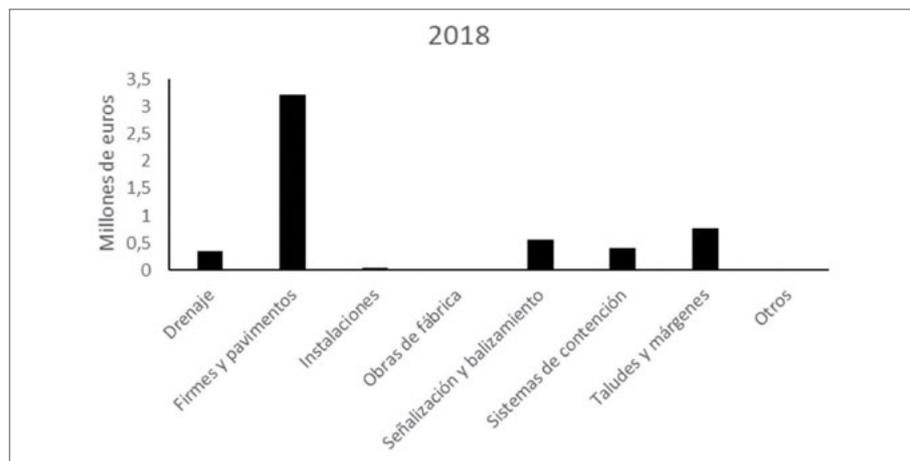
**Figura 3.17**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2018.



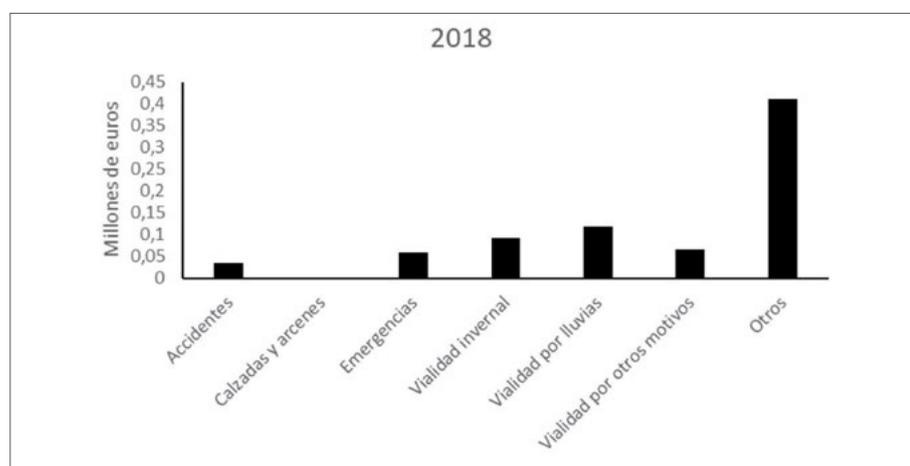
**Figura 3.18**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2018.

En 2018 las inversiones fueron destinadas de la siguiente manera: el 59% a actuaciones de mejora funcional, el 21,9% a actuaciones de conservación ordinaria, el 16,7% a actuaciones de conservación extraordinaria y el 2,5% a actuaciones de ayuda a la vialidad (Figura 3.16). En cuanto a las actuaciones de mejora, el 91,7% de las inversiones fueron destinadas a obras y el 8,3% a otras actuaciones (Figura 3.17). En cuanto a las actuaciones de conservación

**Figura 3.19**  
Distribución  
de las inversiones  
de las actuaciones  
de conservación  
extraordinaria  
en 2018.

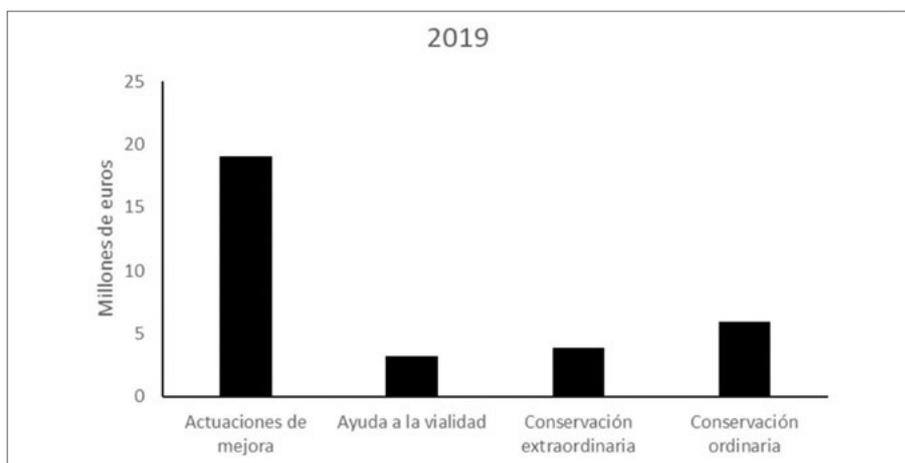


**Figura 3.20**  
Distribución  
de las inversiones  
de las actuaciones  
de ayuda a  
la vialidad en 2018.

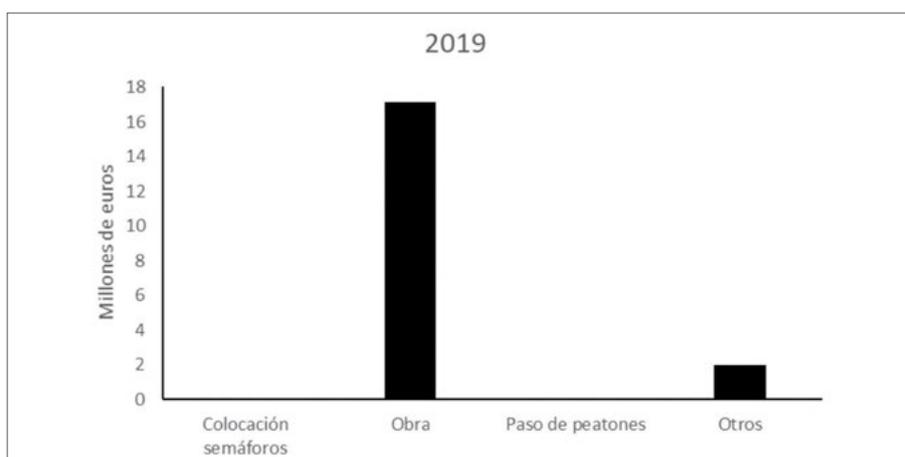


ordinaria, el 29,4% de las inversiones fueron destinadas a señalización y balizamiento, el 27% a taludes y márgenes, el 15,4% a drenaje, el 6,7% a firmes y pavimentos, el 4,5% a sistemas de contención, el 1,6% a instalaciones, el 0,05% a obras de fábrica y el 15,4% a otras actuaciones (Figura 3.18). En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinaria, el 60,2% de las inversiones fueron destinadas a firmes y pavimentos, el 14,5% a taludes y márgenes, el 10,4% a señalización y balizamiento, el 7,5% a sistemas de contención, el 6,7% a drenaje, el 0,7 a instalaciones y el 0,2% a otras actuaciones (Figura 3.19). En cuanto a las actuaciones de ayuda a la vialidad, el 15,1% fueron destinadas a la vialidad por lluvias, el 11,8% a la vialidad invernal, el 8,5% a la vialidad por otros motivos, el 7,6% a emergencias, el 4,3% a accidentes y el 52,7% a otras actuaciones (Figura 3.20).

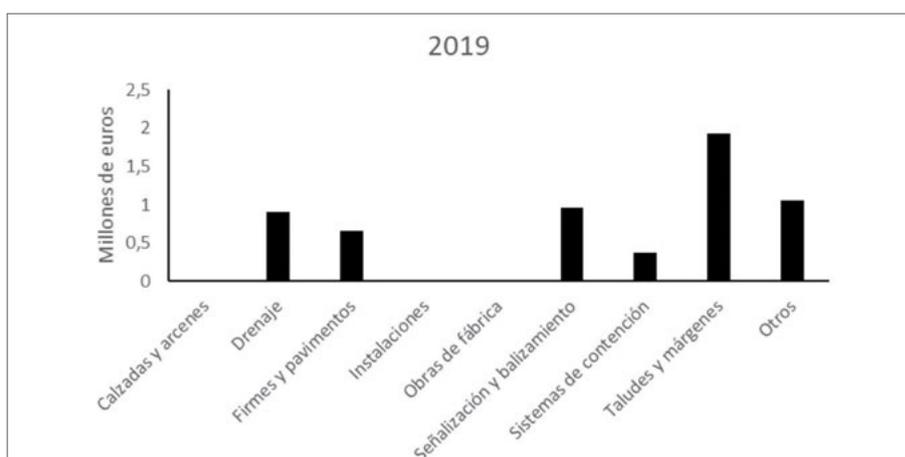
En 2019 las inversiones fueron destinadas de la siguiente manera: el 59,5% a actuaciones de mejora, el 18,1% a actuaciones de conservación ordinaria, el 12% a actuaciones de conservación extraordinaria y el 9,9% a actuaciones de ayuda a la vialidad (Figura 3.21). En cuanto a las actuaciones de mejora, el 89,7% de las inversiones fueron destinadas a obras y el 10,3% a otras actuaciones (Figura 3.22). En cuanto a las actuaciones de conservación ordinaria, el 32,6% de las inversiones fueron destinadas a taludes y márgenes, el 16,1% a señalización y balizamiento, el 15,3% a drenaje, el 11,1% a firmes y pavimentos, el 6,3% a sistemas de contención, el 0,43% a obras de fábrica, el 0,38% a instalaciones y el 17,8% a otras actuaciones (Figura 3.23).



**Figura 3.21**  
Distribución de las inversiones en 2019 por grupos de actuación.



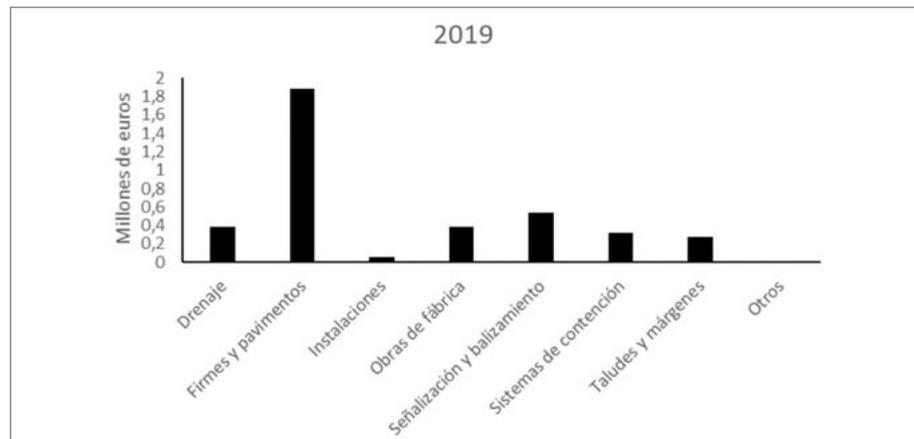
**Figura 3.22**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2019.



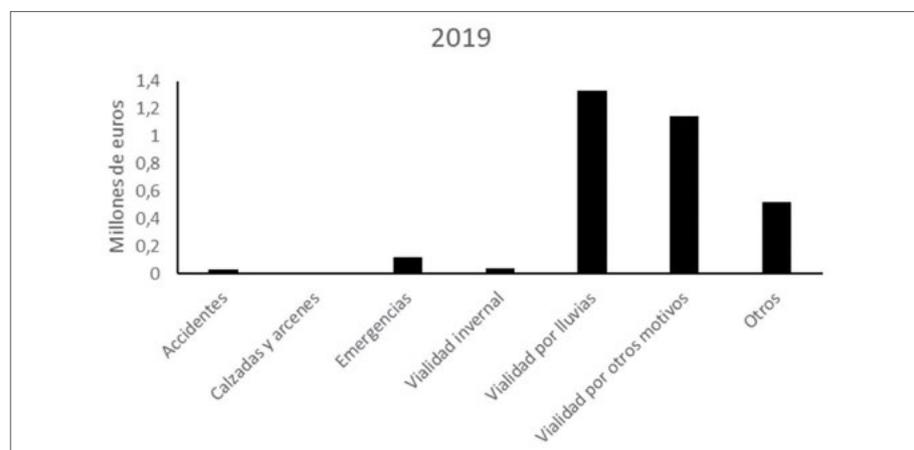
**Figura 3.23**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2019.

En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinaria, el 49% de las inversiones fueron destinadas a firmes y pavimentos, el 13,9% a señalización y balizamiento, el 9,95% a obras de fábrica, el 9,91% a drenaje, el 8,3% a sistemas de contención, el 7,2% a taludes y márgenes, el 1,6% a instalaciones y el 0,2% a otras actuaciones (Figura 3.24). En cuanto a las actuaciones de ayuda a la vialidad, el 41,6% de las inversiones fueron destinadas a la vialidad por lluvias, el 1,2% a vialidad invernal, el 36% a la vialidad por otros motivos, el 3,8% a emergencias, el 0,9% a accidentes y el 16,5% a otras actuaciones (Figura 3.25).

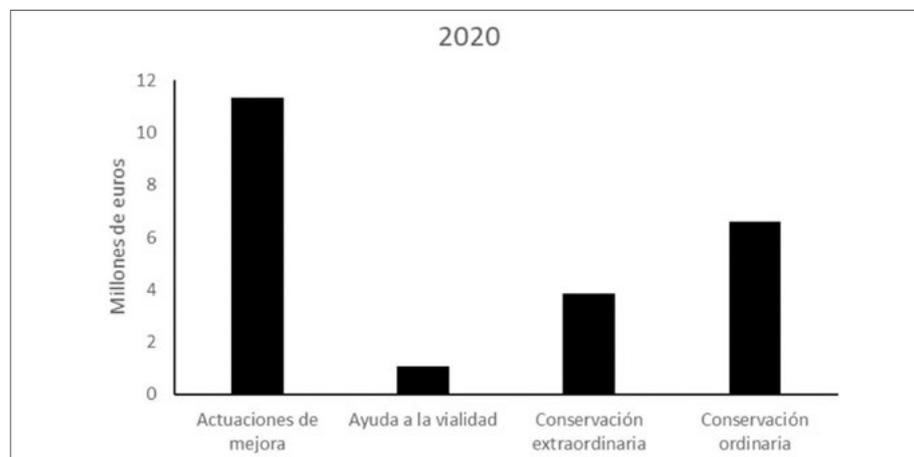
**Figura 3.24**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2019.



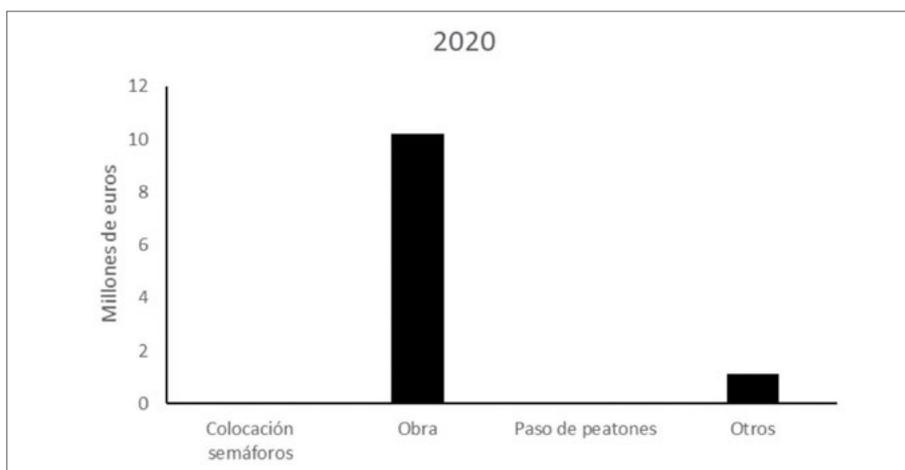
**Figura 3.25**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2019.



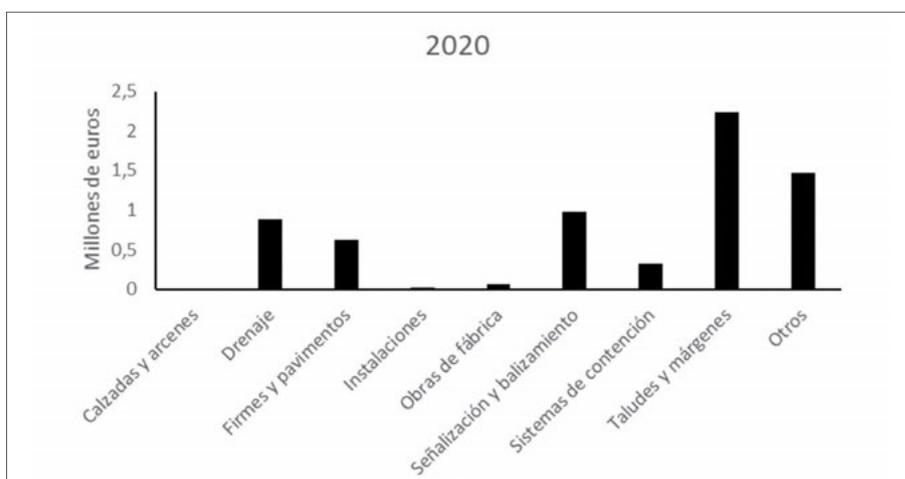
**Figura 3.26**  
Distribución de las inversiones en 2020 por grupos de actuación.



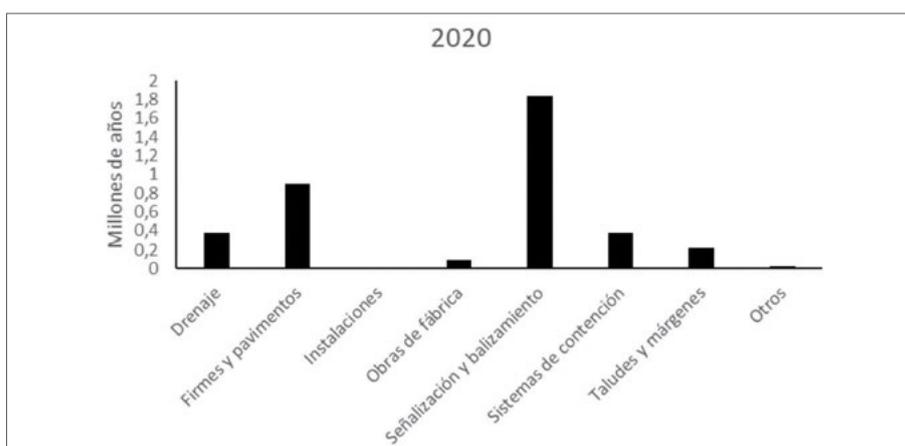
En 2020 las inversiones fueron destinadas de la siguiente manera: el 49,6% a actuaciones de mejora, el 29% a actuaciones de conservación ordinaria, el 16,8% a actuaciones de conservación extraordinaria y el 4,6% a actuaciones de ayuda a la vialidad (Figura 3.26). En cuanto a las actuaciones de mejora funcional, el 90,1% de las inversiones fueron destinadas a obras y el 9,9% a otras actuaciones (Figura 3.27). En cuanto a las actuaciones de conservación ordinaria, el 33,9% de las inversiones fueron destinadas a taludes y márgenes, el 14,8% a señalización y balizamiento, el 13,5% a drenaje, el 9,4% a firmes y pavimentos, el 4,9% a sistemas de contención, el 1% a obras de fábrica, el 0,5% a instalaciones y el 22,2% a otras actuaciones (Figura



**Figura 3.27**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de mejora en 2020.



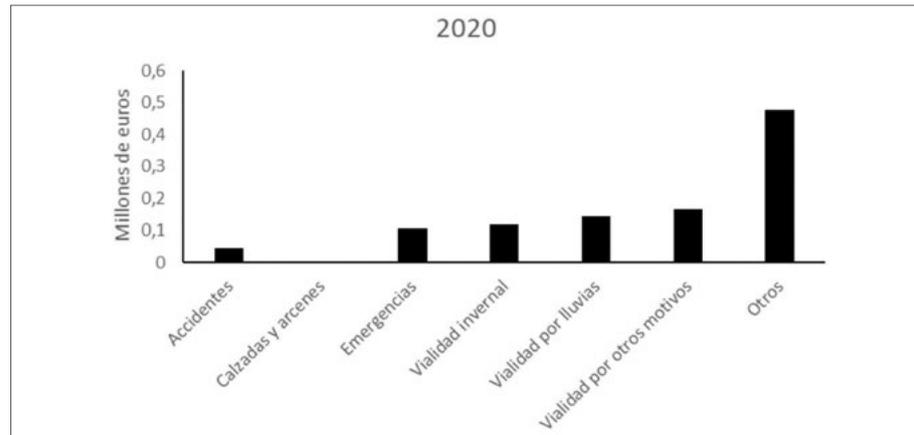
**Figura 3.28**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2020.



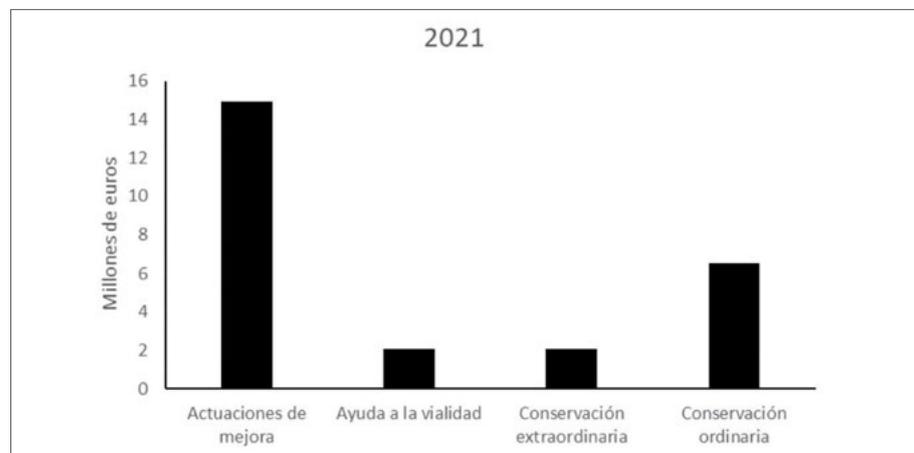
**Figura 3.29**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2020.

3.28). En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinaria, el 48% de las inversiones fueron destinadas a señalización y balizamiento, el 23,5% a firmes y pavimentos, el 9,8% a sistemas de contención, el 9,7% a drenaje, el 5,9% a taludes y márgenes, el 2,5% a obras de fábrica y el 0,6% a otras actuaciones (Figura 3.29). En cuanto a las actuaciones de ayuda a la vialidad, el 13,5% de las inversiones fueron destinadas a vialidad por lluvias, el 11,2% a vialidad invernal, el 15,6% a vialidad por otros motivos, el 9,9% a emergencias, el 4,4% a accidentes y el 45,4% a otras actuaciones (Figura 3.30).

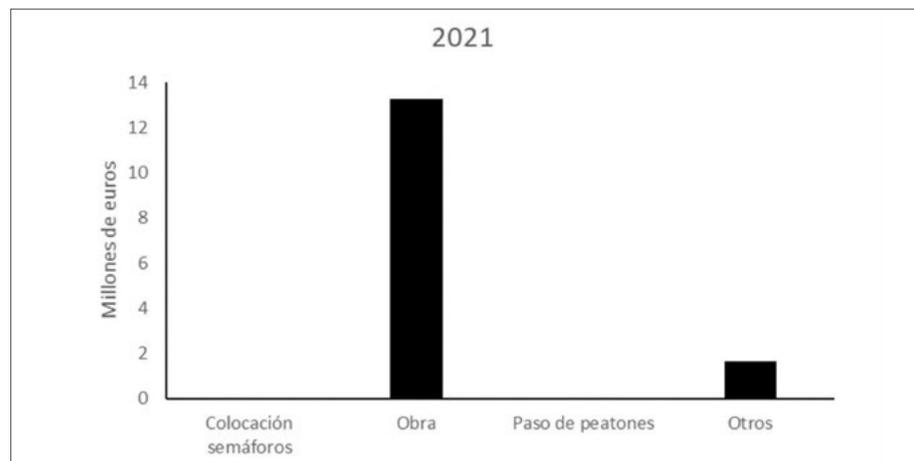
**Figura 3.30**  
Distribución  
de las inversiones  
de las actuaciones  
de ayuda  
a la vialidad  
en 2020.



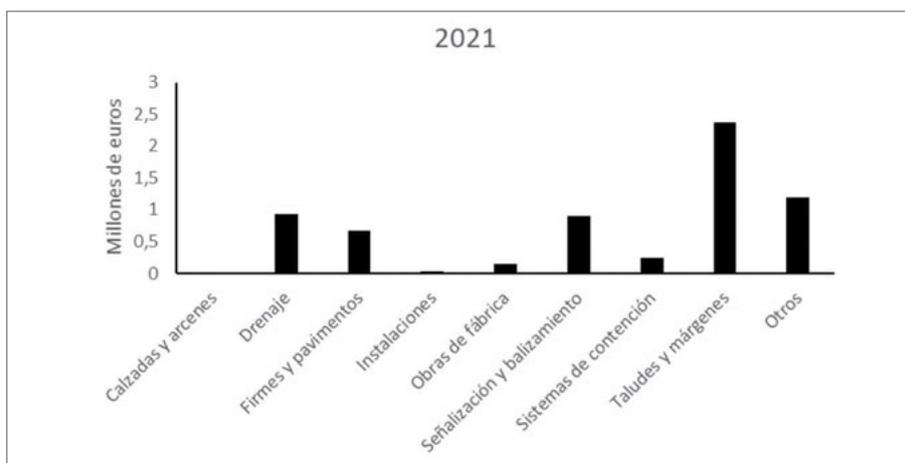
**Figura 3.31**  
Distribución  
de las inversiones  
en 2021 por grupos  
de actuación.



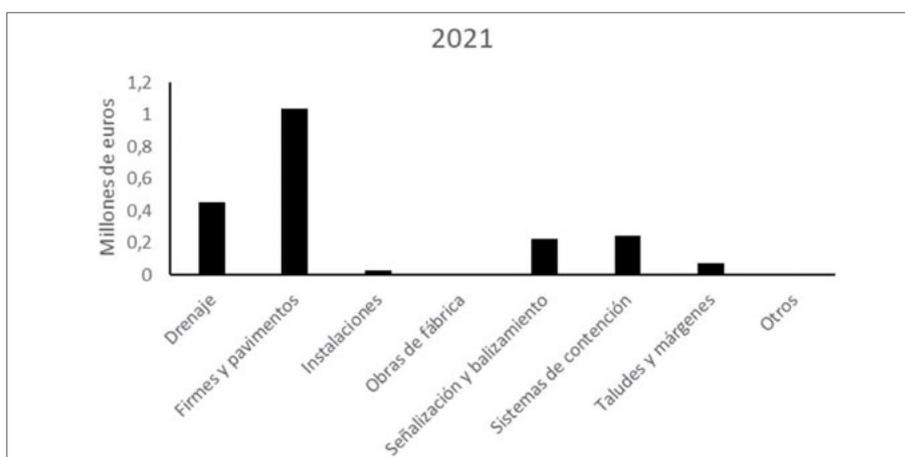
**Figura 3.32**  
Distribución  
de las inversiones  
de las actuaciones  
de mejora en 2021.



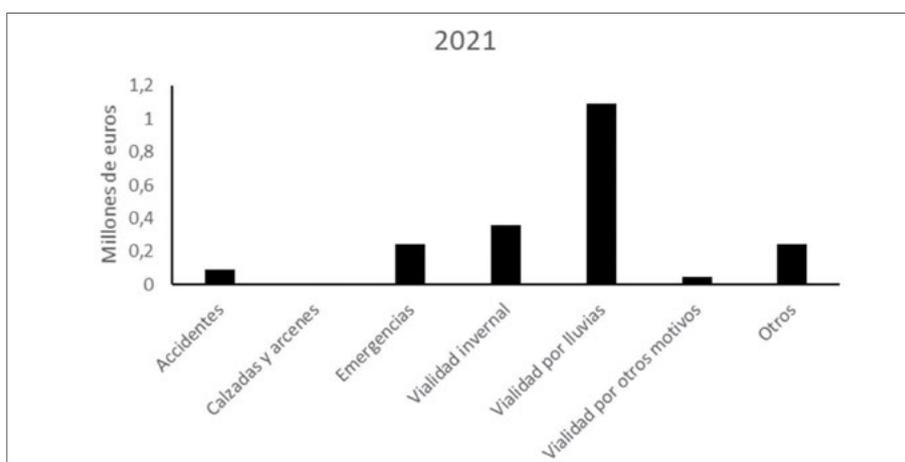
En 2021 las inversiones fueron destinadas de la siguiente manera: el 58,4% a actuaciones de mejora, el 25,5% a actuaciones de conservación ordinaria, el 8,1% a actuaciones de conservación extraordinaria y el 8,1% a actuaciones de ayuda a la vialidad (Figura 3.31). En cuanto a las actuaciones de mejora funcional, el 89% de las inversiones fueron destinadas a obras y el 11% a otras actuaciones (Figura 3.32). En cuanto a las actuaciones de conservación ordinaria, el 36,5% de las inversiones fueron destinadas a taludes y márgenes, el 14,4% a drenaje, el 13,8% a señalización y balizamiento, el 10,4% a firmes y pavimentos, el 3,8% a sistemas de contención, el 2,3% a obras de fábrica, el 0,5% a instalaciones y el 18,3% a otras actuaciones (Figura 3.33).



**Figura 3.33**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación ordinaria en 2021.



**Figura 3.34**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de conservación extraordinaria en 2021.



**Figura 3.35**  
Distribución de las inversiones de las actuaciones de ayuda a la vialidad en 2021.

En cuanto a las actuaciones de conservación extraordinaria, el 50,2% de las inversiones fueron destinadas a firmes y pavimentos, el 21,9% a drenaje, el 11,7% a sistemas de contención, el 11% a señalización y balizamiento, el 3,7% a taludes y márgenes, el 1,3% a instalaciones, el 0,04% a obras de fábrica y el 0,1% a otras actuaciones (Figura 3.34). En cuanto a las actuaciones de ayuda a la vialidad, el 52,8% de las inversiones fueron destinadas a vialidad por lluvias, el 17,3% a vialidad invernal y el 2,1% a vialidad por otros motivos, el 11,7% a emergencias, el 4,4% a accidentes y el 11,7% a otras actuaciones (Figura 3.35).





CAPÍTULO

04



# TERRITORIALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA EN EL SISTEMA DE CARRETERAS

*Jordi Gimeno  
Elena Álvarez  
Ghaleb Fansa  
Josep Sabater*



CV-34

km

53

# TERRITORIALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA EN EL SISTEMA DE CARRETERAS

*Jordi Gimeno  
Elena Álvarez  
Ghaleb Fansa  
Josep Sabater*

## FUENTES DE INFORMACIÓN Y METODOLOGÍA DE TRABAJO DEL ANÁLISIS DE LA TERRITORIALIZACIÓN DE LAS INVERSIONES

Este apartado hace referencia a la metodología aplicada con la finalidad de territorializar los datos de inversión realizada en la Provincia de Valencia en materia de carreteras, basada en la inversión a escala comarcal.

La información estadística de partida se ha clasificado en **dos categorías**.

**A. La primera es una base de datos alfanumérica, que comprende 52.500 registros, aproximadamente, y que contienen las actuaciones acometidas en el período 2017 y 2021, organizadas en los siguientes cuatro grupos:**

1. Ayuda a la vialidad: incluye las actuaciones que se realizan con el objetivo de que la circulación por las carreteras se mantenga en adecuadas condiciones bajo cualquier circunstancia.
2. Conservación ordinaria: son las tareas que se realizan de manera repetitiva con el fin de mantener las infraestructuras en las condiciones más óptimas posibles.
3. Conservación extraordinaria: son aquellas actuaciones que se ejecutan con el tiempo en determinados lugares de las carreteras, con el fin de restablecer lo que se ha deteriorado y mejorar así las condiciones de uso de las mismas.
4. Actuaciones de mejora funcional: estas aportan un nuevo valor a la carretera. En este grupo se engloba desde las mejoras destinadas a la seguridad vial hasta una mejora en la red de carreteras entre poblaciones.

Cada actuación recoge datos de coste, años de realización, y el tramo de carretera donde se ha llevado a cabo dicha actuación.

**B. La segunda categoría es una capa vectorial de las inversiones acometidas para el período 2017 y 2021, con geometrías lineales y puntuales de las actuaciones, organizadas en los cuatro grupos antes mencionados. Asimismo, cada actuación dispone de datos de coste y de años de realización.**

Para la identificación de la territorialización de las inversiones se ha seguido las dos siguientes fases:

#### **1. Normalización de los datos**

En esta fase se ha unificado las denominaciones utilizadas para hacer referencia a los tramos de carreteras; así mismo se ha completado los atributos de algunas actuaciones que no estaban incluidas en ningún grupo.

#### **2. Asignación de comarca**

En la base de datos alfanumérica, se ha empleado la denominación de tramo de carretera para asignar el nombre de la comarca a la actuación realizada. En las de actuaciones que no estaban asignadas a ningún tramo de carretera o estaban asignadas a los centros de conservación se han considerado como inversiones comunes para el conjunto de las comarcas.

En la capa vectorial se ha asignado el nombre de la comarca a los datos vectoriales de inversiones puntuales intersectando la capa de actuaciones con la capa vectorial de comarcas. Para los datos vectoriales de inversiones lineales, se ha dividido el importe de cada actuación lineal entre las comarcas donde se encuentran de forma proporcional a la longitud de la carretera en dichas comarcas.

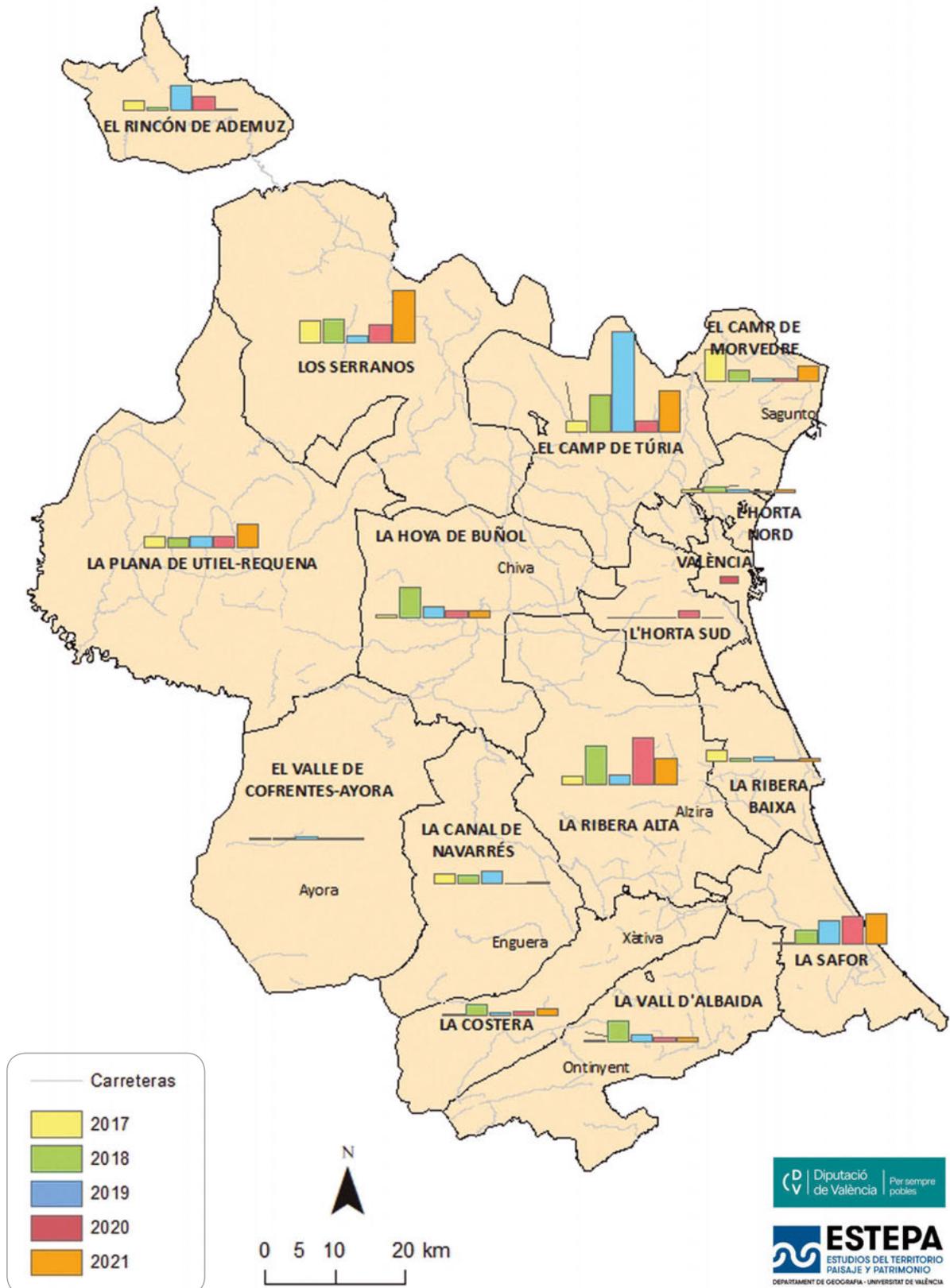
El resultado de dichas tareas ha sido la creación de una base de datos común para todas las actuaciones, y se ha procedido a la agregación de los importes de la inversión por comarcas según el año de la inversión y los cuatro grupos de inversiones establecidos. Asimismo, se ha confeccionado la cartografía necesaria para la realización del análisis territorial tanto a nivel de tipologías de actuación como para la evolución de las inversiones en el periodo del estudio.

## **4.1. LOCALIZACIÓN DE LAS INVERSIONES EN CARRETERAS POR COMARCAS. EL ESCENARIO TERRITORIAL**

En el capítulo 3 hemos presentado las inversiones totales en carreteras correspondientes a Diputación de Valencia en función de las distintas tipologías y anualidades, que eran unos 135 millones de euros, para el periodo de estudio 2017-2021. A continuación, procedemos a definir dichas inversiones en el escenario territorial, para cada una de las comarcas de la provincia de Valencia, y para ello únicamente consideraremos aquellas inversiones asignadas a comarcas concretas. Nos referimos a un total de 96.336.243 euros, o el 71,3% del total de inversiones en carreteras.

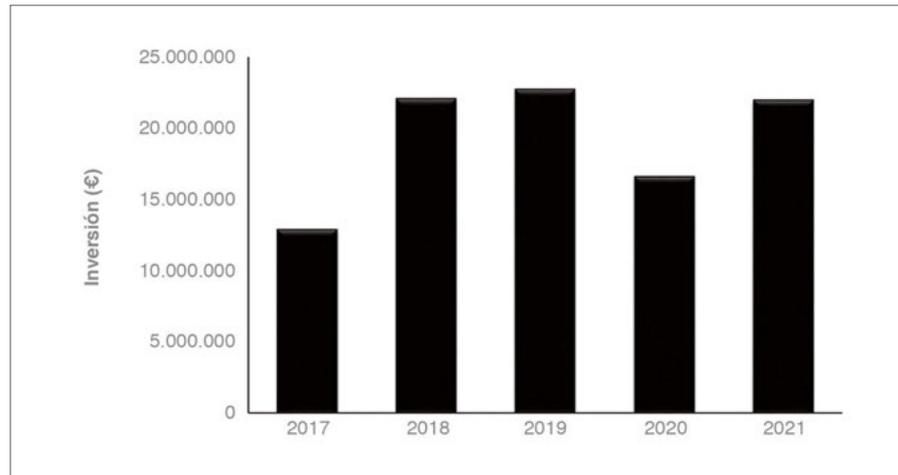
Del total de los 96 millones de euros que pudieron territorializarse, un 13,4% se invirtieron en 2017, un 22,9% en 2018, un 23,6% en 2019, un 17,3% en 2020 y un 22,8% en 2021 (Figura 4.1).

INVERSIONES TOTALES ANUALES 2017-2021



Mapa 4.1. Inversiones totales anuales (2017-2021) destinadas a las carreteras de Diputación de Valencia en cada una de las comarcas de la provincia de Valencia.

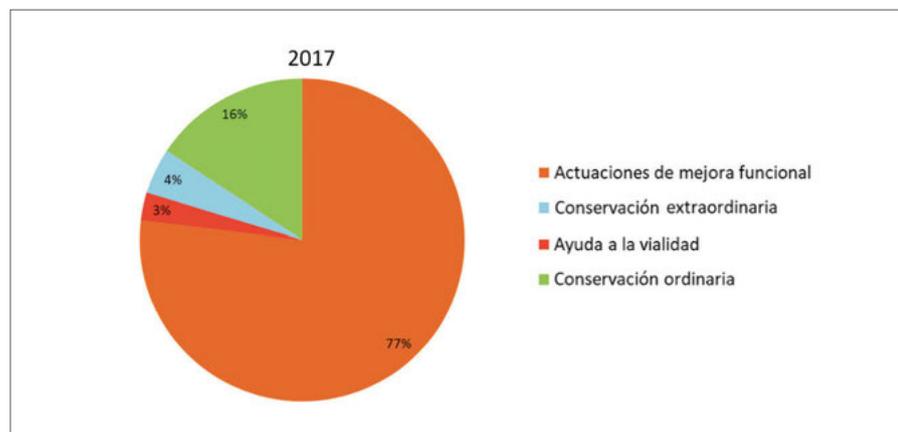
**Figura 4.1**  
Inversiones totales asignadas a comarcas concretas en cada uno de los años de estudio.

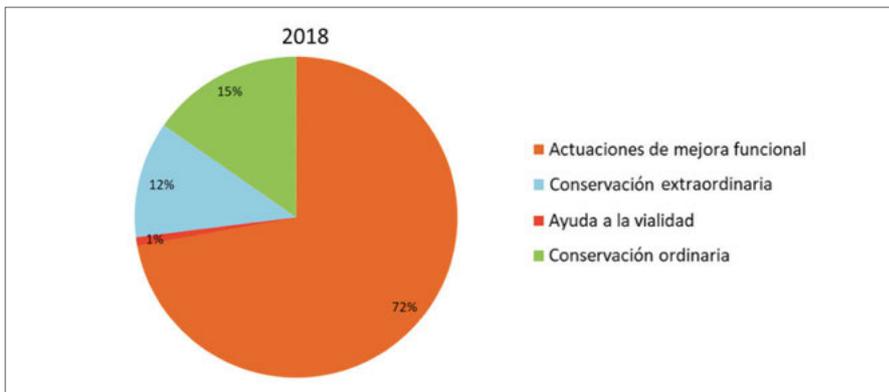


Las inversiones totales anuales (2017-2021) a escala comarcal se detallarán en el apartado 3 de este capítulo. Si exceptuamos la ciudad de Valencia, en la que sólo consta la inversión de unos 500.000 euros en 2020, en términos generales podemos afirmar que se invirtió más en El Camp de Morvedre en 2017, en La Ribera Alta en 2018 y 2020, en El Camp de Túria en 2019 y en Los Serranos en 2021. Las inversiones fueron menores en L’Horta Sud en todos los años, excepto en 2020, que fue en El Valle de Cofrentes-Ayora (Mapa 4.1).

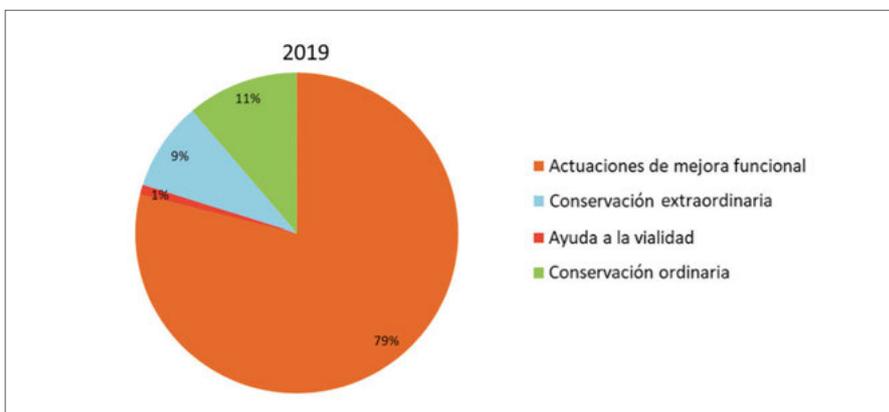
Las inversiones que dedica Diputación de Valencia a su red viaria las clasifica en cuatro grupos de actuación: ayuda a la vialidad, conservación ordinaria, conservación extraordinaria y actuaciones de mejora funcional, ya explicadas en el Capítulo 3. A continuación, examinaremos cómo se han distribuido las inversiones ejecutadas en cada año del periodo de estudio (2017-2021) para cada uno de los grupos de actuación (Figuras 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 y 4.6). En las anualidades analizadas, se destinó la mayor parte de las inversiones al grupo de “actuaciones de mejora funcional”, que osciló entre unos 9,9 y unos 17,9 millones de euros. El segundo grupo, en volumen de inversión, fue en todos los años el grupo “conservación ordinaria”, que osciló entre unos 2,0 y unos 3,3 millones de euros. El tercer grupo fue el de “conservación extraordinaria”, que osciló entre unos 0,6 y unos 2,5 millones de euros, y el último grupo, el de “ayuda a la vialidad”, que osciló entre unos 0,2 y unos 0,5 millones de euros.

**Figura 4.2**  
Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2017.

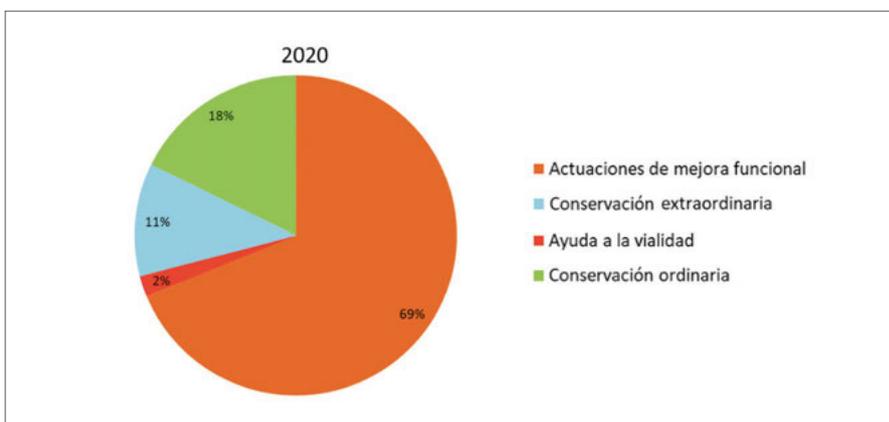




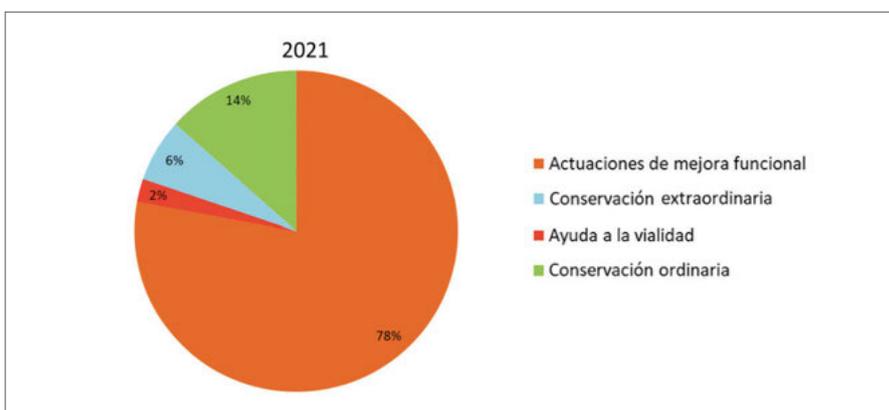
**Figura 4.3**  
Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2018.



**Figura 4.4**  
Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2019.



**Figura 4.5**  
Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2020.



**Figura 4.6**  
Porcentaje de las inversiones territorializadas en cada uno de los grupos de actuación para el año 2021.

## 4.2. DISTRIBUCIÓN DE LAS INVERSIONES TOTALES. ANÁLISIS COMPARATIVO POR CARRETERAS Y COMARCAS

Las inversiones realizadas tanto en una comarca como en una carretera pueden estar condicionadas por diversas circunstancias. En este apartado vamos a analizar las inversiones totales realizadas en las diferentes comarcas de la provincia de Valencia, haciendo así una comparación entre las comarcas valencianas. Además, posteriormente compararemos las inversiones con diferentes variables con el objetivo de analizar si éstas influyen o no en la inversión total realizada en esos territorios.

Se analizan las inversiones totales referentes al volumen de los cuatro grupos en los que se dividen las actuaciones, detallados anteriormente en la metodología. La tabla 4.1 y el mapa 4.2 nos permiten avanzar algunas de las conclusiones.

**Tabla 4.1.** Datos de las inversiones totales por comarca para el periodo de 2017-2021.

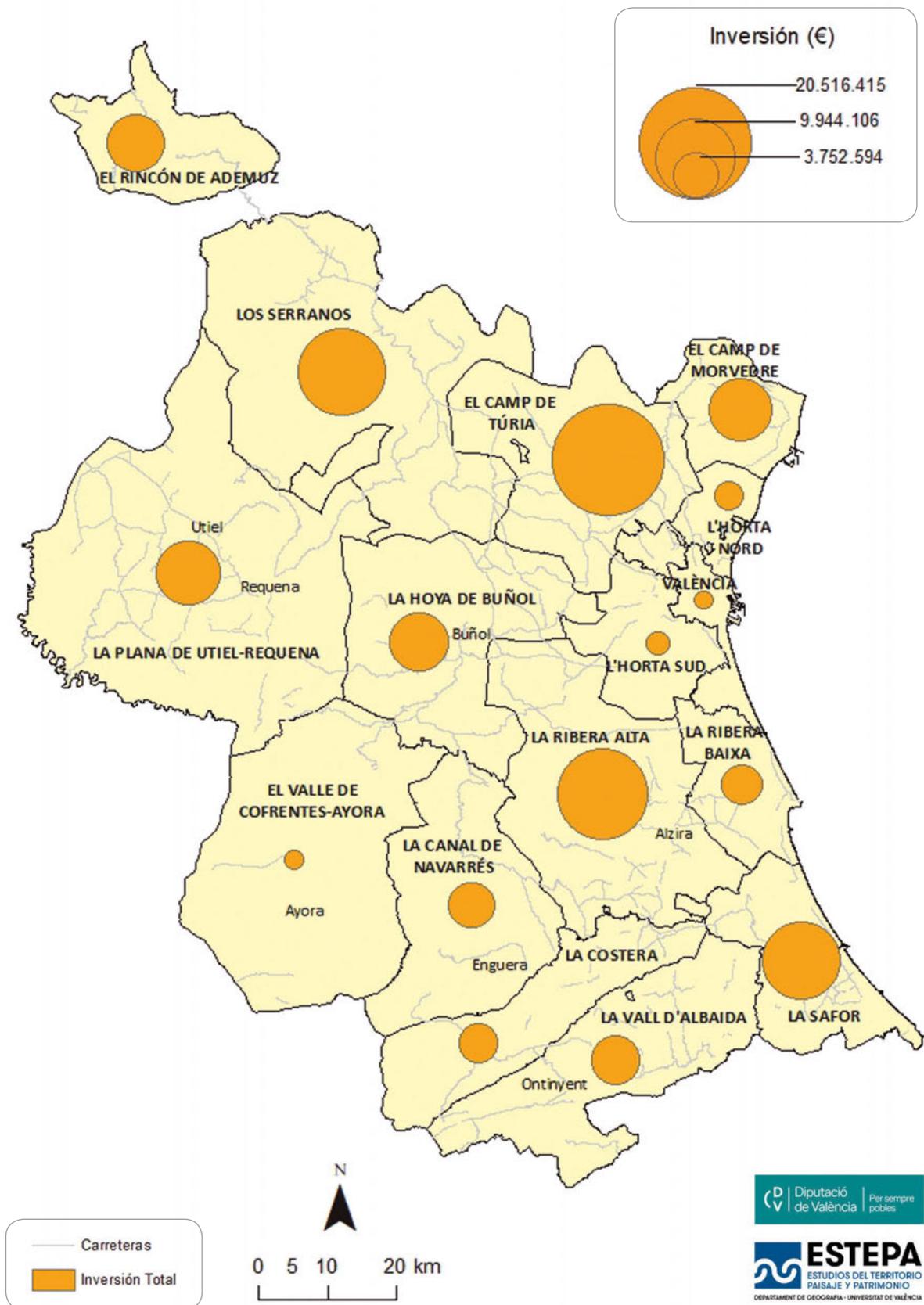
COMARCA	INVERSIONES TOTALES ANUALES	
	TOTAL	PORCENTAJE
El Camp de Morvedre	6.423.906	4,8
El Camp de Túria	20.516.416	15,2
El Rincón de Ademuz	5.452.393	4
El Valle de Cofrentes-Ayora	612.829	0,5
L'Horta Nord	1.342.465	1
L'Horta Sud	877.067	0,6
La Canal de Navarrés	3.425.974	2,5
La Costera	2.441.434	1,8
La Hoya de Buñol	5.709.856	4,2
La Plana de Utiel-Requena	6.812.960	5
La Ribera Alta	13.438.429	9,9
La Ribera Baixa	2.586.313	1,9
La Safor	9.944.106	7,4
La Vald'Albaida	3.752.594	2,8
Los Serranos	12.455.998	9,2
València	543.501	0,4
Genérica	38.748.796	28,7
<b>Total</b>	<b>135.085.038</b>	<b>-</b>

Se observa que no hay un modelo territorial de la distribución de las inversiones en carreteras de la Diputación de Valencia. Sin embargo, se pueden establecer algunas pautas. Las comarcas en las que más se han invertido son El Camp de Túria y La Ribera Alta, con 20.516.416€ y 13.438.429€ respectivamente. La primera de estas comarcas está situada en la zona del segundo anillo metropolitano de la ciudad de Valencia.

En cambio, las comarcas y territorios que presentan unas inversiones menores, son Valencia y El Valle de Cofrentes-Ayora. Ninguna sobrepasa los 900.000€. En el caso de El Valle de Cofrentes-Ayora, la inversión ha ascendido a 612.829€ para el quinquenio 2017-2021.

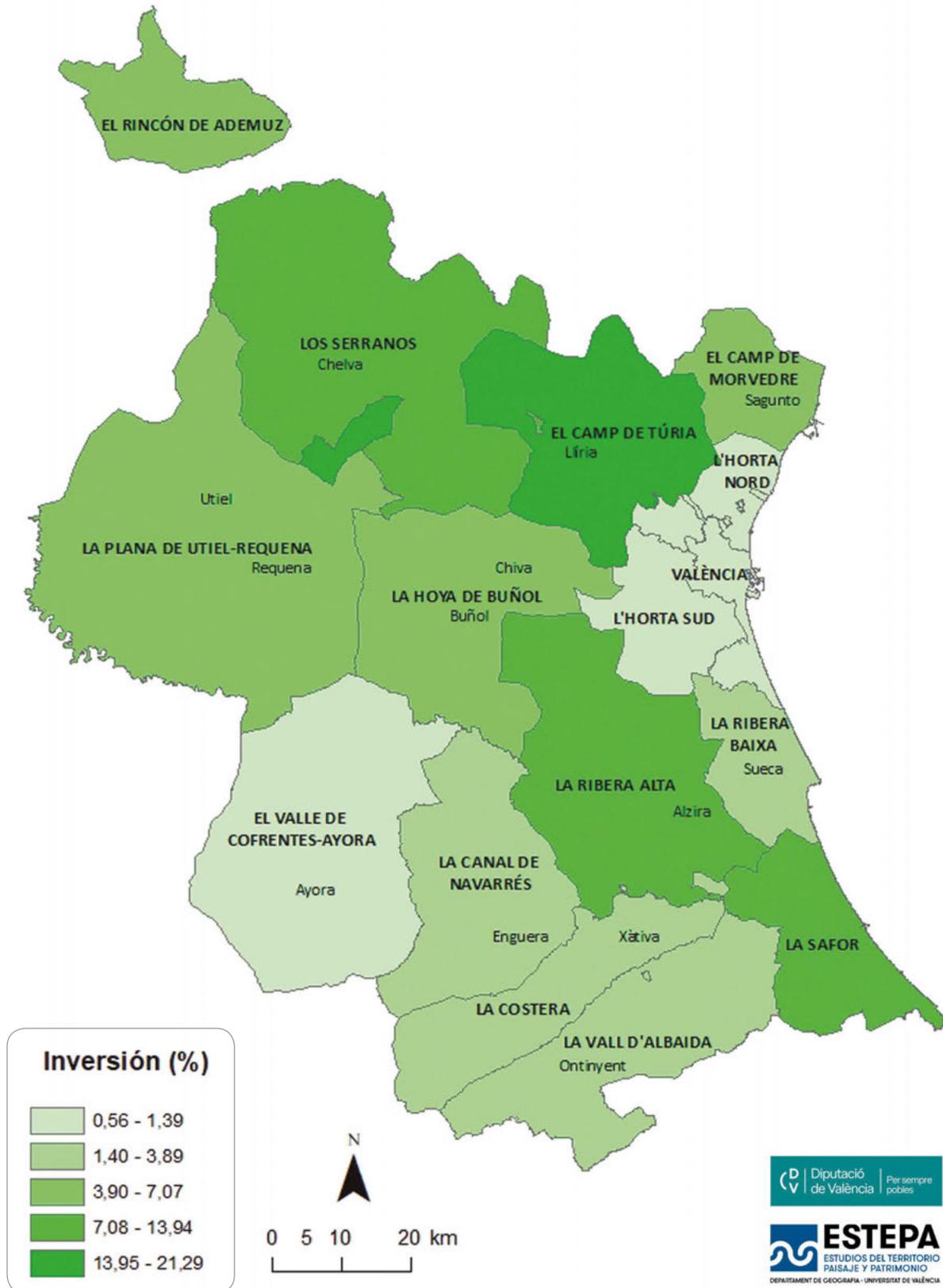
La capital de Valencia merece una mención especial, y es que en carreteras que dependen de la Diputación situadas en ese territorio, únicamente ha habido inversión para el año de 2020. La principal causa es el escaso número de carreteras que pertenecen a la Diputación.

INVERSIONES TOTALES 2017-2021



Mapa 4.2. Inversiones totales por comarca para el periodo de 2017-2021.

### INVERSIÓN DE LOS CUATRO GRUPOS RESPECTO AL TOTAL DE INVERSIÓN 2017-2021



Mapa 4.3. Inversiones totales porcentuales por comarca para el periodo de 2017-2021.

Por otro lado, la tabla 4.1 y el mapa 4.3 nos muestran el porcentaje de inversiones que ha habido en una comarca respecto al total de inversiones de estos cinco años. El mapa de coropletas permite visualizar qué comarcas destacan por canalizar las inversiones en carreteras.

El total de inversión destinada para el conjunto de las comarcas durante el periodo de 2017-2021 asciende a 135.085.038 €. La comarca que más porcentaje de inversión ha obtenido es El Camp de Túria, con un 15,2% de la inversión total. Les sigue la Ribera Alta, los Serranos y la Safor. Se trata de comarcas con diferentes rasgos territoriales, que corresponden a la segunda corona metropolitana, zonas rurales deprimidas con procesos de despoblación, o espacios geográficos en el litoral, con destacados sistemas urbanos y actividades económicas (agricultura intensiva de regadío, industria, actividad turística).

¿Qué factores pueden estar condicionando la territorialización de las inversiones en carreteras de la Diputación? Algunas variables pueden facilitarnos la deducción de cuáles pueden ser parte de los condicionantes.

### **1. La concentración geográfica de carreteras de la Diputación**

Se observa una relación directamente proporcional entre la distribución de las inversiones y el volumen de carreteras de la Diputación en el territorio comarcal. Como hemos observado en la figura del capítulo 2 perteneciente a las carreteras “supracomarcales”, el sector central dispone de manera significativa un menor volumen de carreteras que los sectores septentrional y meridional. En estos casos, hay una mayoría de vías supracomarcales que se conectan tanto con las zonas norte-sur como este-oeste de la provincia.

Por ende, podemos destacar a las comarcas situadas en la zona norte porque son las que más inversiones y número de carreteras presentan, debido a su vez a que en esos territorios encontramos la red de carreteras más compleja de la provincia.

### **2. La evolución de la inversión en carreteras de la Diputación**

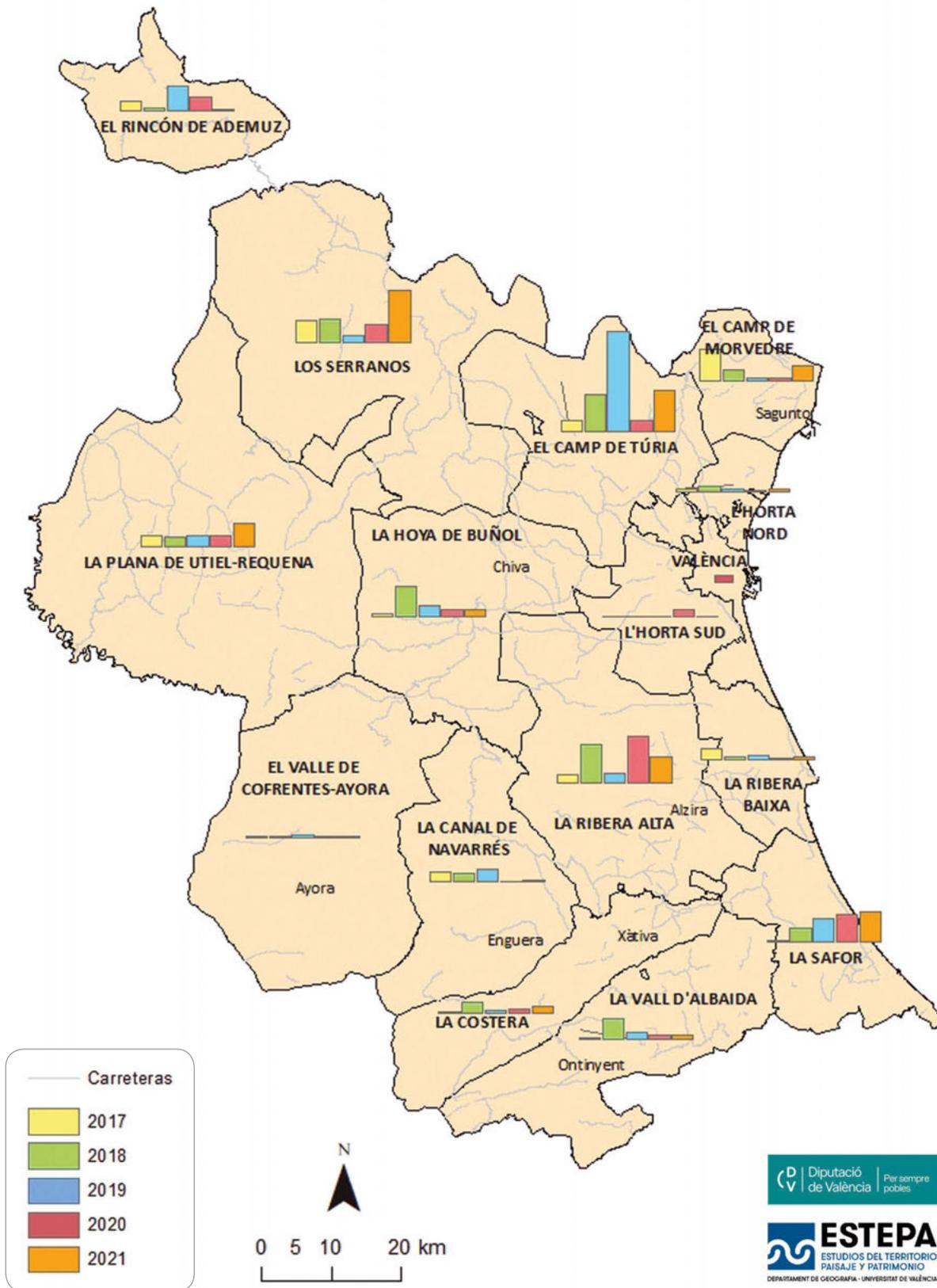
Cómo han evolucionado las inversiones en carreteras puede ser una variable más a tener en cuenta. Por ello se analiza a continuación la evolución de las inversiones anuales en las respectivas comarcas. Como se indica en el mapa 4.4, en términos generales el año más destacado fue 2019, especialmente en las comarcas como Camp de Túria o El Rincón de Ademuz. Las partidas han ido descendiendo para el período 2020-2021 en estas comarcas. La incidencia del Covid-19 y sus efectos posteriores se aprecian.

Por último, podemos observar en esta misma figura como son las comarcas que forman la vertiente sur de la provincia de Valencia, las que tienen unas inversiones menores que las demás. Nos referimos a La Vall d'Albaida, La Costera, el Valle de Cofrentes-Ayora, y la Canal de Navarrés. Se aprecia una dinámica cronológica en el comportamiento territorial de las inversiones en las carreteras, que confirma las diferencias territoriales apuntadas anteriormente.

### **3. El tráfico de las carreteras de la Diputación**

Una de las variables que condiciona a la estructura de la red de carreteras es el tráfico de vehículos, medido a través de la Intensidad Media Diaria (IMD en adelante). Como hemos apuntado en el capítulo 2, la IMD podemos dividirla en dos grupos: IMD pesada y ligera. La primera de ellas

INVERSIONES TOTALES ANUALES 2017-2021



Mapa 4.4. Evolución de las inversiones totales por comarca para el periodo de 2017-2021.

obviamente está conformada por aquellos vehículos que comprenden en su mayoría camiones y autobuses. ¿Se puede afirmar que hay una relación directa entre los valores medios comarcales de aforos (IMD) y las inversiones realizadas?

La tabla 4.2.1 hace referencia a la inversión total por carretera. Además, se recoge en el mismo cuadro los valores medios por carretera de los aforos correspondientes, así como los valores relativos de ambas variables.

Se observa cómo en ocasiones existe una relación directa entre los aforos y las inversiones, y la longitud de las carreteras. De la misma manera hay carreteras con una relativa concentración de inversiones que coincide con unos aforos destacados. Es el caso de la CV-310, que aglutina el 12,74% de la inversión realizada en las diferentes vías de la provincia de Valencia y, además, acoge un aforo del 3,20%. Se trata de la carretera con más aforo de la provincia y la de mayor inversión en la comarca del Camp de Túria. Es lógico, pues, que se produzca una relación directa entre volumen de tráfico de vehículos y las inversiones en carreteras.

Del mismo modo, hay casos en los cuales algunas carreteras con un aforo limitado, y que, además, son destino de escasas inversiones. Es el caso por ejemplo de la CV-314, con un 0,15% de inversión y un 0,45% de aforo.

No obstante, esta correlación directa, entre inversiones en carreteras y los aforos, no siempre se produce. En ocasiones, cuando se introduce la componente de territorios o comarcas en proceso de despoblación, los aforos son mínimos. En estos casos dicho criterio se ve modificado, pues hay una discriminación positiva a favor de estos territorios-comarcas con bajas densidades demográficas, con apenas unos pocos miles de habitantes, y con manifiestas necesidades de mejora en accesibilidad.

En ese sentido, la CV-345 presenta una considerable inversión, hablamos del 6,92% del total de las inversiones realizadas para el quinquenio de 2017-2021. Sin embargo, únicamente le corresponde un aforo del 0,23%. En un escenario similar se halla la CV-363, cuya inversión representa un 4,46% del total, y únicamente recoge el 0,02% de los aforos totales. Subrayamos, en consecuencia, un criterio a tener presente, relacionado con los desequilibrios territoriales, con la falta de cohesión territorial y social de algunas de las comarcas valencianas.

CARRETERA	Coste (€)	Aforo	Porcentajes	
			Coste (€)	Aforo
CV-304	792.627	3.083	0,59	4,62
CV-305	106.267	1.444	0,08	2,16
CV-307	47.834	970	0,04	1,45
CV-310	17.214.852	2.136	12,74	3,20
CV-311	223.782	683	0,17	1,02
CV-314	196.705	299	0,15	0,45
CV-315	1.489.639	1.131	1,10	1,69
CV-316	24.596	2.035	0,02	3,05
CV-317	3.110.437	531	2,30	0,79

**Tabla 4.2.1.**  
Datos de las  
inversiones totales  
por carretera  
según el aforo  
de la misma.

**Tabla 4.2.1.**  
Datos de las  
inversiones totales  
por carretera  
según el aforo  
de la misma.

CARRETERA	Coste (€)	Aforo	Porcentajes	
			Coste (€)	Aforo
CV-319	26.736	317	0,02	0,47
CV-320	750.088	970	0,56	1,45
CV-321	124.586	43	0,09	0,06
CV-323	78.470	196	0,06	0,29
CV-324	631.290	281	0,47	0,42
CV-326	39.738	279	0,03	0,42
CV-327	71.527	290	0,05	0,43
CV-328	81.152	24	0,06	0,04
CV-329	69.241	47	0,05	0,07
CV-331	117.045	313	0,09	0,47
CV-334	113.274	30	0,08	0,04
CV-336	2.590.452	2.144	1,92	3,21
CV-339	137.888	455	0,10	0,68
CV-341	558.266	16	0,41	0,02
CV-342	16.512	2	0,01	-
CV-343	10.782	2	0,01	-
CV-344	42.499	9	0,03	0,01
CV-345	9.345.868	151	6,92	0,23
CV-346	275.307	6	0,20	0,01
CV-347	180.588	39	0,13	0,06
CV-348	15.575	1	0,01	-
CV-349	31.014	1	0,02	-
CV-350	331.992	10	0,25	0,01
CV-352	28.985	5	0,02	0,01
CV-353	10.924	9	0,01	0,01
CV-354	39.388	11	0,03	0,02
CV-357	15.008	7	0,01	0,01
CV-358	12.540	4	0,01	0,01
CV-359	13.627	4	0,01	0,01
CV-361	7.477	1	0,01	-
CV-362	20.617	2	0,02	-
CV-363	6.027.647	13	4,46	0,02
CV-364	1.223.804	73	0,91	0,11
CV-370	1.509.874	1.295	1,12	1,94
CV-371	120.666	1.141	0,09	1,71
CV-372	37.303	525	0,03	0,79
CV-374	400.344	1.375	0,30	2,06
CV-375	332.935	1.777	0,25	2,66
CV-376	410.912	497	0,30	0,74
CV-377	582.758	80	0,43	0,12
CV-378	99.542	1.155	0,07	1,73

CARRETERA	Coste (€)	Aforo	Porcentajes	
			Coste (€)	Aforo
CV-379	630.162	119	0,47	0,18
CV-380	1.275.234	121	0,94	0,18
CV-381	71.871	5	0,05	0,01
CV-382	24.069	38	0,02	0,06
CV-383	137.508	229	0,10	0,34
CV-384	256.535	123	0,19	0,18
CV-391	952.398	9	0,71	0,01
CV-392	214.386	12	0,16	0,02
CV-394	131.826	40	0,10	0,06
CV-395	2.684.679	122	1,99	0,18
CV-396	144.090	12	0,11	0,02
CV-401	407.349	4.603	0,30	6,89
CV-405	607.362	1.445	0,45	2,16
CV-408	55.004	1.660	0,04	2,49
CV-409	52.420	909	0,04	1,36
CV-413	153.537	295	0,11	0,44
CV-415	6.029.663	5.668	4,46	8,49
CV-416	272.088	119	0,20	0,18
CV-417	86.355	101	0,06	0,15
CV-421	159.227	38	0,12	0,06
CV-422	220.397	70	0,16	0,11
CV-423	15.027	23	0,01	0,03
CV-424	645.133	781	0,48	1,17
CV-425	1.581.399	523	1,17	0,78
CV-426	58.908	9	0,04	0,01
CV-427	65315	24	0,05	0,04
CV-428	1.080.727	51	0,80	0,08
CV-429	2.090.165	136	1,55	0,20
CV-431	38.028	4	0,03	0,01
CV-432	36.311	2	0,03	-
CV-433	9.722	10	0,01	0,01
CV-434	43.116	16	0,03	0,02
CV-435	3.305.680	52	2,45	0,08
CV-436	12.036	21	0,01	0,03
CV-437	437.615	35	0,32	0,05
CV-441	108.893	57	0,08	0,08
CV-442	348.502	4	0,26	0,01
CV-443	53.477	4	0,04	0,01
CV-444	23.637	28	0,02	0,04
CV-446	554.622	16	0,41	0,02
CV-448	4.786	20	0,00	0,03

**Tabla 4.2.1.**  
 Datos de las  
 inversiones totales  
 por carretera  
 según el aforo  
 de la misma.

**Tabla 4.2.1.**  
Datos de las  
inversiones totales  
por carretera  
según el aforo  
de la misma.

CARRETERA	Coste (€)	Aforo	Porcentajes	
			Coste (€)	Aforo
CV-450	1.915.938	18	1,42	0,03
CV-452	154.255	13	0,11	0,02
CV-454	27.392	1	0,02	-
CV-455	921.017	40	0,68	0,06
CV-459	54.596	1	0,04	-
CV-460	371.277	11	0,27	0,02
CV-461	19.599	13	0,01	0,02
CV-465	41.372	22	0,03	0,03
CV-467	352.765	12	0,26	0,02
CV-468	151.827	10	0,11	0,02
CV-469	365.255	3	0,27	0,00
CV-470	1.580.456	88	1,17	0,13
CV-471	42.924	4	0,03	0,01
CV-472	219.325	15	0,16	0,02
CV-473	445.969	26	0,33	0,04
CV-474	437.985	13	0,32	0,02
CV-475	1.113.108	26	0,82	0,04
CV-478	153.255	32	0,11	0,05
CV-479	77.084	38	0,06	0,06
CV-481	14.693	29	0,01	0,04
CV-482	14.940	10	0,01	0,01
CV-483	126.990	13	0,09	0,02
CV-502	356.960	524	0,26	0,78
CV-503	94.824	232	0,07	0,35
CV-505	2.668.538	337	1,98	0,51
CV-506	25.722	51	0,02	0,08
CV-507	102.711	228	0,08	0,34
CV-508	120.905	124	0,09	0,19
CV-509	1.524.560	1.349	1,13	2,02
CV-510	779.774	615	0,58	0,92
CV-511	71.970	275	0,05	0,41
CV-512	36.695	301	0,03	0,45
CV-513	40.278	420	0,03	0,63
CV-520	1.037.854	344	0,77	0,52
CV-522	333.785	60	0,25	0,09
CV-523	75.474	171	0,06	0,26
CV-525	113.134	273	0,08	0,41
CV-541	110.555	173	0,08	0,26
CV-542	23.348	65	0,02	0,10
CV-543	46.085	30	0,03	0,04
CV-544	108.292	24	0,08	0,04

CARRETERA	Coste (€)	Aforo	Porcentajes	
			Coste (€)	Aforo
CV-545	101.351	246	0,08	0,37
CV-546	31.884	209	0,02	0,31
CV-555	349.385	66	0,26	0,10
CV-557	309.528	102	0,23	0,15
CV-558	25.287	35	0,02	0,05
CV-560	1.054.156	412	0,78	0,62
CV-561	102.498	90	0,08	0,14
CV-562	30.875	169	0,02	0,25
CV-563	23.921	178	0,02	0,27
CV-566	11.018	117	0,01	0,17
CV-570	78.025	100	0,06	0,15
CV-571	128.715	35	0,10	0,05
CV-573	37.754	62	0,03	0,09
CV-575	270.209	128	0,20	0,19
CV-576	600.209	116	0,44	0,17
CV-577	15.883	40	0,01	0,06
CV-578	209.767	100	0,16	0,15
CV-580	5.818.094	3.864	4,31	5,79
CV-584	673.794	643	0,50	0,96
CV-589	234.125	62	0,17	0,09
CV-593	161.884	488	0,12	0,73
CV-597	209.457	281	0,16	0,42
CV-598	74.559	141	0,06	0,21
CV-600	1.932.243	327	1,43	0,49
CV-601	27.841	36	0,02	0,05
CV-602	4.578	179	0,00	0,27
CV-603	263.835	602	0,20	0,90
CV-605	2.788.567	464	2,06	0,69
CV-612	93.822	87	0,07	0,13
CV-613	19.176	15	0,01	0,02
CV-614	269.089	100	0,20	0,15
CV-615	520.697	183	0,39	0,27
CV-616	57.068	21	0,04	0,03
CV-618	50.287	65	0,04	0,10
CV-622	59.602	9	0,04	0,01
CV-639	33.192	33	0,02	0,05
CV-640	126.856	123	0,09	0,18
CV-641	66.463	25	0,05	0,04
CV-642	90.949	203	0,07	0,30
CV-649	50.673	169	0,04	0,25
CV-651	878.163	133	0,65	0,20

**Tabla 4.2.1.**  
 Datos de las  
 inversiones totales  
 por carretera  
 según el aforo  
 de la misma.

**Tabla 4.2.1.**  
Datos de las  
inversiones totales  
por carretera  
según el aforo  
de la misma.

CARRETERA	Coste (€)	Aforo	Porcentajes	
			Coste (€)	Aforo
CV-652	431.190	38	0,32	0,06
CV-654	283.575	5	0,21	0,01
CV-655	346.737	57	0,26	0,09
CV-656	2.287.630	17	1,69	0,03
CV-657	63.202	2	0,05	-
CV-665	187.255	72	0,14	0,11
CV-668	61.914	25	0,05	0,04
CV-670	640.822	1228	0,47	1,84
CV-673	3.356.015	697	2,48	1,04
CV-674	13.158	298	0,01	0,45
CV-675	1.151.612	335	0,85	0,50
CV-678	43.817	140	0,03	0,21
CV-679	266.512	325	0,20	0,49
CV-680	558.559	1084	0,41	1,62
CV-681	8.757	222	0,01	0,33
CV-682	63.314	247	0,05	0,37
CV-685	392.109	422	0,29	0,63
CV-687	16.845	33	0,01	0,05
CV-689	10.736	22	0,01	0,03
CV-691	12.652	7	0,01	0,01
CV-794	167.251	27	0,12	0,04

La tabla 4.2.2 hace referencia a la clasificación de las carreteras según el ratio entre las inversiones y la IMD. Se ha optado por realizar una clasificación de dichos valores, por cuartiles. Supone haber agrupado en torno a 50 carreteras en cada cuartil. El primer cuartil (Q1) corresponde a las carreteras en las que hay un ratio menor de inversión según aforo, mientras que el cuarto cuartil (Q4), a las carreteras con un ratio de inversión mayor que el aforo que les caracteriza. Los cuartiles

**Tabla 4.2.2.**  
Clasificación  
de las carreteras  
según la inversión  
y la Intensidad  
Media Diaria.

CLASIFICACIÓN	CARRETERA			
Q1 = inversión < aforo	CV-316	CV-566	CV-304	CV-503
	CV-602	CV-513	CV-511	CV-545
	CV-408	CV-371	CV-374	CV-525
	CV-681	CV-512	CV-649	CV-405
	CV-674	CV-563	CV-339	CV-603
	CV-307	CV-326	CV-678	CV-523
	CV-409	CV-546	CV-311	CV-642
	CV-372	CV-562	CV-593	CV-507
	CV-305	CV-375	CV-542	CV-689
	CV-319	CV-448	CV-331	CV-481
	CV-378	CV-327	CV-577	CV-506
	CV-401	CV-682	CV-323	

CLASIFICACIÓN	CARRETERA			
Q2 = inversión < aforo	CV-687	CV-502	CV-685	CV-613
	CV-680	CV-558	CV-508	CV-510
	CV-413	CV-597	CV-433	CV-353
	CV-670	CV-320	CV-639	CV-315
	CV-598	CV-618	CV-640	CV-461
	CV-436	CV-601	CV-584	CV-329
	CV-383	CV-570	CV-415	CV-482
	CV-573	CV-679	CV-612	CV-580
	CV-382	CV-424	CV-509	CV-543
	CV-541	CV-376	CV-561	CV-465
	CV-423	CV-444	CV-370	CV-691
	CV-314	CV-417	CV-336	CV-441
Q3 = inversión < aforo	CV-479	CV-614	CV-571	CV-555
	CV-357	CV-434	CV-354	CV-522
	CV-384	CV-615	CV-334	CV-352
	CV-578	CV-321	CV-589	CV-317
	CV-575	CV-520	CV-421	CV-600
	CV-324	CV-425	CV-544	CV-605
	CV-416	CV-557	CV-347	CV-655
	CV-668	CV-422	CV-344	CV-794
	CV-560	CV-359	CV-343	CV-622
	CV-665	CV-394	CV-478	CV-651
	CV-616	CV-328	CV-673	CV-426
	CV-641	CV-675	CV-576	CV-377
	CV-427	CV-358	CV-379	CV-361
	CV-342	CV-505	CV-310	
Q4 = inversión < aforo	CV-342	CV-443	CV-455	CV-475
	CV-505	CV-472	CV-432	CV-346
	CV-310	CV-468	CV-454	CV-654
	CV-431	CV-429	CV-349	CV-345
	CV-483	CV-381	CV-657	CV-435
	CV-380	CV-364	CV-467	CV-442
	CV-471	CV-392	CV-474	CV-391
	CV-652	CV-473	CV-350	CV-450
	CV-452	CV-348	CV-446	CV-469
	CV-396	CV-470	CV-460	CV-656
	CV-437	CV-428	CV-341	CV-363
	CV-362	CV-395	CV-459	

**Tabla 4.2.2.**  
*Clasificación de las carreteras según la inversión y la Intensidad Media Diaria.*

Q3 y Q4 están integrados mayoritariamente por carreteras cuyo itinerario discurren al menos por dos comarcas y de larga longitud, mientras que los Q1 y Q2 están constituidos por aquellas carreteras que únicamente transcurren por una única comarca y cuya longitud es menos extensa.

#### 4. La longitud de las carreteras. Los kilómetros de firme para conservar y mejorar

Una cuarta variable que condiciona la distribución de la inversión en carreteras está configurada por los kilómetros de calzada a mantener o mejorar. Nos referimos a su longitud.

Otra de las variables que también puede llegar a afectar a la distribución geográfica de las inversiones totales para las diferentes comarcas es la longitud de las carreteras, analizando como dato la longitud total de las carreteras que dependen de la Diputación situada en cada una de las comarcas que conforman la provincia de Valencia. En la tabla 4.3.1 se recogen ambas variables, longitud de las carreteras de la Diputación y las inversiones acometidas en ellas.

En términos generales, hay una relación directamente proporcional entre ambas variables, fácilmente deducible si tenemos en cuenta que una mayor longitud por carretera implica un mayor potencial de gasto de mantenimiento y conservación a realizar. En la tabla 4.3.1 se aprecia como en la mayoría de las comarcas coinciden los resultados de ambas variables. Destacamos por ejemplo el caso de Los Serranos o el de la Ribera Alta.

No obstante, se aprecian algunos comportamientos que se apartan de dicho criterio. Por una parte, es en la comarca de El Rincón de Ademuz donde encontramos algunas carreteras de escasa longitud y, sin embargo, ostentan un nivel relativamente alto de inversiones; y de la misma manera acontece en la comarca de El Camp de Morvedre. Se trata de comarcas en las cuales los niveles de tráfico de vehículos son bajos (especialmente en el Rincón de Ademuz).

En cambio, hay comarcas en donde la longitud de sus carreteras es muy elevada, y, sin embargo, el volumen de inversiones no es el que en principio debería corresponderles. Nos referimos a las comarcas de La Plana de Utiel-Requena, La Hoya de Buñol y La Vall d'Albaida. En la Plana de Utiel-Requena la longitud de sus carreteras representa un 18,32% del total de las carreteras bajo la competencia de la Diputación, mientras que su inversión es únicamente del 5%. Del mismo modo se observa con las otras dos comarcas: en la Hoya de Buñol sus carreteras representan el

**Tabla 4.3.1.**  
Datos de las longitudes e inversiones totales por comarca.

COMARCA	Longitud [km]	Inversiones	Porcentaje	
			Longitud [km]	Inversiones
El Camp de Morvedre	44,3	6.423.906	2,42	4,8
El Camp de Túria	170,3	20.516.416	9,31	15,2
El Rincón de Ademuz	48	5.452.393	2,63	4
El Valle de Cofrentes-Ayora	59,7	612.829	3,26	0,5
L'Horta Nord	23,7	1.342.465	1,30	1
L'Horta Sud	41,2	877.067	2,26	0,6
La Canal de Navarrés	90,4	3.425.974	4,94	2,5
La Costera	78	2.441.433	4,26	1,8
La Hoya de Buñol	193	5.709.855	10,55	4,2
La Plana de Utiel-Requena	335	6.812.960	18,32	5
La Ribera Alta	201	13.438.429	10,99	9,9
La Ribera Baixa	52	2.586.313	2,84	1,9
La Safor	99,6	9.944.106	5,45	7,4
La Vall d'Albaida	156,4	3.752.594	8,55	2,8
Los Serranos	231,4	12.455.998	12,66	9,2
València	4,5	543.500	0,24	0,4

10,55% de la longitud total, mientras que la inversión apenas es del 4,2%; en la comarca de La Vall d'Albaida, los valores son un 2,8% de inversión y la longitud total de sus carreteras es del 8,55% del total.

En esos casos se puede interpretar que se trata de carreteras que se conservan en buen estado, en comparación con las carreteras de otras comarcas de similares características territoriales.

La tabla 4.3.2 hace referencia a los datos de inversiones totales y la longitud de las carreteras según comarca, y se representan los valores derivados de la relación entre las inversiones y la longitud (km). De entre los resultados de ratio obtenidos, se aprecia como El Camp de Morvedre es la comarca con el valor más alto, seguida de Valencia, El Camp de Túria y El Rincón de Ademuz. En esos casos, se trata de territorios en los cuales se produce una inversión alta en función de su longitud. Por otro lado, las comarcas con menor ratio entre inversión y longitud de carreteras/comarca son El Valle de Cofrentes-Ayora, seguido de L'Horta Sud y La Vall d'Albaida.

COMARCA	Inversiones	Longitud (km)	Ratio
El Camp de Morvedre	6.423.906	44,3	145.009
El Camp de Túria	20.516.416	170,3	120.472
El Rincón de Ademuz	5.452.393	48	113.592
El Valle de Cofrentes-Ayora	612.829	59,7	10.265
L'Horta Nord	1.342.465	23,7	56.644
L'Horta Sud	877.067	41,2	21.288
La Canal de Navarrés	3.425.974	90,4	37.898
La Costera	2.441.433	78	31.300
La Hoya de Buñol	5.709.855	193	29.585
La Plana de Utiel-Requena	6.812.960	335	20.337
La Ribera Alta	13.438.429	201	66.858
La Ribera Baixa	2.586.313	52	49.737
La Safor	9.944.106	99,6	99.840
La Vall d'Albaida	3.752.594	156,4	23.994
Los Serranos	12.455.998	231,4	53.829
València	543.500	4,5	120.778

**Tabla 4.3.2.**  
Datos de las longitudes e inversiones totales por comarca y del ratio de inversiones/longitud (km).

### Reflexiones finales

A modo de conclusión, se puede afirmar que hallamos varias variables que condicionan la distribución territorial de las inversiones de las carreteras. La "territorialización" del reparto de dichas inversiones está condicionada por determinados factores objetivos, como son: la concentración geográfica de carreteras provinciales en determinadas comarcas; la evolución de la inversión en carreteras; el tráfico de las carreteras recogidos en los aforos IMD; y la longitud de las mismas.

Somos conscientes que en la toma de decisiones participan otros condicionamientos de perfil técnico, económico y social, que no es objeto de análisis en el presente estudio, pues requiere un análisis cualitativo.

### 4.3. LA DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LAS INVERSIONES, POR TIPOLOGÍAS DE ACTUACIÓN: ¿DÓNDE SE INVIERTE Y EN QUÉ CONCEPTOS?

Se caracteriza a continuación la territorialización de las inversiones en carreteras, es decir, aquellas en las que se pueden identificar en qué comarcas se ha invertido durante los últimos años (2017-2021), y en qué conceptos.

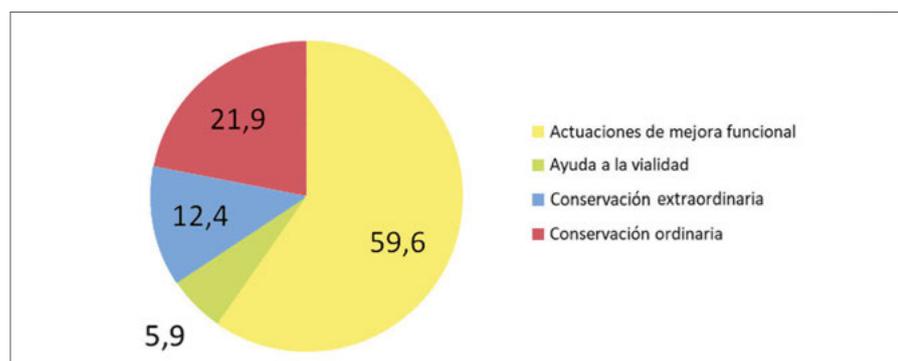
En una primera aproximación se analizan las cuatro modalidades que componen estas actuaciones, y posteriormente, se identifican los rasgos de los grupos individualmente, así como los subgrupos (inversiones detalladas) que los integran.

- En el mapa 4.5, que hace referencia a las inversiones totales realizadas durante el quinquenio 2017-2021 según la tipología de las actuaciones, se aprecia como las comarcas de El Camp de Túria y La Ribera Alta son las que canalizan los mayores volúmenes de inversiones.
- En las comarcas del litoral de la provincia, predominan las actuaciones de mejora funcional. Esta modalidad de actuación hace referencia a las actuaciones que aportan un nuevo valor a las carreteras, por ejemplo la ampliación de arcenes o construcción de carriles bici.
- En las comarcas del interior se aprecia cierto aumento de las inversiones referidas a la conservación extraordinaria a parte de las actuaciones de mejora funcional. La primera de ellas pertenece a aquellas actuaciones necesarias de abordar cada cierto periodo de tiempo, para restituir las características iniciales de la carretera. Sin embargo, en todas las comarcas de interior su máxima inversión va destinada a las actuaciones de mejora funcional.

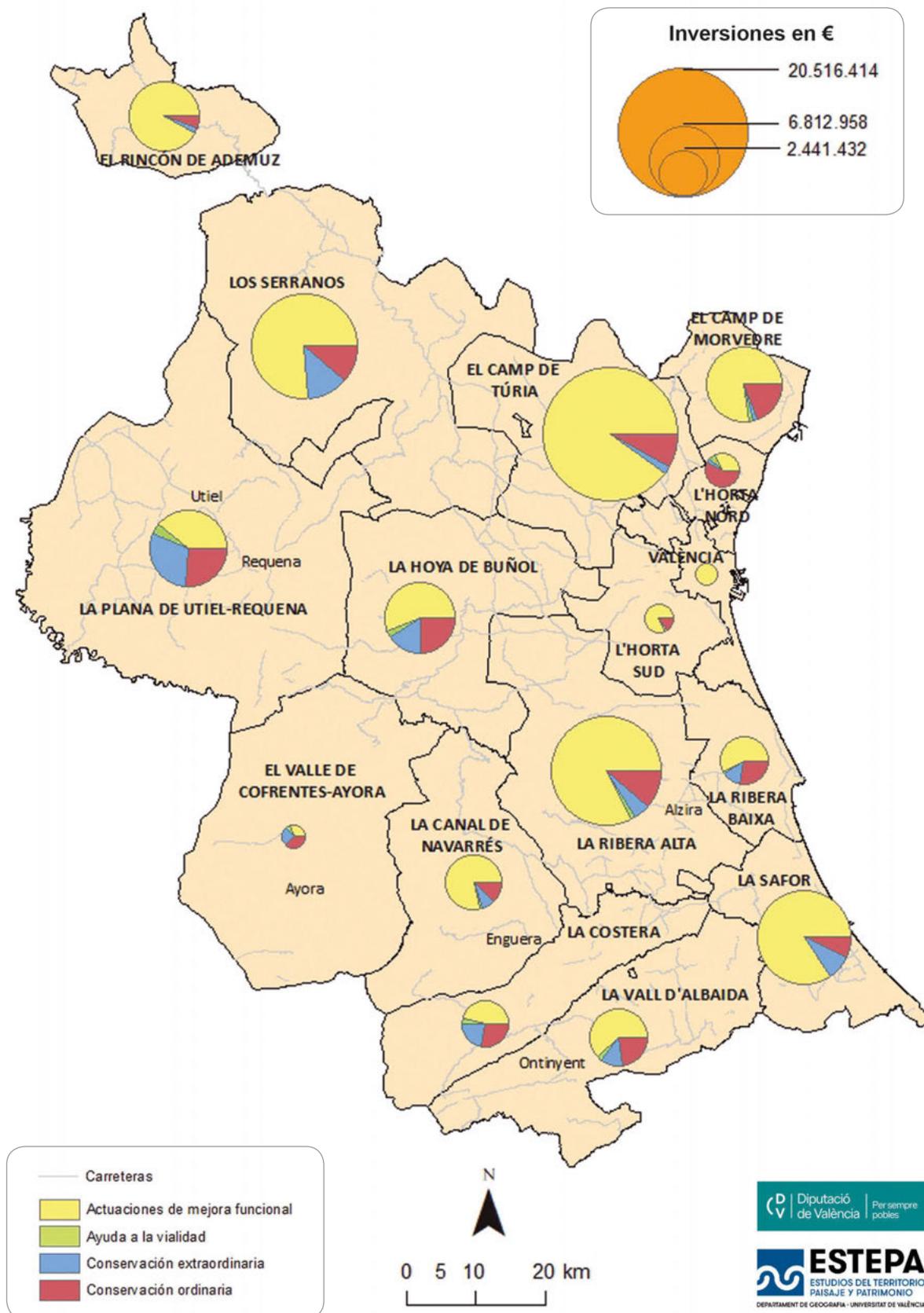
En la figura 4.7 y tabla 4.4 se recogen las inversiones totales según tipología. Destacamos las siguientes características:

- Más de la mitad de los gastos en actuaciones van destinados a la mejora funcional (80.565.943€). Se trata de las actuaciones más comunes en el escenario del sistema de redes de carreteras, debido a que habitualmente no son actuaciones destacadas, sino acciones locales.
- La conservación ordinaria refleja el segundo gasto más elevado (29.558.223 €). En esta tipología se recogen aquellas actuaciones que se realizan periódicamente con el fin de restablecer aquellas infraestructuras que se hayan visto deterioradas.

**Figura 4.7**  
Inversiones totales  
por tipo de  
actuación para  
el periodo  
de 2017-2021.



INVERSIONES SEGÚN TIPO DE ACTUACIÓN 2017-2021



Mapa 4.5. Inversiones totales por tipo de actuación para el periodo de 2017-2021.

- El resto de ayudas, tanto la conservación extraordinaria como la ayuda a la vialidad, presentan valores inferiores si los comparamos con las demás tipologías. Las primeras son actuaciones que se realizan con el paso del tiempo debido a que el uso de estas infraestructuras es factor de deterioro. Finalmente, las acciones derivadas de la ayuda a la vialidad permiten mantener la circulación de las carreteras en adecuadas condiciones; la mayoría son acciones que se deben realizar en breves periodos temporales. En el caso de la vialidad invernal, por ejemplo, se utiliza en épocas del año muy concretas, y no en todas las comarcas.

**Tabla 4.4.** Inversiones totales anuales para el quinquenio de 2017-2021.

GRUPOS	Inversiones					Total	Porcentaje				
	2017	2018	2019	2020	2021		2017	2018	2019	2020	2021
Actuaciones de mejora funcional	11.439.351	17.806.263	19.553.320	13.044.612	18.722.397	80.565.943	14,2	22,1	24,3	16,2	23,2
Ayuda a la vialidad	1.586.029	1.466.004	1.565.388	1.658.991	1.737.825	8.014.237	19,8	18,3	19,5	20,7	21,7
Conservación extraordinaria	2.244.349	4.238.938	3.689.327	3.548.687	3.043.844	16.765.145	13,4	25,3	22	21,2	18,2
Conservación ordinaria	4.457.255	6.641.329	5.848.217	6.392.352	6.219.069	29.558.223	3,3	22,5	19,8	21,6	21
<b>TOTAL</b>	<b>19.726.984</b>	<b>30.152.535</b>	<b>30.656.252</b>	<b>24.644.642</b>	<b>29.723.135</b>	<b>135.085.038</b>	<b>14,6</b>	<b>22,3</b>	<b>22,7</b>	<b>18,2</b>	<b>22</b>

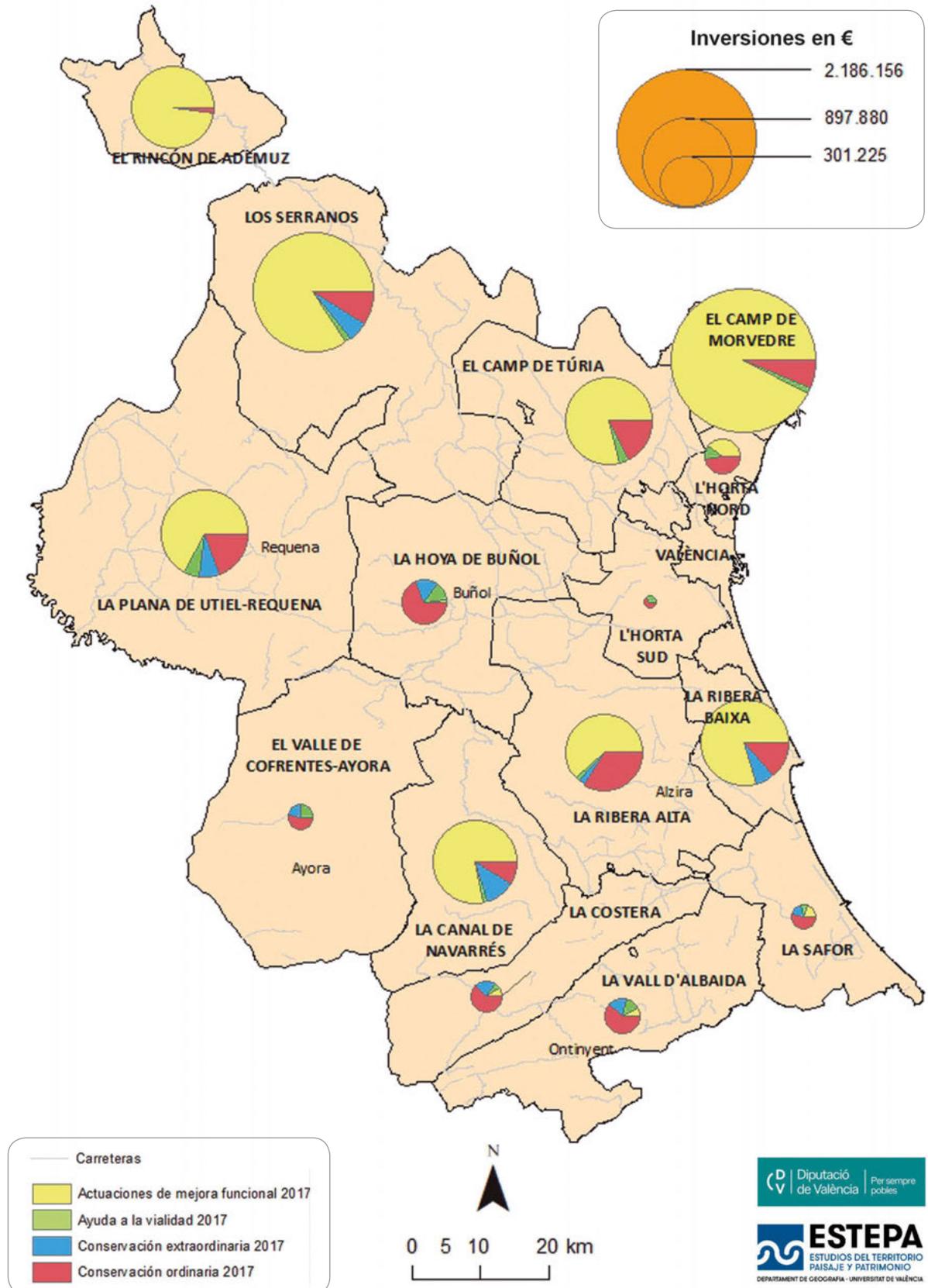
Las inversiones anuales que han podido territorializarse a escala comarcal se recogen en la tabla 4.5. El volumen de las inversiones georreferenciadas asciende a 96.336.243€, cuando la cantidad total suma 135.085.038€. Se desprenden los siguientes rasgos:

- En términos generales se aprecia unos años de más inversión, 2018 y 2019, mientras que los siguientes han disminuido las partidas; tal vez por los reajustes presupuestarios derivados del Covid-19.
- Por volúmenes destacan las comarcas de El Camp de Túria, La Ribera Alta, Los Serranos, La Safor y La Plana de Utiel-Requena. En todas ellas se supera el umbral de los 5 millones de euros.
- Las comarcas con menos inversiones son L'Horta Sud, el Valle de Cofrentes-Ayora, Valencia y L'Horta Nord. No hay un único criterio territorial que justifique dicha distribución.

**Tabla 4.5.** Inversiones totales anuales territorializadas para el quinquenio de 2017-2021.

COMARCAS	Inversiones					Total	Porcentaje				
	2017	2018	2019	2020	2021		2017	2018	2019	2020	2021
El Camp de Morvedre	3.177.880	1.178.325	289.416	251.555	1.526.731	6.423.906	49,5	18,3	4,5	3,9	23,8
El Camp de Túria	1.154.050	3.732.896	10.291.578	1.159.239	4.178.652	20.516.416	5,6	18,2	50,2	5,7	20,4
El Rincón de Ademuz	1.043.318	252.090	2.587.522	1.423.376	146.088	5.452.393	19,1	4,6	47,5	26,1	2,7
El Valle de Cofrentes-Ayora	91.073	154.238	222.868	92.938	51.713	612.829	14,9	25,2	36,4	15,2	8,4
L'Horta Nord	190.677	520.922	282.288	127.491	221.088	1.342.465	14,2	38,8	21	9,5	16,5
L'Horta Sud	24.363	46.794	20.164	742.762	42.984	877.067	2,8	5,3	2,3	84,7	4,9
La Canal de Navarrés	1.054.115	837.325	1.249.295	105.967	179.273	3.425.974	30,8	24,4	36,5	3,1	5,2
La Costera	152.924	1.121.673	214.060	325.212	627.565	2.441.434	6,3	45,9	8,8	13,3	25,7
La Hoya de Buñol	301.225	3.075.057	1.056.086	635.116	642.371	5.709.856	5,3	53,9	18,5	11,1	11,3
La Plana de Utiel-Requena	1.168.296	932.157	1.170.610	1.104.477	2.437.420	6.812.960	17,1	13,7	17,2	16,2	35,8
La Ribera Alta	897.881	3.967.804	1.052.748	4.782.784	2.737.212	13.438.429	6,7	29,5	7,8	35,6	20,4
La Ribera Baixa	1.157.222	308.708	547.010	270.460	302.914	2.586.313	44,7	11,9	21,2	10,5	11,7
La Safor	93.073	1.438.099	2.450.637	2.824.320	3.137.978	9.944.106	0,9	14,5	24,6	28,4	31,6
La Valld'Albaida	185.549	2.121.124	651.734	391.825	402.363	3.752.594	4,9	56,5	17,4	10,4	10,7
Los Serranos	2.186.156	2.391.412	676.582	1.849.148	5.352.700	12.455.998	17,6	19,2	5,4	14,8	43
València	-	-	-	543.501	-	543.501	-	-	-	100	-
<b>TOTAL</b>	<b>12.877.800</b>	<b>22.078.624</b>	<b>22.762.597</b>	<b>16.630.169</b>	<b>21.987.054</b>	<b>96.336.243</b>	<b>13,4</b>	<b>22,9</b>	<b>23,6</b>	<b>17,3</b>	<b>22,8</b>

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE ACTUACIÓN 2017



Mapa 4.6. Inversiones según tipo de actuación en el año 2017.

Las inversiones anuales a escala comarcal, en función de las modalidades de actuaciones, se recogen en la tabla 4.6 y el mapa 4.6. Destacamos:

- Durante el año de 2017 la intervención más notoria realizada es la referente al grupo de mejora funcional (57,81%), seguida por la conservación ordinaria (22,53%), la conservación extraordinaria (11,34%), y la ayuda a la vialidad, que es la que representa un valor menor (8,02%).
- Las actuaciones de mejora funcional son mayoritarias prácticamente en todas las comarcas valencianas. En algunas de ellas como en Los Serranos o El Camp de Morvedre prácticamente aglutina la totalidad de las inversiones.
- En las comarcas de La Hoya de Buñol y El Valle de Cofrentes-Ayora son las actuaciones de conservación extraordinaria las que tienen cierto protagonismo respecto a las demás comarcas.
- En la Plana de Utiel-Requena, además, tiene una gran importancia la ayuda a la vialidad. Esta circunstancia constituye una singularidad respecto al resto de comarcas. Además, la ayuda a la vialidad está presente también en la comarca de La Canal de Navarrés.

**Tabla 4.6.**  
Inversiones  
porcentuales  
según tipo  
de actuación  
en el año 2017.

Tipo de actuación	Inversión 2017 (%)
Actuaciones de mejora funcional	57,81
Ayuda a la vialidad	8,02
Conservación extraordinaria	11,34
Conservación ordinaria	22,53

Los valores correspondientes a la anualidad 2018 se recogen en la tabla 4.7 y el mapa 4.7. Se aprecia un cambio de tendencia. Las actuaciones de mejora siguen siendo las inversiones que destacan sobre el resto (59,01%). Se produce un aumento en las actuaciones destinadas a la conservación extraordinaria (14,05%), del mismo modo la ayuda a la vialidad disminuye (4,86%).

Ha habido un importante incremento en las inversiones destinadas a conservación extraordinaria; destacan en las comarcas del interior y en algunas costeras, como es el caso de La Plana de Utiel-Requena y La Safor.

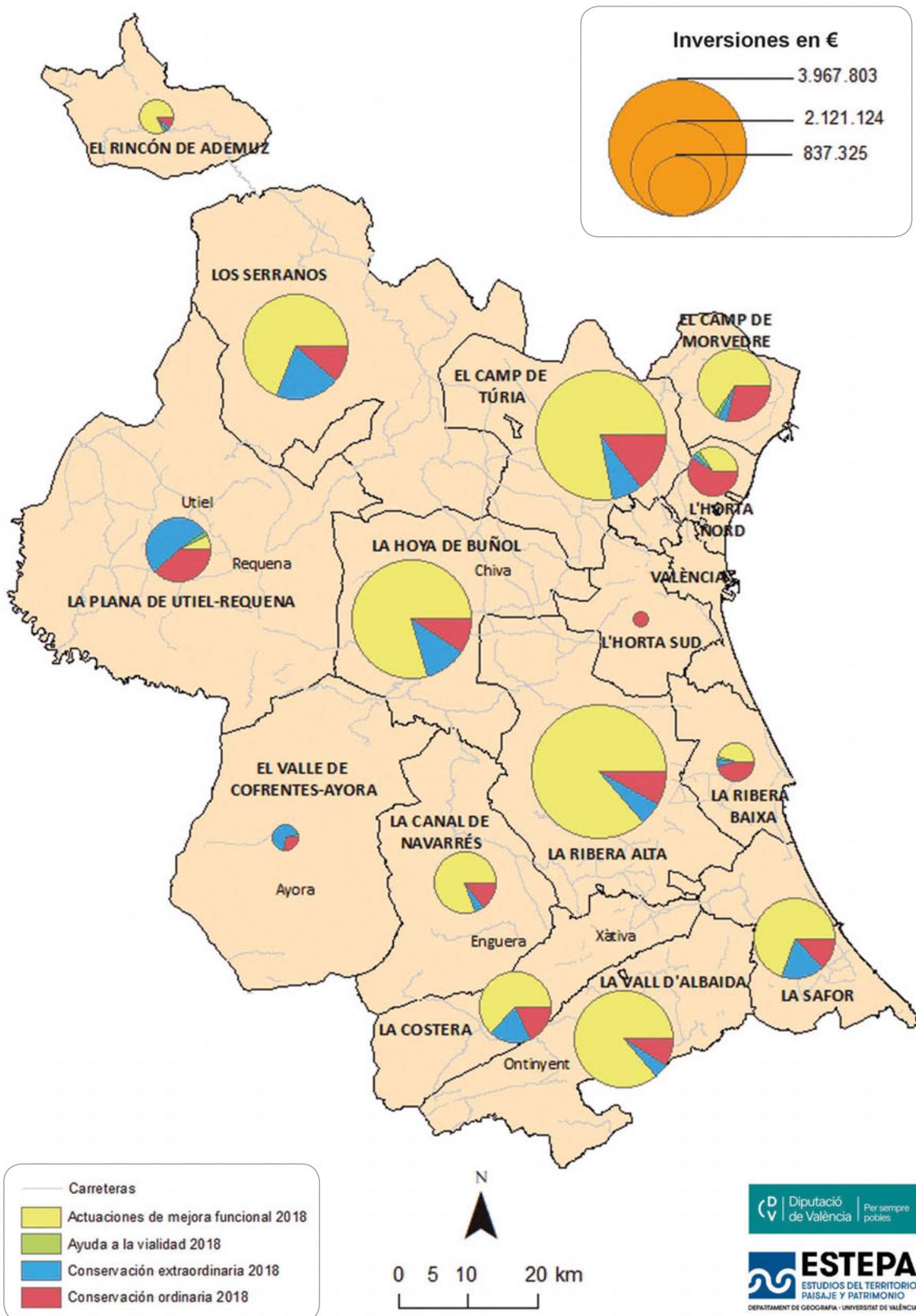
En términos generales, se aprecian diferencias entre las inversiones de 2017 y 2018, concretamente en el capítulo de conservación extraordinaria, con un incremento notable.

**Tabla 4.7.**  
Inversiones  
porcentuales  
según tipo  
de actuación  
en el año 2018.

Tipo de actuación	Inversión 2018 (%)
Actuaciones de mejora funcional	59,01
Ayuda a la vialidad	4,86
Conservación extraordinaria	14,05
Conservación ordinaria	22,01

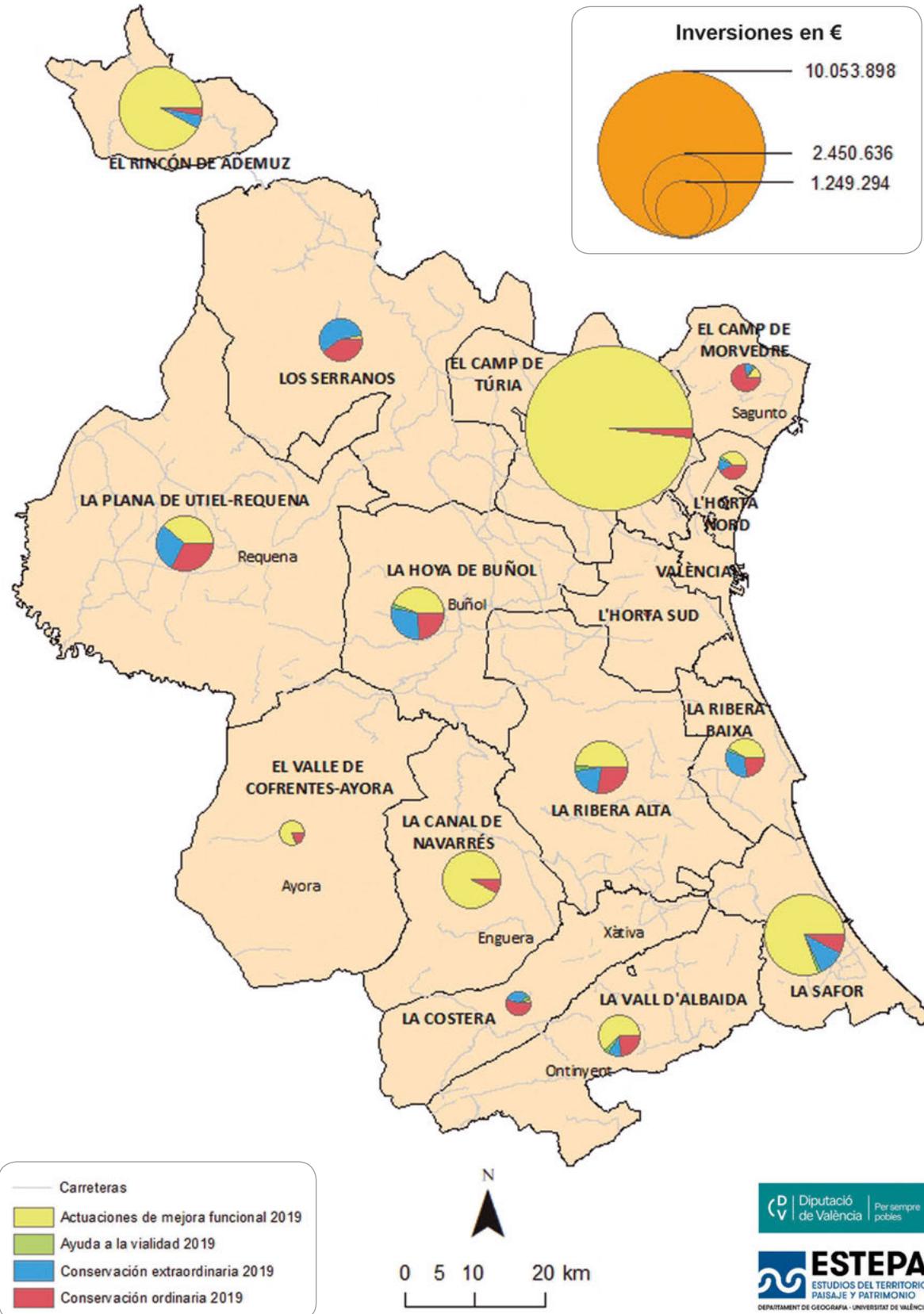
La anualidad de 2019 se recoge en la tabla 4.8 y el mapa 4.8. El rasgo común ha sido la continuidad respecto a años anteriores. Llama la atención el comportamiento de la conservación

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE ACTUACIÓN 2018



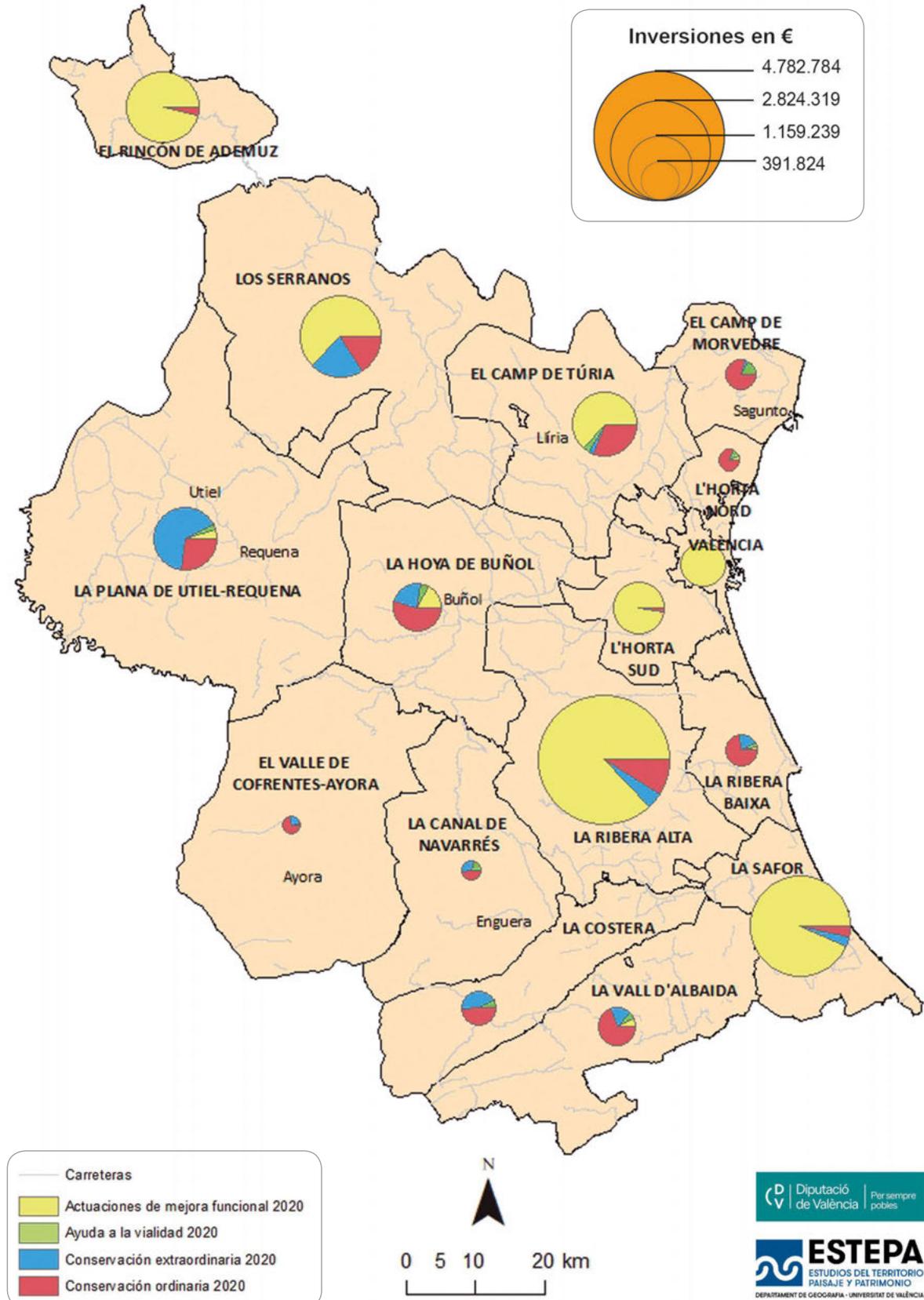
Mapa 4.7. Inversiones según tipo de actuación en el año 2018.

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE ACTUACIÓN 2019



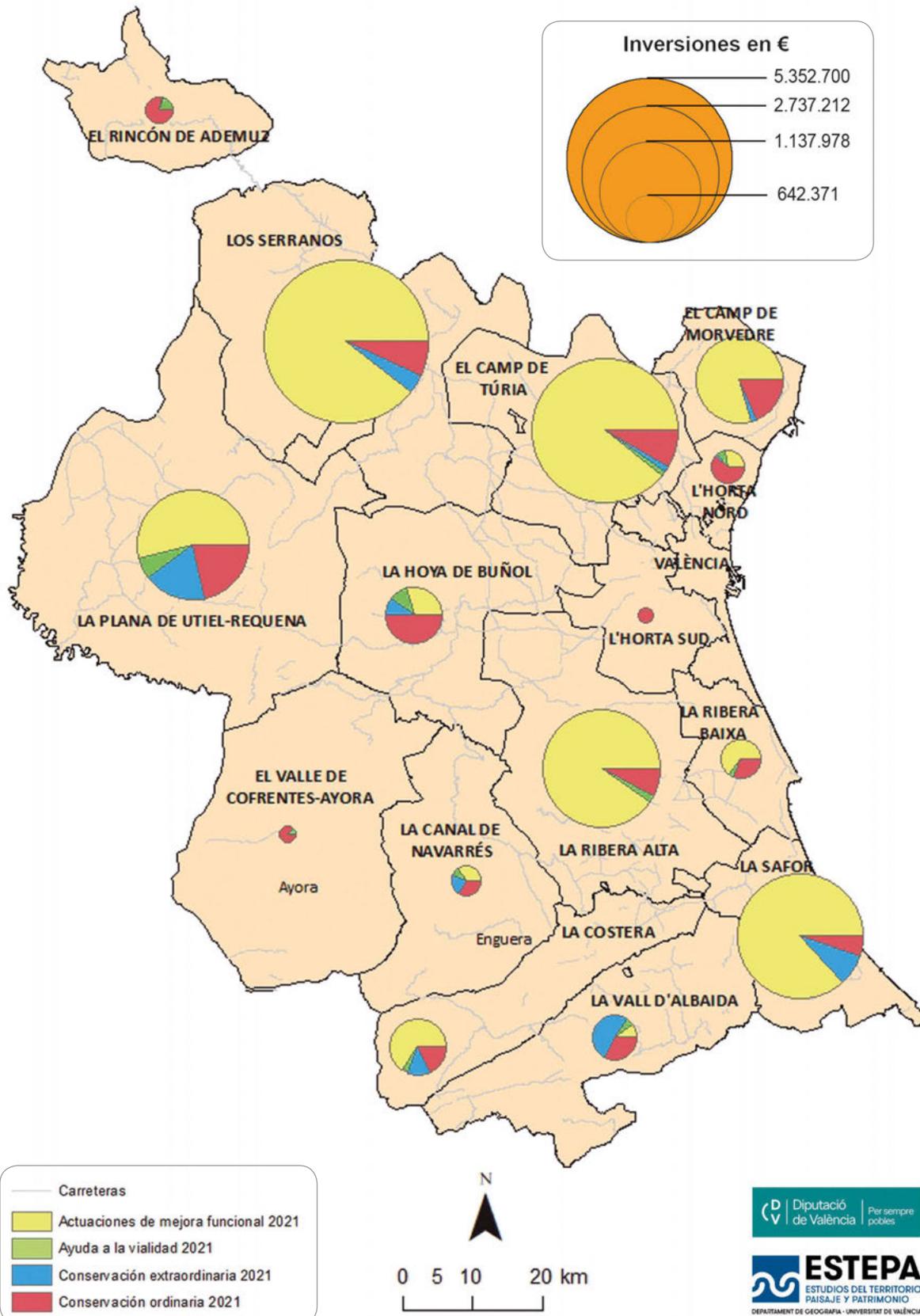
Mapa 4.8. Inversiones según tipo de actuación en el año 2019.

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE ACTUACIÓN 2020



Mapa 4.9. Inversiones según tipo de actuación en el año 2020.

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE ACTUACIÓN 2021



Mapa 4.10. Inversiones según tipo de actuación en el año 2021.

ordinaria, con una disminución que supone el 19,06%, bastante superior al 2017 y 2018. Las inversiones en conservación extraordinaria es la mayoritaria en comarcas del interior y en alguna comarca del litoral.

Tipo de actuación	Inversión 2019 (%)
Actuaciones de mejora funcional	63,72
Ayuda a la vialidad	5,10
Conservación extraordinaria	12,02
Conservación ordinaria	19,06

**Tabla 4.8.**  
Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2019.

La incidencia del Covid-19 se aprecia en los resultados de las inversiones del 2020, contempladas en la tabla 4.9 y el mapa 4.9. Se observa una continuidad de las tendencias de anteriores anualidades. Las inversiones para actuaciones de mejora funcional no son tan elevadas, aun siendo el grupo que mayor presencia (52,83%). De este modo, la conservación ordinaria ha visto incrementado su significado en lo que ha inversión se refiere, pues aumenta un 6,83%. Por último, la ayuda a la vialidad y la conservación extraordinaria han aumentado en menor medida.

En el mapa se aprecia cómo se incrementan las inversiones en conservación ordinaria; en algunas comarcas se observan otras modalidades de inversiones que puntualmente disminuyen, como en el Camp de Túria, donde han aminorado de manera considerable las actuaciones de mejora funcional. El caso de la comarca de Valencia es significativo porque es en este año donde encontramos su única inversión, en actuaciones de mejora funcional.

Tipo de actuación	Inversión 2020 (%)
Actuaciones de mejora funcional	52,83
Ayuda a la vialidad	6,72
Conservación extraordinaria	14,37
Conservación ordinaria	25,89

**Tabla 4.9.**  
Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2020.

Las inversiones del año 2021 se recogen en la tabla 4.10 y el mapa 4.10. Se puede apreciar como las actuaciones de mejora funcional han experimentado un aumento en su porcentaje de coste total (62,95%) lo que genera que tanto la ayuda a la vialidad como la conservación extraordinaria y ordinaria hayan disminuido porcentualmente.

Este aumento se aprecia en el mapa. Hay comarcas en donde las actuaciones de mejora funcional representan un importante valor, como es el caso de Los Serranos, El Camp de Túria y La Ribera Alta. Las actuaciones en ayuda a la vialidad se han incrementado en comarcas como La Hoya de Buñol y La Plana de Utiel-Requena, entre otras.

Tipo de actuación	Inversión 2021 (%)
Actuaciones de mejora funcional	62,95
Ayuda a la vialidad	5,84
Conservación extraordinaria	10,3
Conservación ordinaria	20,91

**Tabla 4.10.**  
Inversiones porcentuales según tipo de actuación en el año 2021.

## LA EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES SEGÚN GRUPOS DE TRABAJO Y COMARCAS

### A. Ayudas a la vialidad

El segundo grupo analizado es la ayuda a la vialidad, representada en los mapas 4.11, 4.12 y 4.13. Se observa que esta tipología de inversiones tiene su mayor representación en la comarca de La Plana de Utiel-Requena, aunque únicamente hubo grandes inversiones en el año de 2017 y 2021. En general, en el territorio valenciano, la evolución de las actuaciones se han ido incrementando, pero de manera muy gradual, sin realizar unas destacadas intervenciones como en el caso de La Plana de Utiel-Requena. Destacan además las comarcas del Camp de Túria, La Hoya de Buñol y La Ribera Alta. En estas cuatro comarcas se localiza la mayor parte de las carreteras supracomarcas. De manera que la inversión está relacionada con este tipo de carreteras, caracterizadas por su mayor longitud y su carácter supracomarcas. Por el contrario, Valencia y L'Horta Sud son las comarcas con un porcentaje más bajo de inversión en ayuda a la vialidad.

### B. La conservación ordinaria

La conservación ordinaria está representada en los mapas 4.14, 4.15 y 4.16. Las inversiones de este tipo son más comunes y de mayor proporción en las comarcas valencianas. Las actuaciones de conservación ordinaria son más genéricas que las demás tipologías de inversiones, ya que agrupan acciones reiterativas que se llevan a cabo en las propias carreteras, como por ejemplo reponer baches y señales, segar márgenes, etc. Se trata de evitar el deterioro de las carreteras.

Por ello, la distribución de esta tipología de inversiones es más homogénea, en las que únicamente existen cuatro comarcas que tienen unas inversiones totales menores que la del resto. Nos referimos a El Valle de Cofrentes-Ayora, Valencia, L'Horta Sud y El Rincón de Ademuz. En estas comarcas es donde menos se invierte, que contrasta con otras que canalizan parte de la inversión, como en el Camp de Túria y La Ribera Alta.

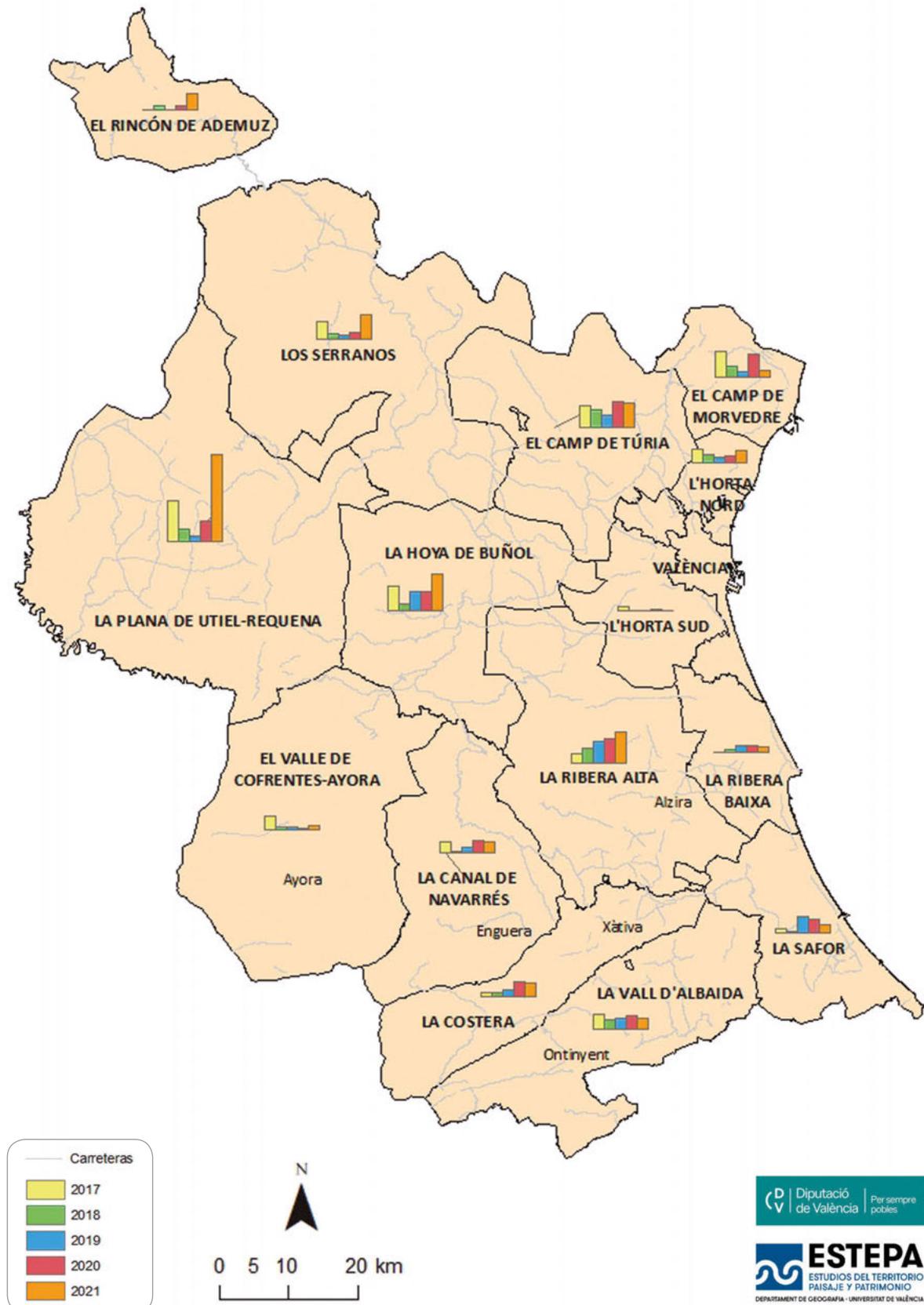
### C. La conservación extraordinaria

La siguiente tipología es la conservación extraordinaria, reflejada en los mapas 4.17, 4.18 y 4.19. En la mayoría de las comarcas las intervenciones realizadas de esta tipología son puntuales, con una duración limitada de un año, y frecuentemente con importes elevados. Ejemplo en el Camp de Túria: se observa una gran inversión en 2018 y en los demás años hay una inversión muy inferior a la de ese año. Otro ejemplo es El Valle de Cofrentes-Ayora, en la que para el año de 2018 encontramos una inversión mucho mayor que en el resto de anualidades.

Este tipo de inversión destaca en las comarcas de la Plana de Utiel-Requena y Los Serranos. En la comarca de La Costera se refleja un cambio de situación respecto a los análisis anteriores, y es que presenta unas inversiones significantes en tres de los cinco años de investigación.

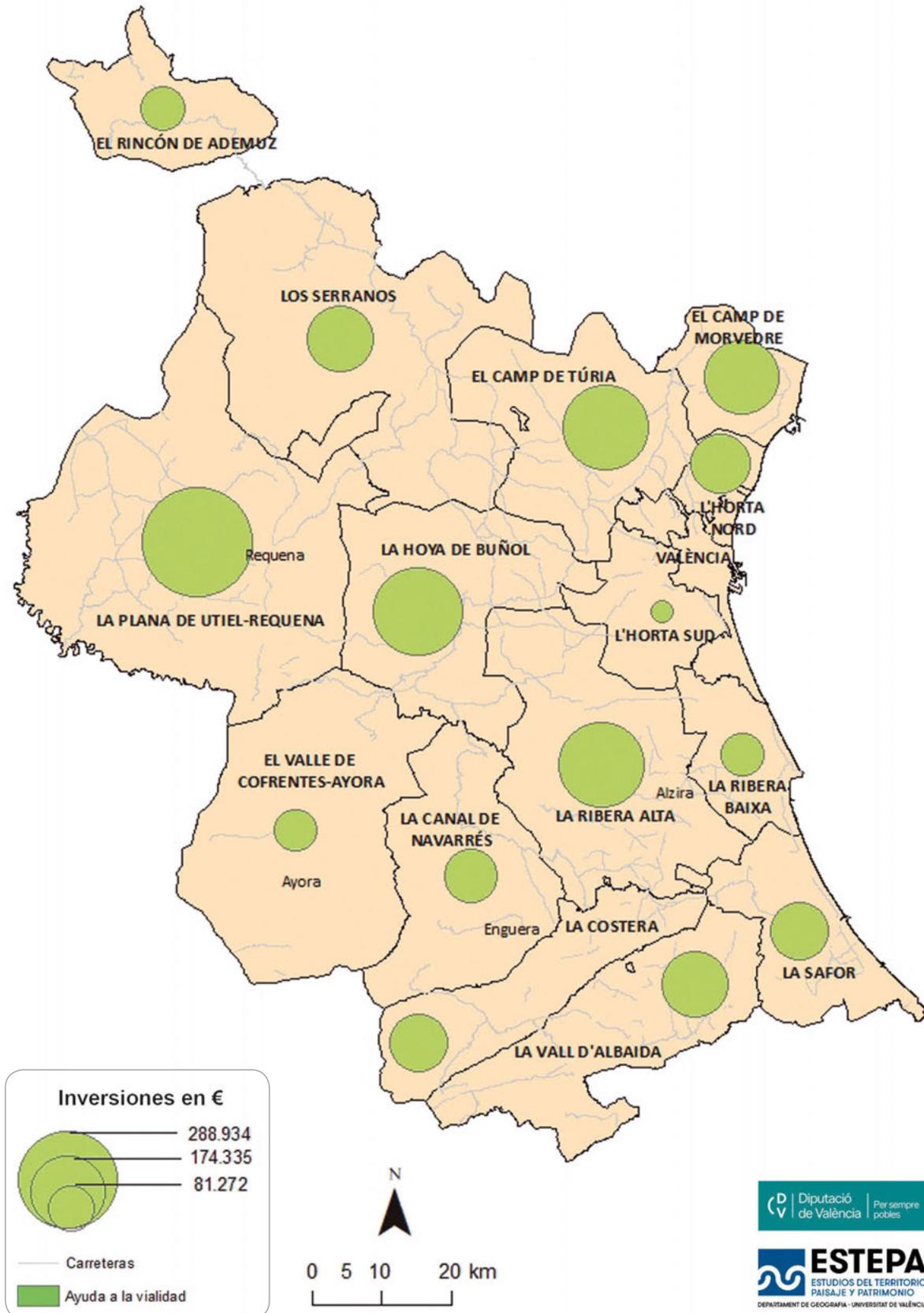
En los últimos años se aprecia un decrecimiento de las inversiones en la conservación extraordinaria en comarcas meridionales, en detrimento de las septentrionales. Comarcas como La Costera y La Vall d'Albaida reflejan unas inversiones mayores que el Camp de Moredre o el Camp de Túria.

INVERSIONES EN AYUDA A LA VIALIDAD 2017-2021



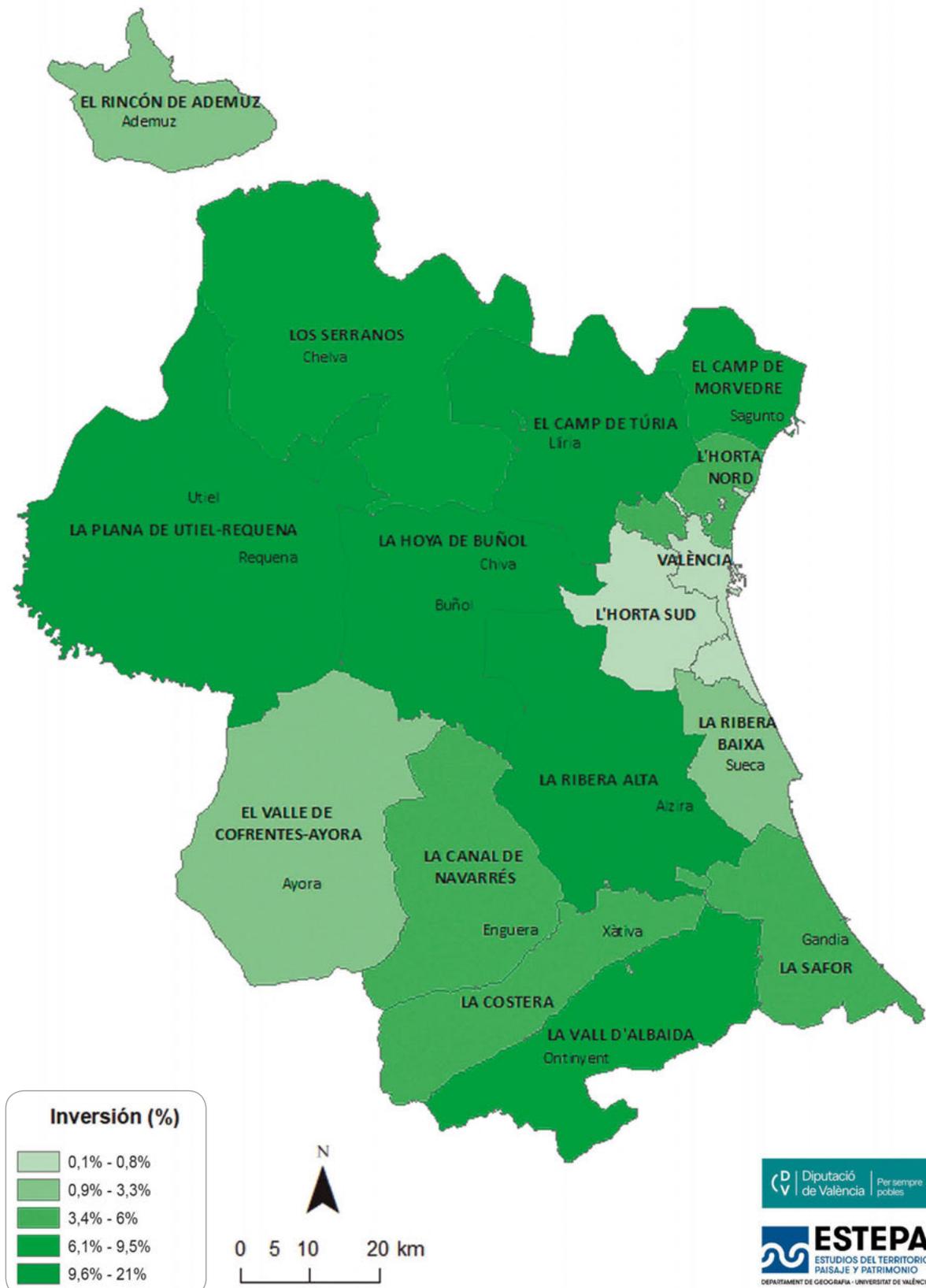
Mapa 4.11. Inversiones en Ayuda a la vialidad (2017-2021)

INVERSIÓN AYUDA A LA VIALIDAD 2017 - 2021



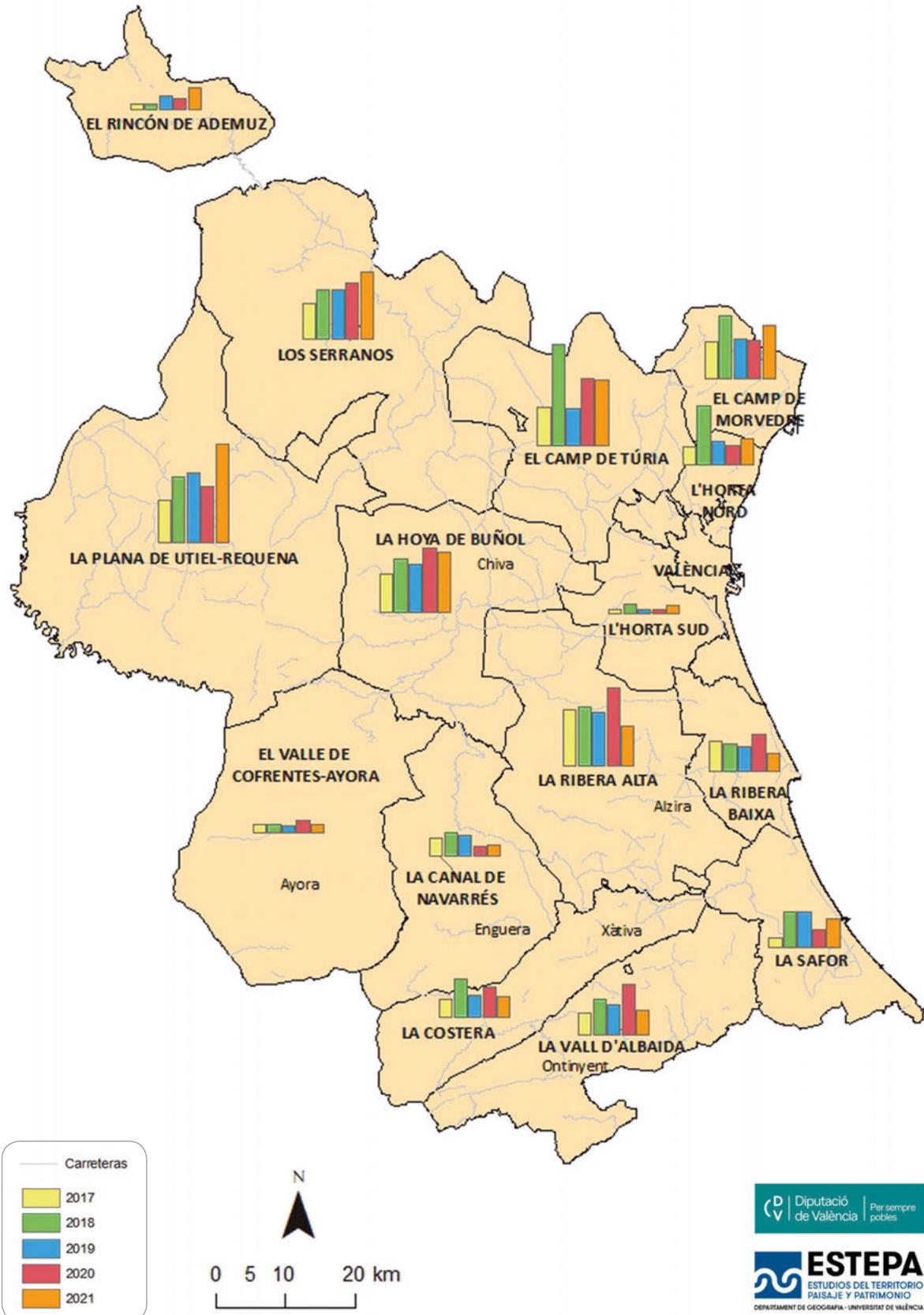
Mapa 4.12. Inversiones en Ayuda a la vialidad (2017-2021).

**INVERSIÓN AYUDA A LA VIALIDAD RESPECTO  
AL TOTAL DE INVERSIÓN 2017 - 2021**



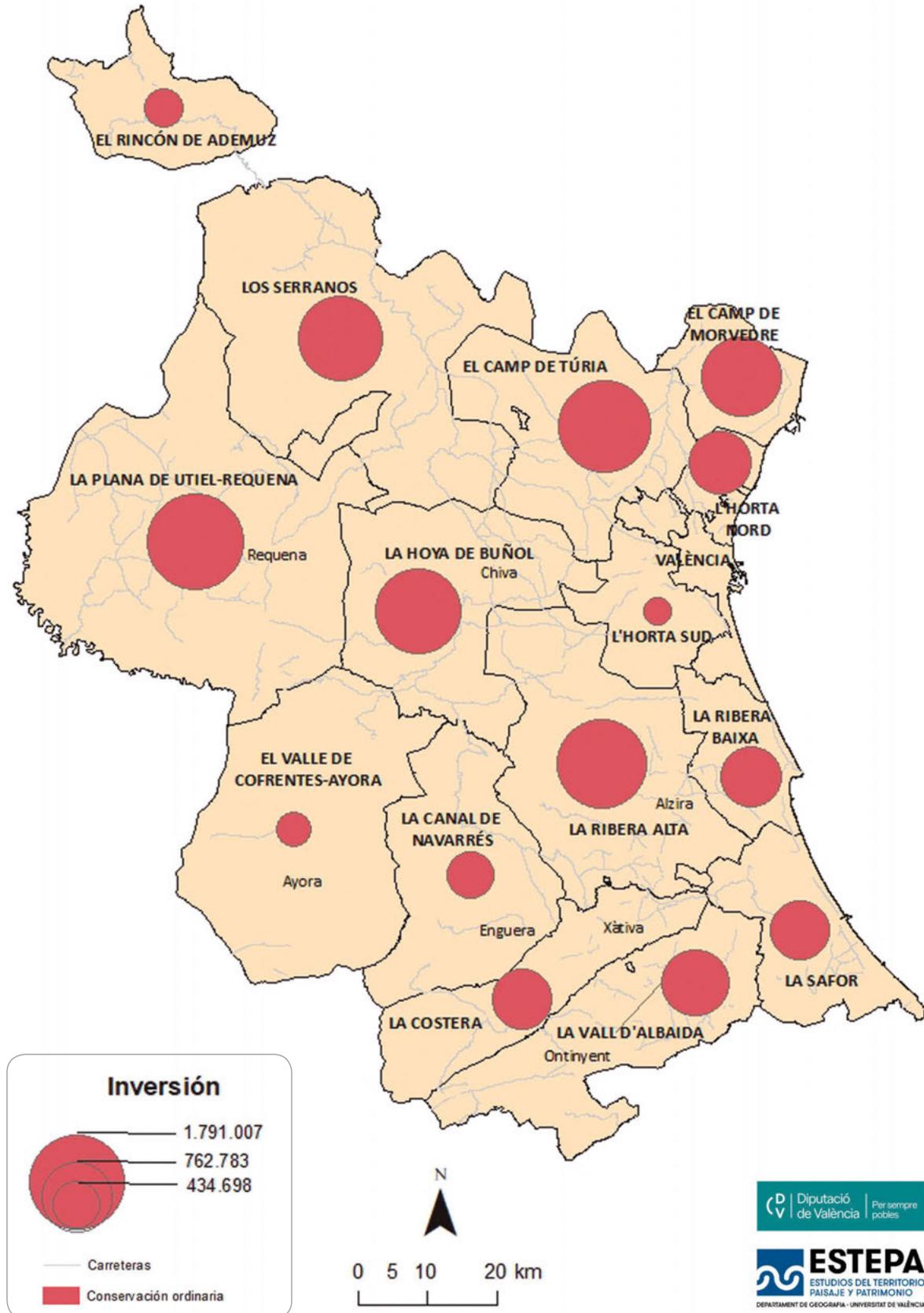
Mapa 4.13. Inversiones en Ayuda a la vialidad respecto al total de inversión (2017-2021)

INVERSIONES EN CONSERVACIÓN ORDINARIA 2017 - 2021



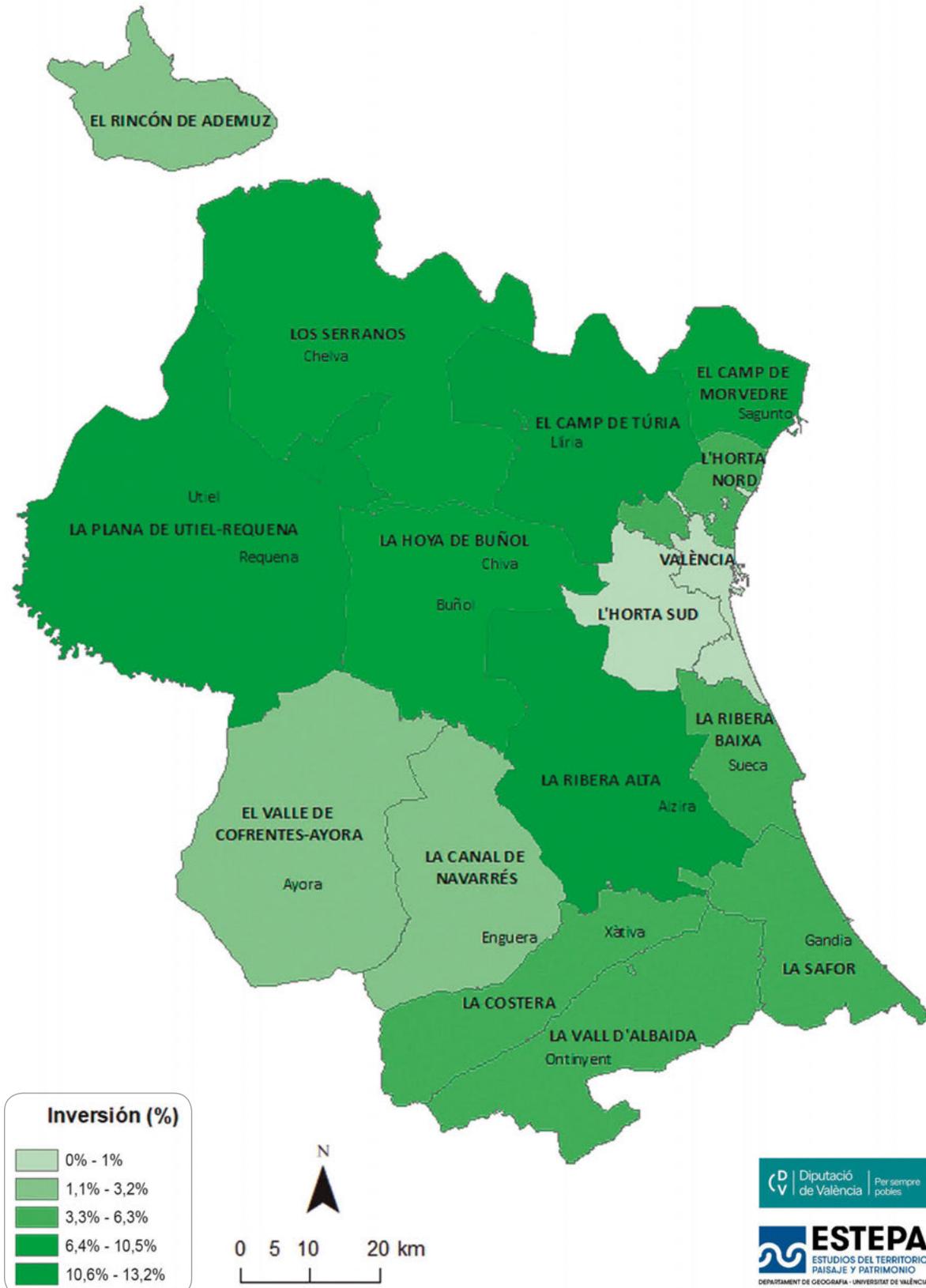
Mapa 4.14. Inversiones en Conservación ordinaria (2017-2021).

INVERSIÓN EN CONSERVACIÓN ORDINARIA 2017 - 2021



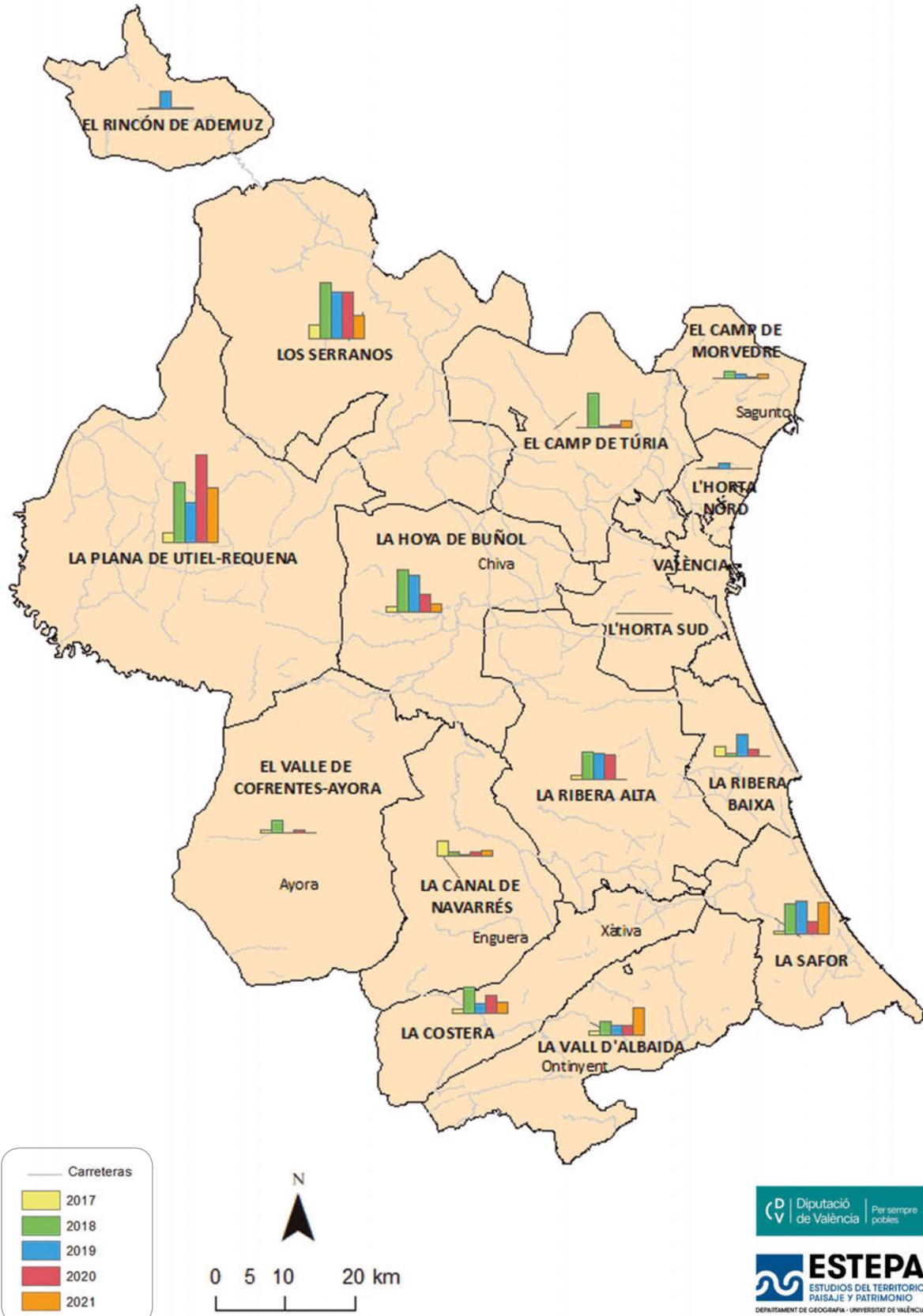
Mapa 4.15. Inversiones en Conservación ordinaria (2017-2021)

### INVERSIÓN EN CONSERVACIÓN ORDINARIA RESPECTO AL TOTAL DE INVERSIÓN 2017 - 2021



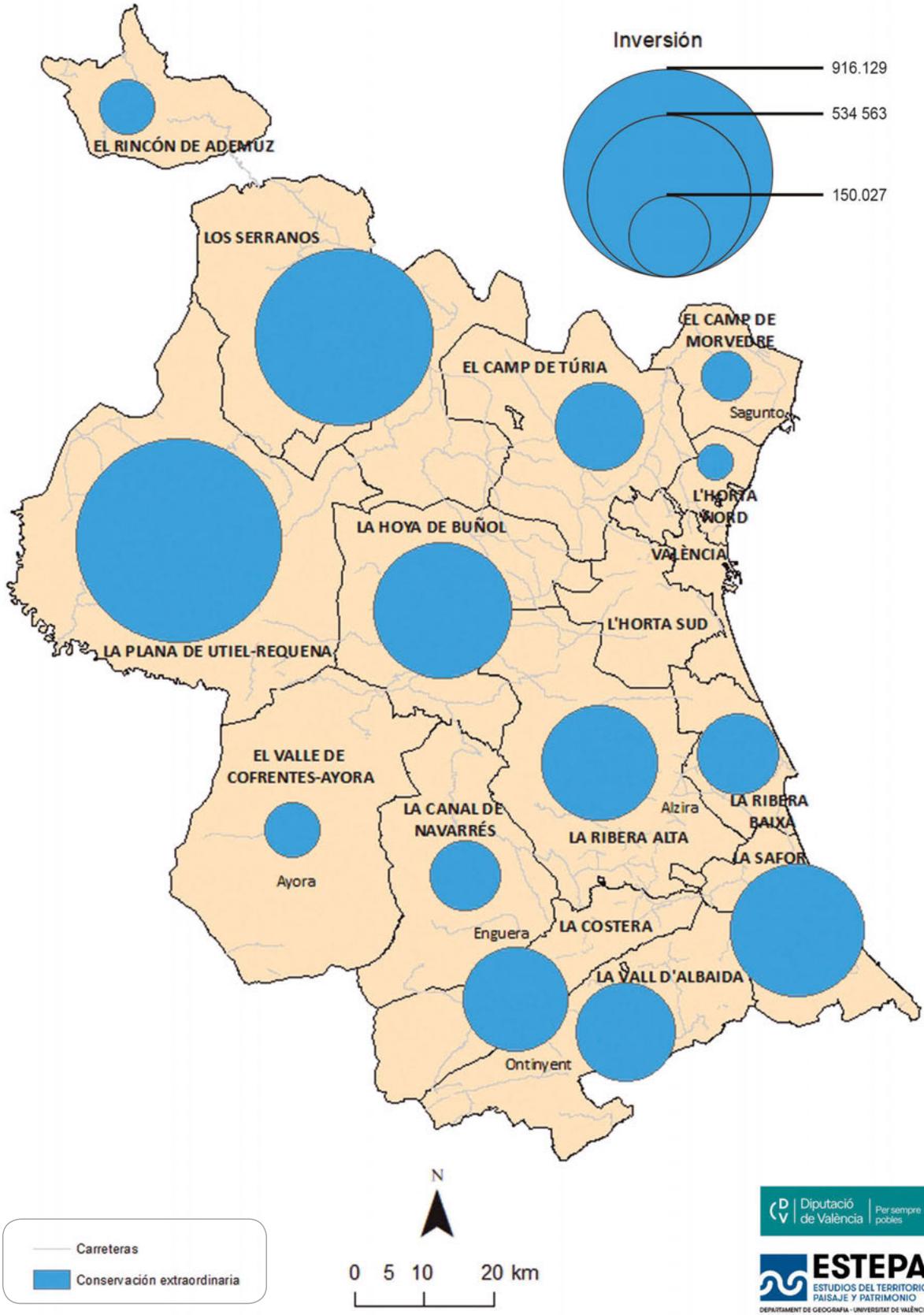
Mapa 4.16. Inversiones en Conservación ordinaria respecto al total de inversión (2017-2021).

INVERSIONES EN CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA 2017 - 2021



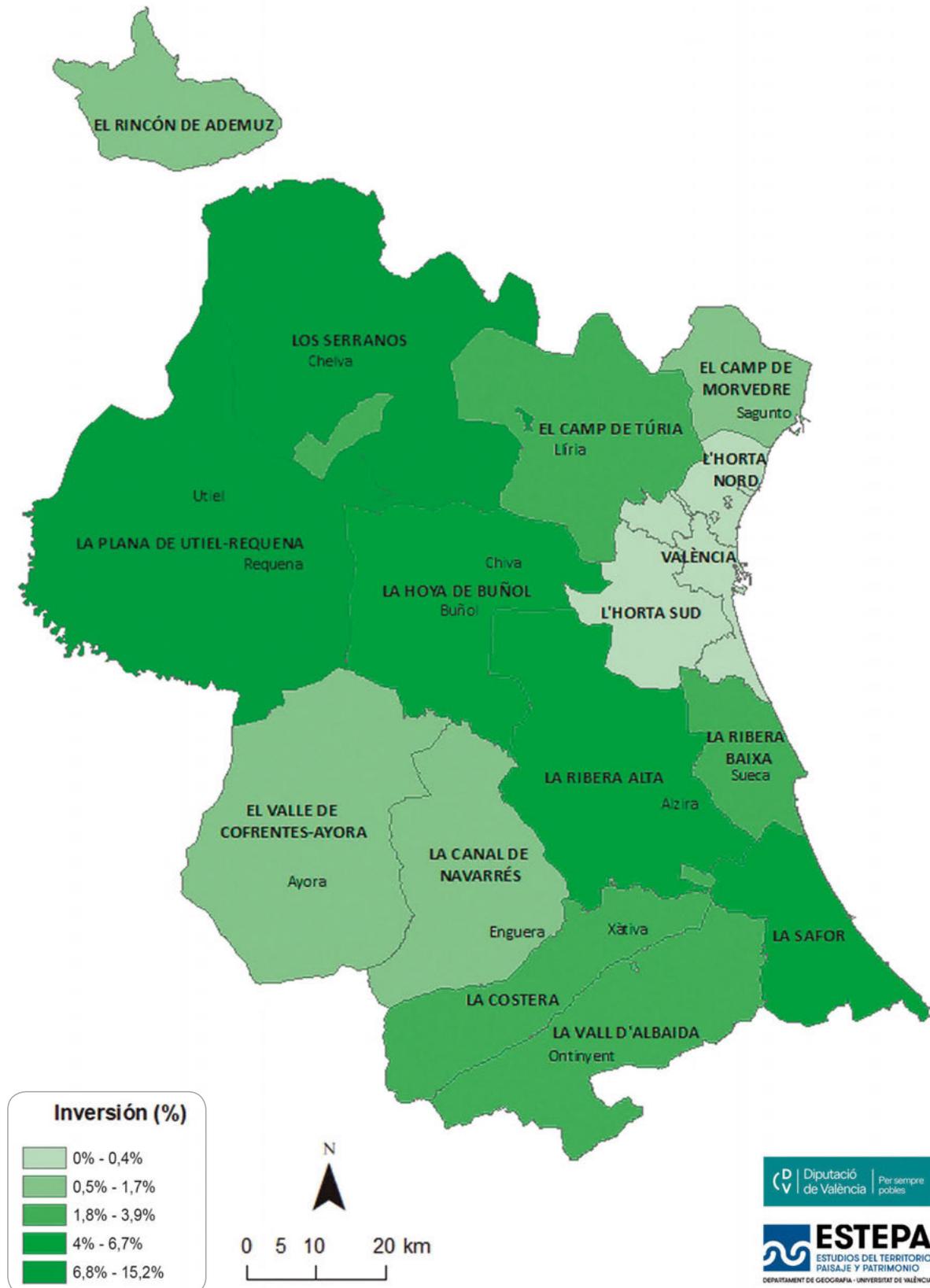
Mapa 4.17. Inversiones en Conservación extraordinaria (2017-2021)

INVERSIÓN EN CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA 2017 - 2021



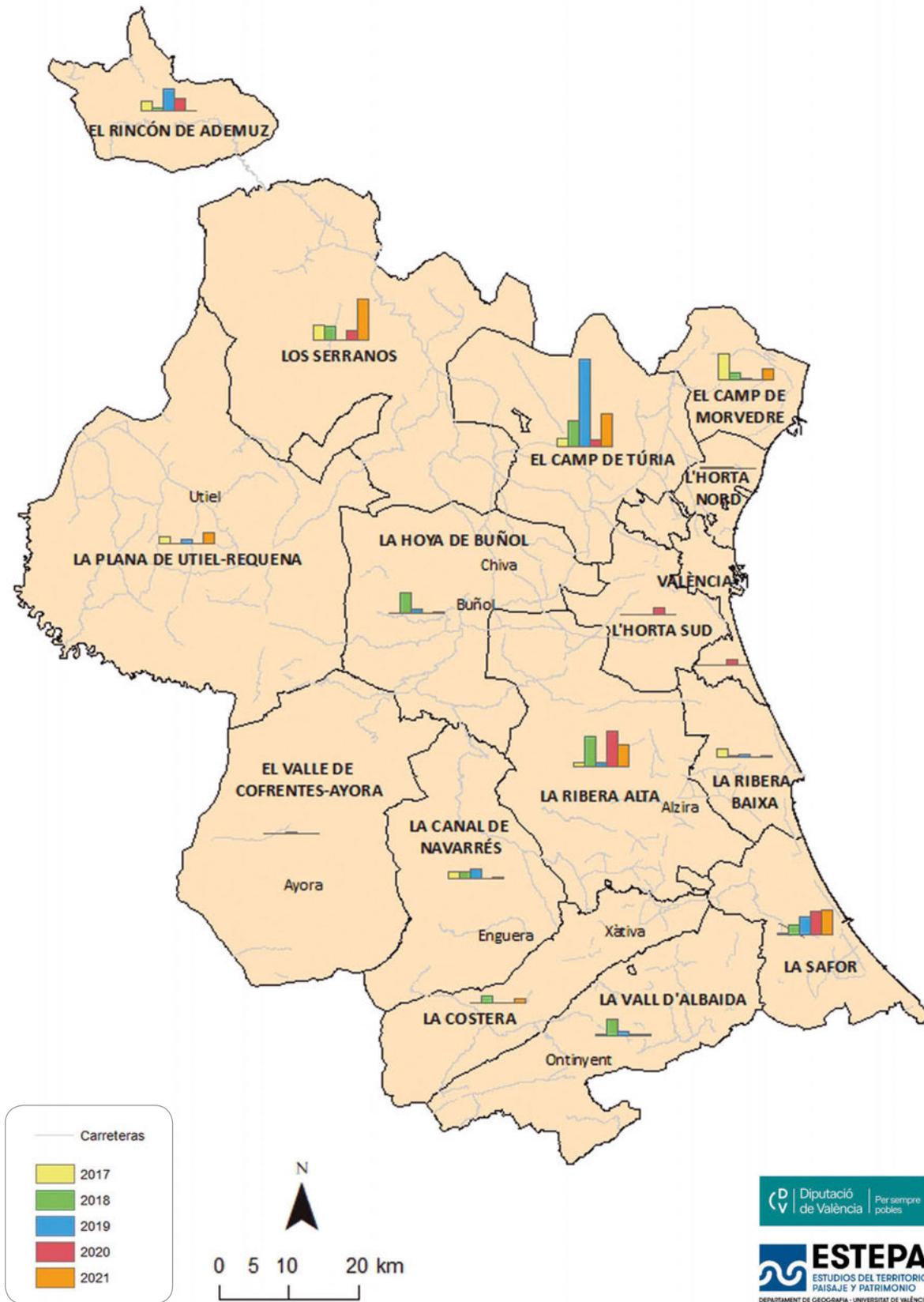
Mapa 4.18. Inversiones en Conservación extraordinaria (2017-2021)

**INVERSIÓN EN CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA  
RESPECTO AL TOTAL DE INVERSIÓN 2017 - 2021**



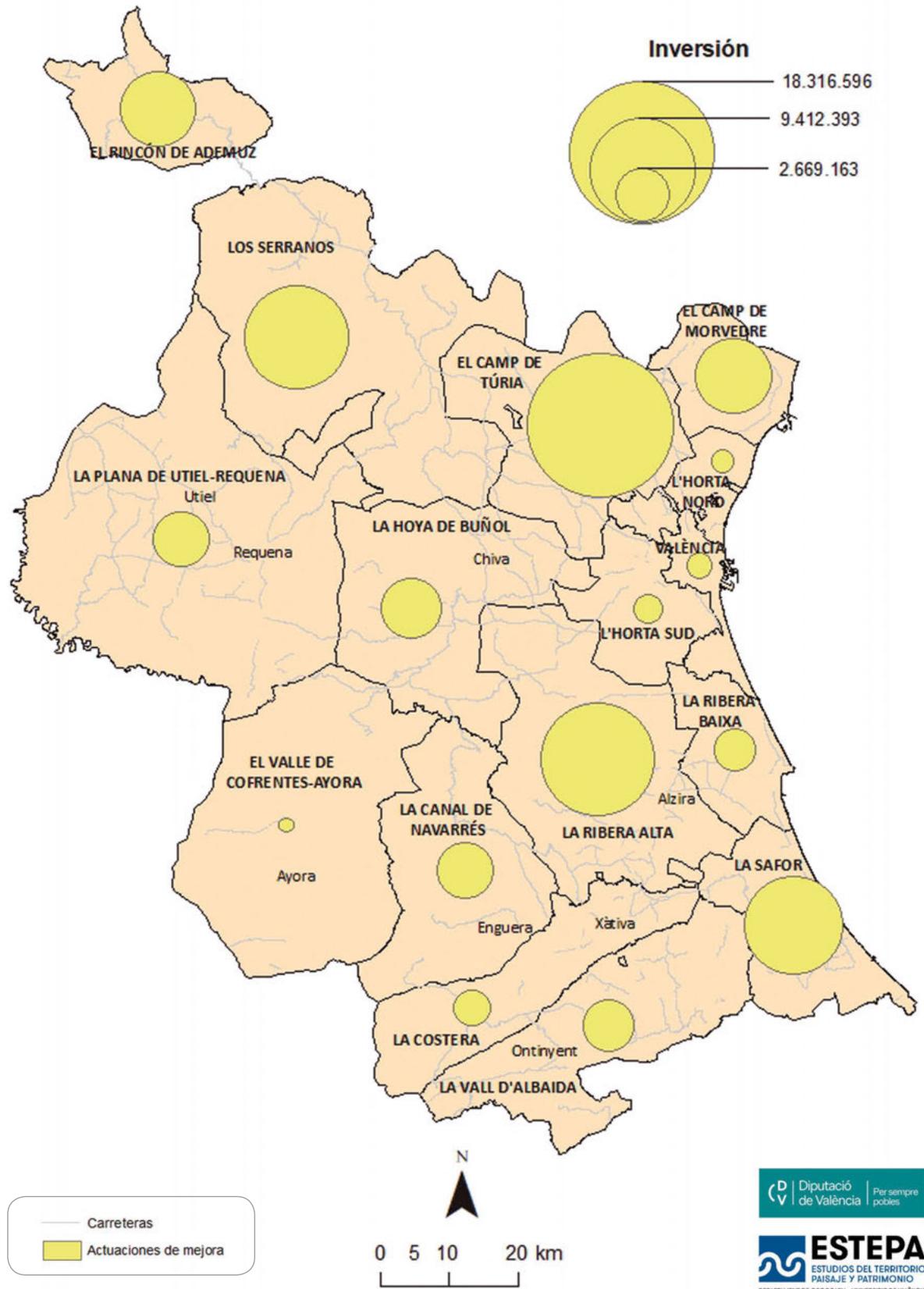
Mapa 4.19. Inversiones en Conservación extraordinaria respecto al total de inversión (2017-2021)

INVERSIONES EN ACTUACIONES DE MEJORA FUNCIONAL 2017 - 2021



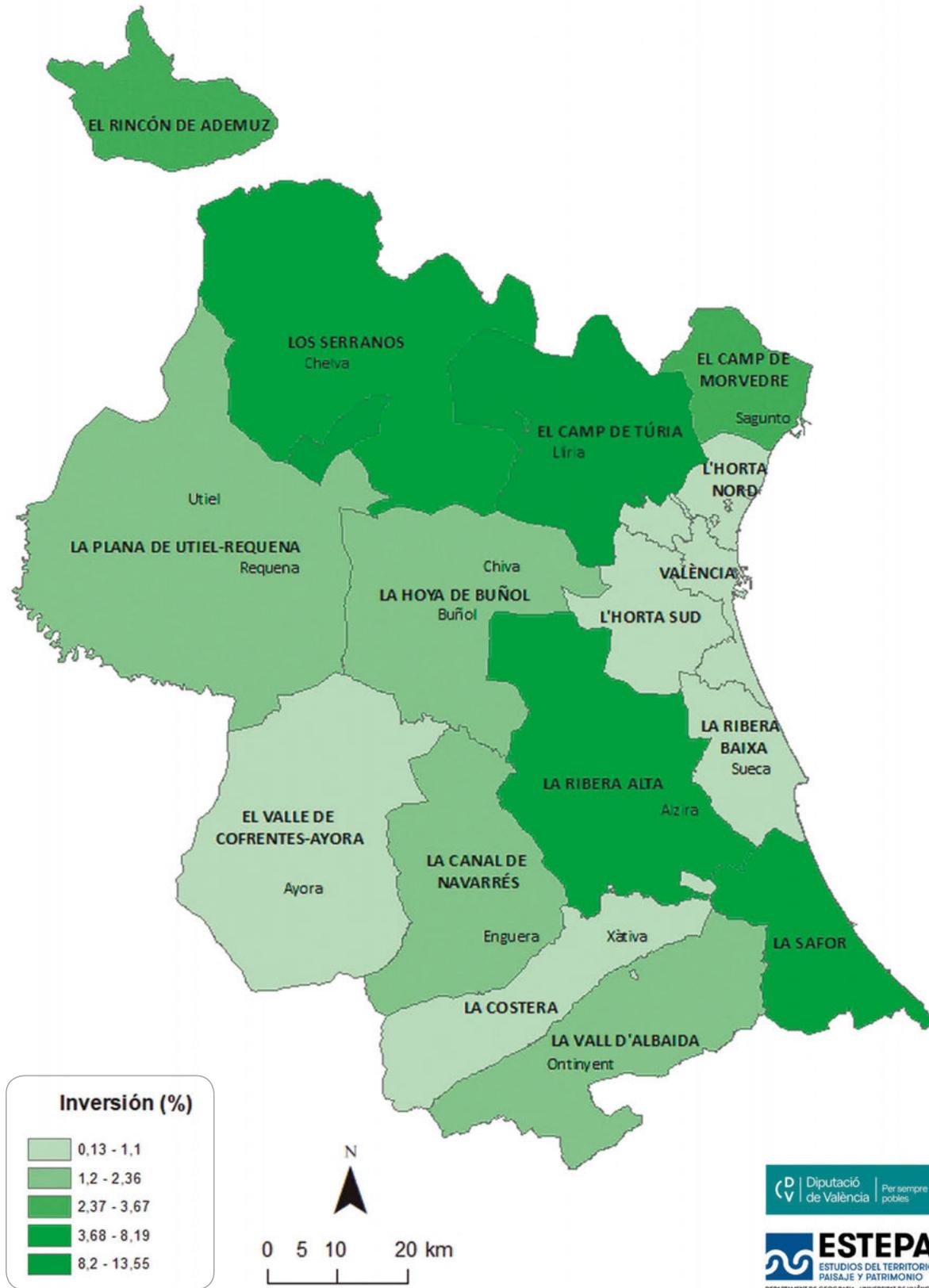
Mapa 4.20. Inversiones en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021)

INVERSIÓN EN ACTUACIONES DE MEJORA FUNCIONAL 2017 - 2021



Mapa 4.21. Inversiones en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021)

### INVERSIÓN EN ACTUACIONES DE MEJORA RESPECTO AL TOTAL DE INVERSIÓN 2017 - 2021



Mapa 4.22. Inversiones en Actuaciones de mejora funcional respecto al total de inversión (2017-2021)

## D. Actuaciones de mejora funcional

Se recogen en los mapas 4.20, 4.21 y 4.22. En términos generales se aprecia un incremento anual. Llama la atención el Camp de Túria, que obtuvo una máxima inversión en 2019, disminuyendo considerablemente en 2020 y 2021. En otras, sin embargo, esas inversiones han sido muy reducidas, como en el Valle de Cofrentes-Ayora o la Canal de Navarrés. Destacan en esta modalidad las comarcas de La Ribera Baixa, La Safor y L'Horta Nord.

## IDENTIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES EN CARRETERAS:

### TIPOLOGÍAS Y CONCEPTOS

Para este apartado se han confeccionado las tablas 4.11, 4.12, 4.13 y 4.14, en función de cada tipología de inversiones.

### A. Ayudas a la vialidad

En esta tipología destacan varios conceptos, como accidentes, calzadas y arcenes, emergencias, vialidad invernal, vialidad por lluvias, y vialidad por otros motivos.

En el subgrupo de accidentes se produce cierta dispersión territorial, excepto en L'Horta Sud y Valencia, sin inversiones. Destacan el Camp de Túria y La Hoya de Buñol, con el 17,1% y el 17,2% respectivamente. Estas dos comarcas, representan el 34,3% de las inversiones totales en accidentes entre los años 2017 y 2021, un número significativo ya que estas dos comarcas adquieren más de 1/3 parte de las 16 comarcas totales junto con La Ribera Alta y La Ribera Baixa, acumulan el 65 % de las inversiones totales.

Las inversiones en calzadas y arcenes están recogidas en algunas comarcas como La Canal de Navarrés (0,8) o La Hoya de Buñol (0,7%). Representan valores reducidos respecto a la inversión total. No son actuaciones que se realicen a menudo.

El subgrupo de las emergencias refleja una gran variedad geográfica. En varias comarcas los valores oscilan entre 25 y 45% respecto al total. En la que menos importancia tiene es en El Rincón de Ademuz (1,7%), mientras que en La Safor destaca por sus valores, el 64,2%.

La vialidad invernal refleja de nuevo una distribución comarcal dispar. Por ejemplo, en El Rincón de Ademuz el 93,4% de las inversiones totales en ayuda a la vialidad van destinadas a la vialidad invernal, mientras que otras comarcas como La Ribera Baixa y La Safor no tienen inversiones de este tipo. El factor condicionante es la meteorología, y las carreteras objeto de inversión son las de montaña. Es el caso de La Plana de Utiel-Requena (64,7%).

La vialidad por lluvias es otra modalidad. Las inversiones comprenden entre el 14% y el 45% mayoritariamente, según comarcas. Sin embargo, hay comarcas con valores muy bajos, como el Rincón de Ademuz (2,6%) o Valencia (0%). En algunos casos, encontramos comarcas que presentan inversiones de vialidad invernal y por lluvias, muy parejas: La Costera, La Hoya de Buñol y La Valld'Albaida.

La vialidad por otros motivos presenta valores heterogéneos, entre el 7% y el 30% mayoritariamente. Destaca El Camp de Morvedre con un 47,2%, mientras que El Rincón de Ademuz es la comarca con menos inversiones en dicha categoría, tan solo el 1,4%. En el apartado de valores no georreferenciados, hallamos el 19,7%.

Por último, en el apartado de "Otros" se recogen las demás inversiones realizadas en la ayuda a la vialidad y que no se pueden incorporar en ninguna otra categoría. Representan el 24,3% de las inversiones totales. En nueve comarcas se presenta alguna inversión de este apartado; es La Ribera Alta la que presenta un valor mayor (2%).

**Tabla 4.11.** Inversiones en Ayuda a la vialidad (2017-2021).

COMARCA	Ayuda a la vialidad 2017 (%)						
	Accidentes	Calzadas y arcenes	Emergencias	Vialidad invernal	Vialidad por lluvias	Vialidad por otros motivos	Otros
El Camp de Morvedre	6,1	-	32,8	1,9	11,7	47,2	0,3
El Camp de Túria	17,1	-	43	1,4	16,7	21,8	-
El Rincón de Ademuz	0,9	-	1,7	93,4	2,6	1,4	-
El Valle de Cofrentes-Ayora	0,5	-	6,3	52,7	32,2	7,5	0,8
L'Horta Nord	5,2	-	41,8	0,7	30,9	21,3	0,1
L'Horta Sud	-	-	53,7	-	21,3	25	-
La Canal de Navarrés	3,4	0,8	28,6	18,8	42,1	6	0,4
La Costera	0,9	-	20,6	35,4	37,7	5,4	-
La Hoya de Buñol	17,2	0,7	17,6	28,1	29,5	5	1,9
La Plana de Utiel-Requena	2,8	-	3,3	64,7	22,3	6,7	0,2
La Ribera Alta	15,7	0,5	33,3	3,3	23,5	21,7	2
La Ribera Baixa	15,2	-	35,5	-	19,5	29,3	0,5
La Safor	3,5	-	64,2	-	23,1	8,6	0,6
La Vall d'Albaida	0,8	-	16,3	45,6	35,1	2,2	-
Los Serranos	4,1	-	22,5	50,8	17,8	4,8	-
València	-	-	-	-	-	-	-
Genérica	1,2	-	5,1	6,4	37,4	19,7	30,2
<b>TOTAL</b>	<b>2,6</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>10,8</b>	<b>34,7</b>	<b>18,5</b>	<b>24,3</b>

## B. La conservación ordinaria

En la tabla 4.12 se representan los datos pertenecientes a la tipología relacionada con la conservación ordinaria. Corresponde a las categorías de calzadas y arcenes, drenaje, firmes y pavimentos, instalaciones, obras de fábrica, señalización y balizamiento, sistemas de contención, taludes y márgenes, y otros.

En la categoría de las calzadas y arcenes el total de inversión es relativamente bajo, pues representa el 0,3% de las inversiones totales. Se hallan concentradas en cuatro comarcas: La Hoya de Buñol, el Camp de Túria, La Canal de Navarrés y la Ribera Alta.

En la categoría de drenaje, se distribuye por la totalidad de comarcas (menos Valencia), la mayoría de valores entre el 10% y el 23%. Destaca el Valle de Cofrentes-Ayora con el 36,6% de las inversiones totales, y La Ribera Baixa, con el 5,8%.

La inversión en firmes y pavimentos se distribuye por la totalidad de comarcas valencianas, menos Valencia. Los valores son bastante parejos, que obedecen a su naturaleza periódica, y con costes similares. L'Horta Sud es la comarca que presenta unos valores más altos, situados en el 24% del total. Solo el 9% de datos no están georreferenciados.

En la categoría de las instalaciones, se incorporan aquellas actuaciones que se realizan de una manera más reiterativa, con el objetivo de mantener en las mejores condiciones las infraestructuras viarias. Estas inversiones no suponen un volumen elevado de inversión en el total comarcal, ya que el valor más alto es del 2,6%, en El Camp de Túria. Además, hay otras comarcas como El Rincón de Ademuz, Los Serranos y La Hoya de Buñol donde la inversión representa el 0,1% de inversión total.

La categoría de las obras de fábrica se caracteriza por unos costes relativamente bajos. De hecho, la comarca más destacada, L'Horta Nord, representa el 5,1% del total de inversiones. Solamente tres comarcas no presentan ninguna inversión en esta tipología.

La categoría de los gastos derivados en señalización y balizamiento se halla implantada en el territorio valenciano. Se trata de actuaciones comunes y se realizan con cierta periodicidad. El valor más alto lo presenta la provincia de La Safor con un 43%, seguido de Los Serranos con un 35,1%. Además, La Ribera Alta, La Ribera Baixa y El Rincón de Ademuz presentan unos valores en torno al 30% de inversión total. Estas actuaciones llevadas a cabo en las carreteras son costosas y suponen una gran inversión.

Los sistemas de contención pertenecen a una categoría que no requiere unas importantes cantidades de inversión. El valor más destacado es el de La Plana de Utiel-Requena, que representa un

**Tabla 4.12.** Inversiones en Conservación ordinaria (2017-2021).

COMARCA	Conservación ordinaria 2017-2021 (%)								
	Calzadas y arcenes	Drenaje	Firmes y pavimentos	Instalaciones	Obras de fábrica	Señalización y balizamiento	Sistemas de contención	Taludes y márgenes	Otros
El Camp de Morvedre	-	11,5	8,9	-	2	26,9	8,4	41,8	0,5
El Camp de Túria	0,2	25,7	10,3	2,6	2,3	21,7	4	32,4	0,7
El Rincón de Ademuz	-	7,1	3,1	0,1	0,3	29,6	1,5	58,2	-
El Valle de Cofrentes-Ayora	-	36,6	4,8	-	-	5,5	1	51,9	0,2
L'Horta Nord	-	18,9	13,3	2,4	5,1	27,6	4,1	28,6	0,1
L'Horta Sud	-	11,9	24	-	-	13,9	8,3	41,8	-
La Canal de Navarrés	2,3	21,9	10,5	0,3	1,2	19,5	7,2	37,1	-
La Costera	-	17,1	15,6	0,1	0,6	19,8	5,2	38,8	2,7
La Hoya de Buñol	2,9	13,9	8,7	0,1	0,1	11	3,6	59,3	0,5
La Plana de Utiel-Requena	-	22,4	8,6	-	1,1	5,9	9,3	52,4	0,3
La Ribera Alta	0,7	14,3	9,2	1,3	0,1	29,9	5,6	38,7	0,2
La Ribera Baixa	-	5,8	9	1,5	1,9	33,3	8,8	36,5	3,1
La Safor	-	8,4	5,2	1,4	1	43	4,7	36,3	-
La Vall d'Albaida	-	13,8	15,9	0,3	0,2	19,5	6,7	43,3	0,3
Los Serranos	-	17,8	5,5	0,1	0,3	35,1	2,8	38,5	-
València	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Genérica	0,2	13	9	0,6	0,5	13,9	4,9	26,2	31,7
<b>TOTAL</b>	<b>0,3</b>	<b>14,8</b>	<b>9,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>18,1</b>	<b>5,2</b>	<b>33,7</b>	<b>17,1</b>

9,3% de las inversiones totales. Se trata de actuaciones que están representadas en la totalidad de las localidades a excepción de Valencia.

La categoría de taludes y márgenes es la más importante, con los volúmenes de inversiones más altos en ese capítulo. Las inversiones oscilan entre un mínimo del 28,6% que corresponde a L'Horta Nord, y un máximo del 59,3% en La Hoya de Buñol. Son acciones que facilitan el buen funcionamiento de las carreteras, mediante inversiones reiterativas.

Por último, en la categoría de "otros", se estima que el 31,7% corresponde al apartado de "genérica", por lo que son datos no territorializados. De entre los datos disponibles de las diferentes comarcas, es en La Ribera Baixa donde encontramos un valor más alto, del 3,1%.

### C. Conservación extraordinaria

En la tabla 4.13 se recoge esta modalidad de inversiones, para el período 2017-2021. Se distinguen varias categorías: drenaje, firmes y pavimentos, instalaciones, obras de fábrica, señalización y balizamiento, sistemas de contención, taludes y márgenes, y otros.

Los gastos de drenaje se dirigen a 10 comarcas, con notables diferencias entre las cantidades invertidas. Destacan El Camp de Morvedre con un 65,7%, seguida de La Costera, con un 25,3%. Mientras, con valores mínimos, aparecen L'Horta Nord o L'Horta Sud.

En la categoría de los firmes y pavimentos se aprecia una distribución más "universal", pues es sabido que los firmes requieren un mantenimiento para su renovación aproximadamente cada 15 años. Razón por la que esta variable está distribuida en más comarcas. En La Plana de Utiel-Requena es donde se han producido más inversiones, un total del 76,3% de las inversiones realizadas en ella, en esa categoría. Entre las comarcas en las que menos se ha invertido encontramos al Rincón de Ademuz, con el 11,6% del total. Aun así, hay algunas de las comarcas que no han necesitado de este tipo de inversiones, como son Valencia y L'Horta Sud.

En la categoría de inversiones en instalaciones, se aprecia una concentración territorial. Sólo en cuatro comarcas se han realizado este tipo de gastos, con valores por debajo del 6,6%, a excepción de L'Horta Nord, con el 66,3% en instalaciones.

La categoría de obras de fábrica alude a actuaciones que se realizan de manera puntual y que, por tanto, no están generalizadas en el territorio. En 6 comarcas, de las 16 valencianas, ha habido inversiones en dicha categoría. Destaca El Rincón de Ademuz que es la que tiene el dato más elevado (79,1% de las inversiones totales en dicha comarca). En los demás territorios esta inversión no supera el 9,2%.

En la categoría de la señalización y el balizamiento, se trata de unas actividades que se extienden por el territorio, por su propia naturaleza. El caso excepcional es el de L'Horta Sud, que mientras el resto de los distritos no superan 35% de las inversiones totales, en esta comarca se alcanza el 100% para el quinquenio de 2017-2021. Las únicas dos comarcas que no presentan inversiones de este tipo son las de El Camp de Morvedre y Valencia.

En los sistemas de contención se aprecia disparidad entre comarcas, por su naturaleza basada en actuaciones aisladas. De este modo, vemos como Los Serranos es la comarca con una inversión más elevada, del 26,6%, mientras que, en comarcas como El Camp de Morvedre o L'Horta Sud, entre otras, no hay inversión alguna. En términos generales, los valores de esta categoría oscilan entre el 0,5% y 15%.

La categoría de los taludes y márgenes es bastante común, por lo que su implantación territorial es mayoritaria. El valor más elevado lo representa el Valle de Cofrentes-Ayora, con un 68,3% del total de la inversión. El resto de las comarcas presentan unos valores que oscilan entre el 5% y el 25%; La Plana de Utiel-Requena, L'Horta Sud y La Valencia carecen de este tipo inversión.

Por último, en la categoría "otros" están integradas todas aquellas actuaciones que no se pueden clasificar en ninguna tipología anterior, más aquellas que detallamos en el apartado de metodología de este capítulo. Estas actuaciones son minoritarias si las comparamos con otras. En la comarca de La Costera aparece el mayor valor con un 7%.

**Tabla 4.13.** Inversiones en Conservación extraordinaria (2017-2021).

COMARCA	Conservación extraordinaria 2017-2021 [%]							
	Drenaje	Firmes y pavimentos	Instalaciones	Obras de fábrica	Señalización y balizamiento	Sistemas de contención	Taludes y márgenes	Otros
El Camp de Morvedre	65,7	20,3	-	-	-	-	14	-
El Camp de Túria	11,3	57,2	6,6	-	15,1	0,5	9,3	-
El Rincón de Ademuz	-	11,6	-	79,1	0,9	0,4	8	-
El Valle de Cofrentes-Ayora	-	16,7	-	-	14,9	-	68,3	-
L'Horta Nord	-	29,3	66,3	-	3,2	-	1,2	-
L'Horta Sud	-	-	-	-	100	-	-	-
La Canal de Navarrés	18,8	23,7	-	-	19	2,5	36	-
La Costera	25,3	40,1	-	8,2	10,8	6,9	8,7	7
La Hoya de Buñol	2,1	56,8	1,9	-	35,3	0,7	3,2	-
La Plana de Utiel-Requena	11,3	76,3	0,1	-	11,9	0,3	-	-
La Ribera Alta	0,3	75,4	-	2,9	17,9	0,6	2,8	0,3
La Ribera Baixa	-	47,2	-	9,2	7,3	14,3	22,1	0,4
La Safor	17,5	53,4	-	3,5	7	3,7	14,8	-
La Vall d'Albaida	23,6	51,7	-	-	16,2	3,6	4,9	-
Los Serranos	8,1	41,1	-	2,1	11,8	26,6	10,4	-
València	-	-	-	-	-	-	-	-
Genérica	10,5	36,1	0,5	2,6	26,3	13,4	10,6	0,7
<b>TOTAL</b>	<b>10,7</b>	<b>45,5</b>	<b>0,7</b>	<b>2,9</b>	<b>20,1</b>	<b>9,9</b>	<b>9,6</b>	<b>0,6</b>

#### D. Actuaciones de mejora funcional.

En esta modalidad destacan como destino de las inversiones, la colocación de semáforos (no hay gastos destacables); los gastos de obra (la mayoría incluidos en el apartado de "gastos genéricos"); y la creación de pasos de peatones (Ribera Baixa).

En el apartado general de "Otros" se establecen las demás actuaciones para esta tipología, que frecuentemente son las más abundantes. Destacan muchas de ellas con el 100% de las inversiones, como L'Horta Nord, La Costera, La Hoya de Buñol, La Safor y La Vall d'Albaida, entre otras.

En el apartado “Gasto genérico”, que aglutina 1/3 de la inversión total, destacamos como la mayoría de las inversiones se realizan en el “capítulo de obras”: un 61,2% y solamente un 38,7% restante en “otros”.

**Tabla 4.14.** Inversiones en Actuaciones de mejora funcional (2017-2021).

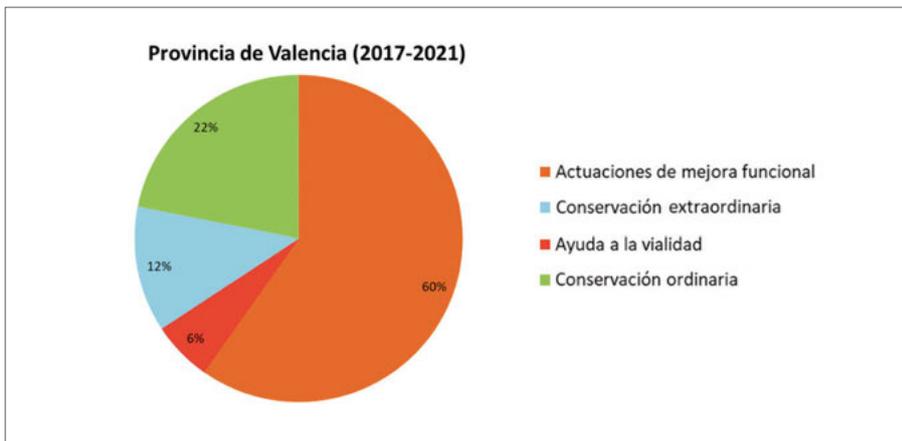
COMARCA	Actuaciones de mejora funcional 2017-2021 (%)			
	Colocación semáforos	Obra	Paso de peatones	Otros
El Camp de Morvedre	-	-	-	100
El Camp de Túria	-	-	-	100
El Rincón de Ademuz	-	-	-	100
El Valle de Cofrentes-Ayora	-	-	-	100
L'Horta Nord	-	-	-	100
L'Horta Sud	-	-	-	100
La Canal de Navarrés	-	-	-	100
La Costera	-	-	-	100
La Hoya de Buñol	-	-	-	100
La Plana de Utiel-Requena	-	-	-	100
La Ribera Alta	-	-	-	100
La Ribera Baixa	-	-	0,2	99,8
La Safor	-	-	-	100
La Vall d'Albaida	-	-	-	100
Los Serranos	-	-	-	100
València	-	-	-	100
Genérica	-	61,2	-	38,7
<b>Total</b>	-	<b>6,2</b>	-	<b>93,8</b>

#### 4.4. DIAGNÓSTICO COMARCAL DE LAS INVERSIONES EN CARRETERAS: IDENTIFICACIÓN DE GASTOS EN DESTINOS

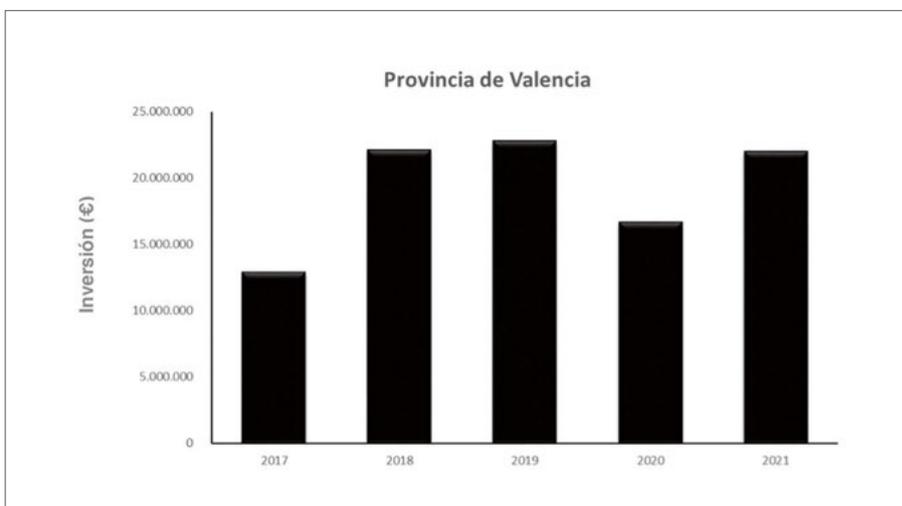
Las inversiones de la Diputación de Valencia, que se han podido territorializar en materia de carreteras para el periodo 2017-2021, representaron un total de 96.336.243 euros. Este importe no tiene en cuenta los gastos generales, que no se han podido asignar a comarcas concretas.

En la **provincia de Valencia** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 60% del total, seguido por el grupo de la “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.8). En la provincia de Valencia se ha destinado una gran parte de la inversión de carreteras a mejorar su funcionamiento (72.389.537 euros) en el quinquenio analizado, aportándoles así un valor añadido, además de su mantenimiento y conservación.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2019, con una ayuda superior a los 22.500.000 de euros, y similares a este fueron 2018 y 2021, con una inversión de unos 22.000.000 de euros cada uno (Figura 4.9). En 2020 la inversión fue de unos 16.500.000 euros, y 2017 fue el año de este estudio con la inversión más reducida, no llegando a los 13.000.000 euros. La partida



**Figura 4.8**  
Inversiones realizadas en la provincia de Valencia por grupos de actuación.



**Figura 4.9**  
Inversiones realizadas en la provincia de Valencia.

presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2019) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 17.962.441 euros.

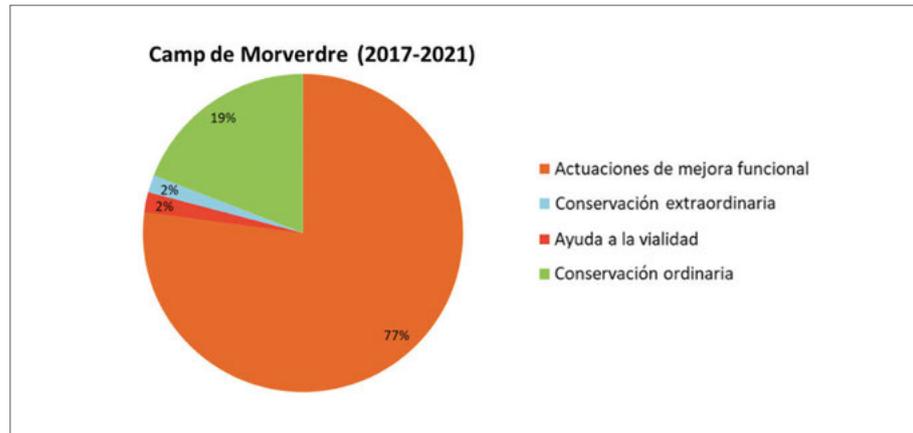
A continuación, detallamos las inversiones por comarca, según los grupos de actuación y el periodo de estudio.

En la comarca de **Camp de Morvedre** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional” ya que representan el 77% del total, seguido por los grupos de “conservación ordinaria”, “ayuda a la vialidad” y “conservación extraordinaria” (Figura 4.10). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado con un total de 4.954.533 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2017, con una ayuda superior a los 3.000.000 de euros (Figura 4.11). En el resto de ejercicios, la inversión oscila entre 1.000.000 y 1.500.000 euros en 2018 y 2021 y entre 250.000 y 290.000 euros en 2019 y 2020, siendo este último el año de menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2017) ha sido en la de “actuaciones de mejora funcional”, con 2.935.042 euros.

**Figura 4.10**

Inversiones realizadas en la comarca de Camp de Morvedre por grupos de actuación.

**Figura 4.11**

Inversiones realizadas en la comarca de Camp de Morvedre.

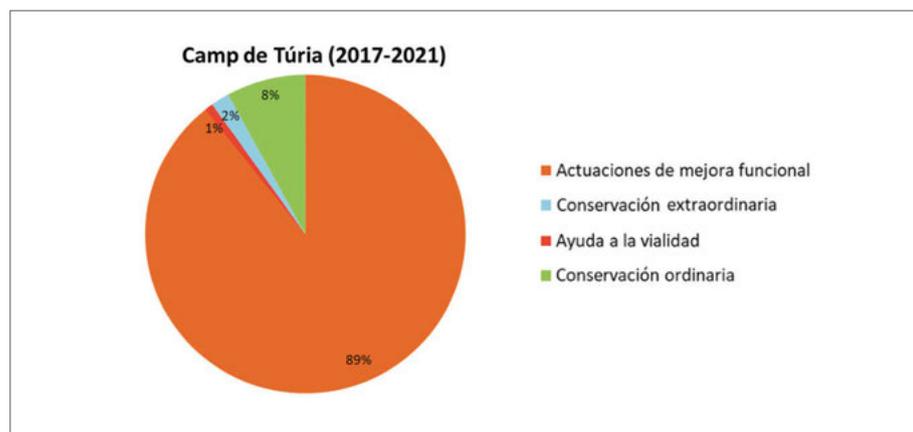


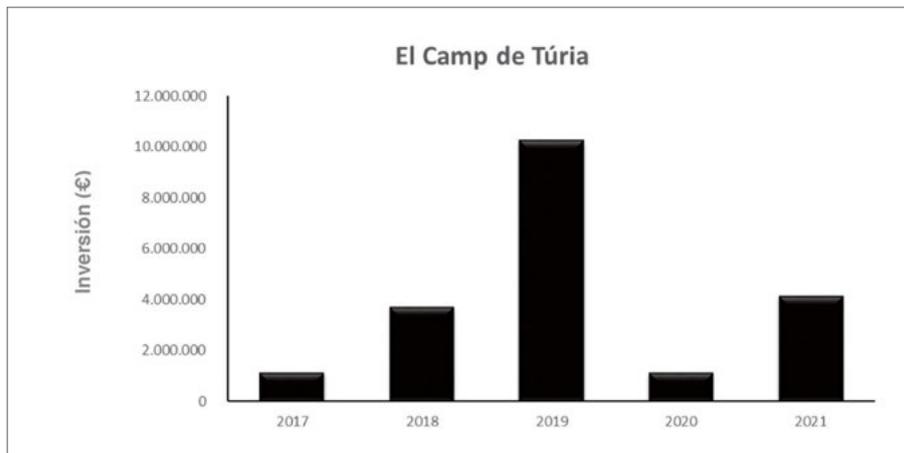
En la comarca de **El Camp de Túria** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 89% del total, seguido por los grupos de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.12). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 18.316.597 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2019, con una ayuda superior a 10.000.000 euros (Figura

**Figura 4.12**

Inversiones realizadas en la comarca de El Camp de Túria por grupos de actuación.





**Figura 4.13**  
Inversiones realizadas en la comarca de El Camp de Túria.

4.13). En el resto de ejercicios, la inversión oscila en unos 3.500.000 y 4.000.000 euros en 2018 y 2021 y alrededor de 1.000.000 de euros en 2017 y 2020, siendo este último el año de menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2019) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 10.053.899 euros.

En la comarca de **El Rincón de Ademuz** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 91% del total, seguido por los grupos de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.14). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 4.964.609 euros.

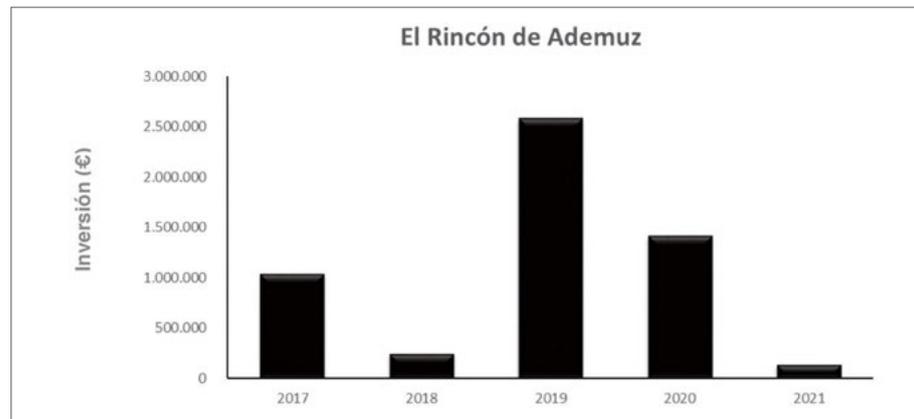


**Figura 4.14**  
Inversiones realizadas en la comarca de El Rincón de Ademuz por grupos de actuación.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2019, con una ayuda superior a 2.500.000 euros (Figura 4.15). En el resto de ejercicios, la inversión oscila en unos 1.000.000 y 1.400.000 euros en 2017 y 2020 y entre unos 145.000 de euros y 250.000 euros en 2018 y 2021, siendo este último el año de menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2019) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 2.380.006 euros.

En la comarca de **El Valle de Cofrentes-Ayora** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “conservación ordinaria”, ya que representan el 39% del total, seguido por los grupos de

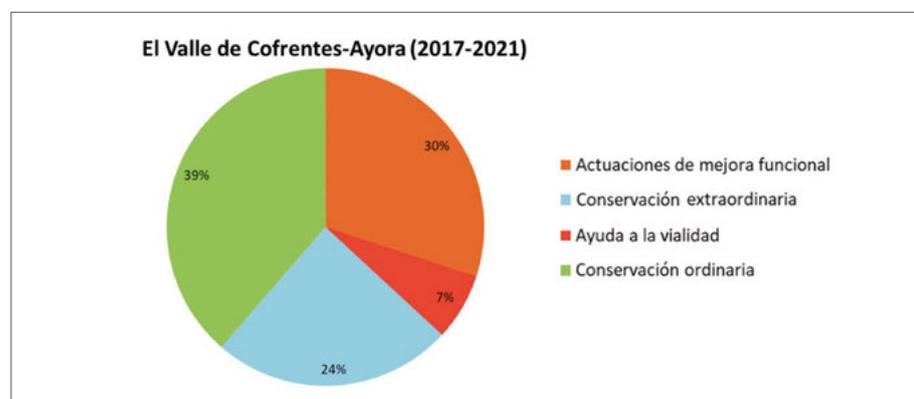
**Figura 4.15**  
Inversiones realiza-  
das en la comarca  
de  
El Rincón de  
Ademuz.



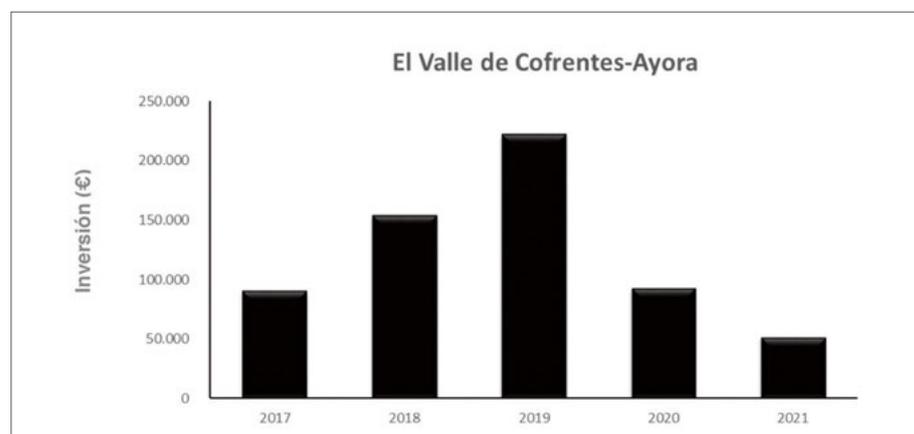
“actuaciones de mejora funcional”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.16). En esta comarca, se han realizado bastantes mejoras en las carreteras en el quinquenio analizado, pero el tipo de actuación que más destaca es el de “conservación ordinaria”, con un total de 236.815 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2019, con una ayuda superior a 200.000 euros (Figura 4.17). En el resto de ejercicios, la inversión oscila en unos 50.000 y 150.000 euros, siendo 2021 el año de menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2019) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional” con 181.910 euros.

**Figura 4.16**  
Inversiones realiza-  
das en la comarca  
de El Valle de  
Cofrentes-Ayora por  
grupos de actuación.

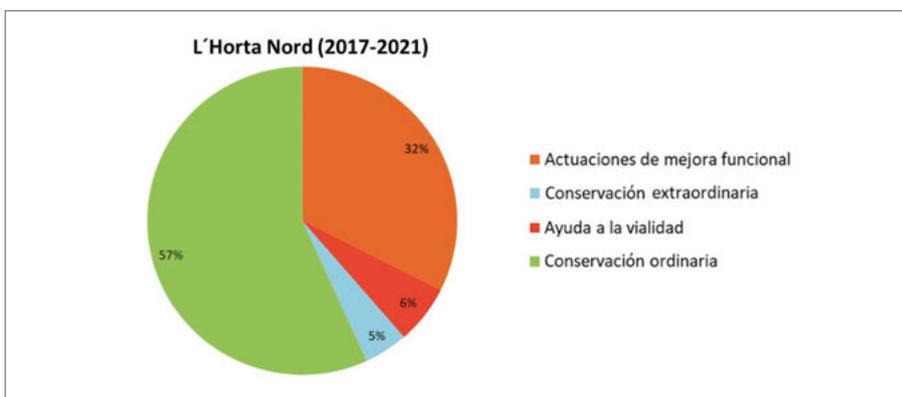


**Figura 4.17**  
Inversiones realiza-  
das en la comarca  
de El Valle de  
Cofrentes-Ayora.

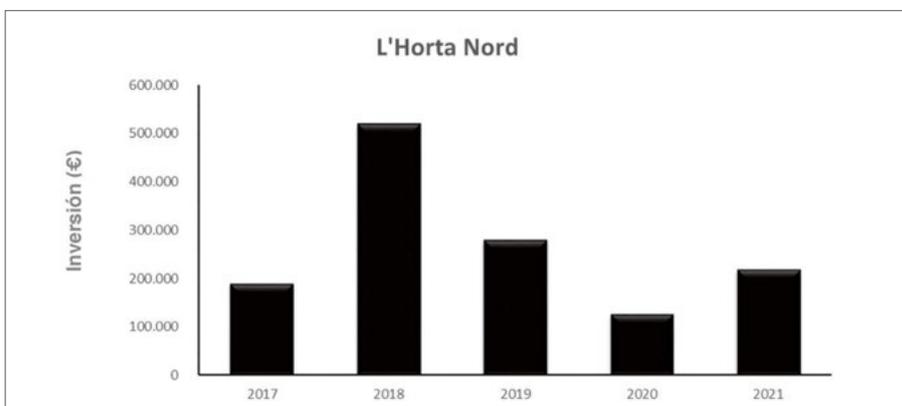


En la comarca de **L'Horta Nord** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “conservación ordinaria”, ya que representan el 57% del total, seguido por los grupos de “actuaciones de mejora funcional”, “ayuda a la vialidad” y “conservación extraordinaria” (Figura 4.18). En esta comarca, se han realizado bastantes mejoras en las carreteras en el quinquenio analizado, pero el tipo de actuación que más destaca es el de “conservación ordinaria”, con un total de 762.784 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2018, con una ayuda superior a 500.000 euros (Figura 4.19). En el resto de ejercicios, la inversión oscila en unos 125.000 y 280.000 euros, siendo 2020 el año de menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2018) ha sido la de “conservación ordinaria”, con 310.340 euros.



**Figura 4.18**  
Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Nord por grupos de actuación.

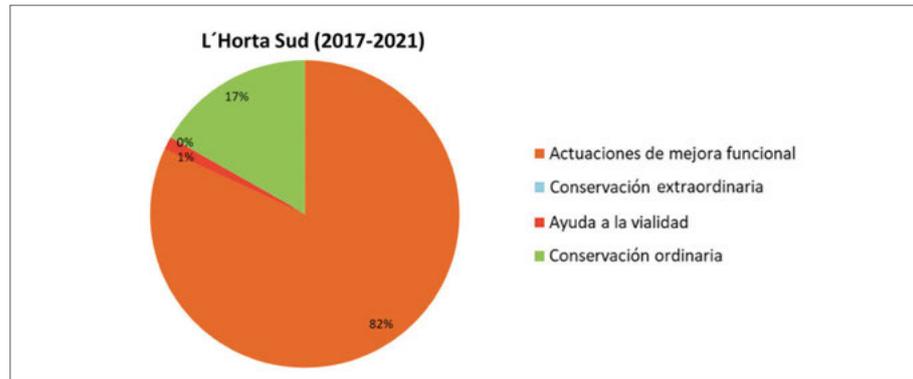


**Figura 4.19**  
Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Nord.

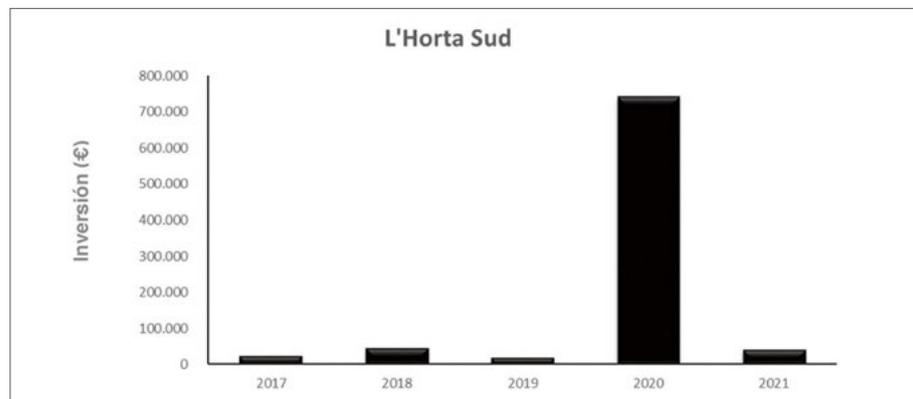
En la comarca de **L'Horta Sud** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 82% del total, seguido por los grupos de “conservación ordinaria”, “ayuda a la vialidad” y “conservación extraordinaria” (Figura 4.20). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 718.854 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2020, con una ayuda superior a 700.000 euros (Figura 4.21). En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre los 20.000 y 40.000 euros, siendo 2019 el año de menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2020) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional” con 718.854 euros.

**Figura 4.20**  
Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Sud por grupos de actuación.



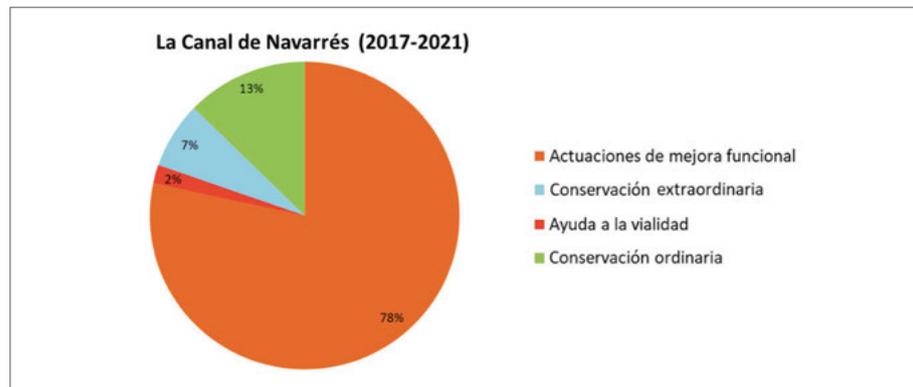
**Figura 4.21**  
Inversiones realizadas en la comarca de L'Horta Sud

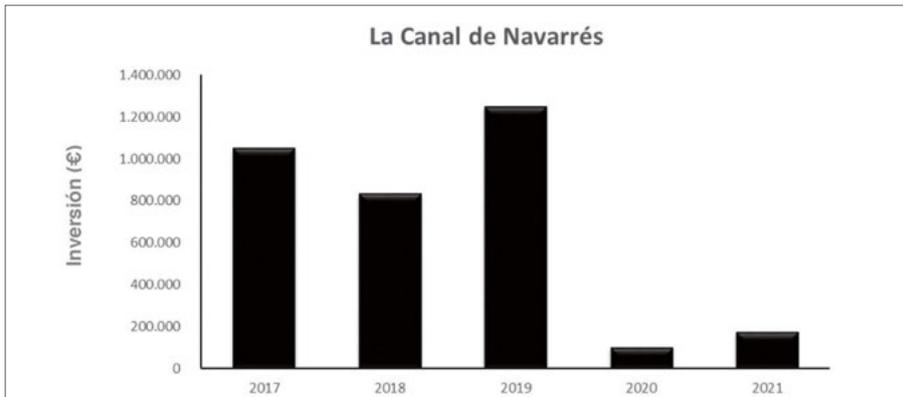


En la comarca de **La Canal de Navarrés** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 78% del total, seguido de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.22). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 2.686.281 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2019, con una ayuda superior a 1.200.000 euros (Figura 4.23). En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre los 800.000 y 1.000.000 de euros en 2017 y 2018, y entre 100.000 y 200.000 euros en 2020 y 2021, siendo 2020 el año con menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2019) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 1.125.270 euros.

**Figura 4.22**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Canal de Navarrés por grupos de actuación.

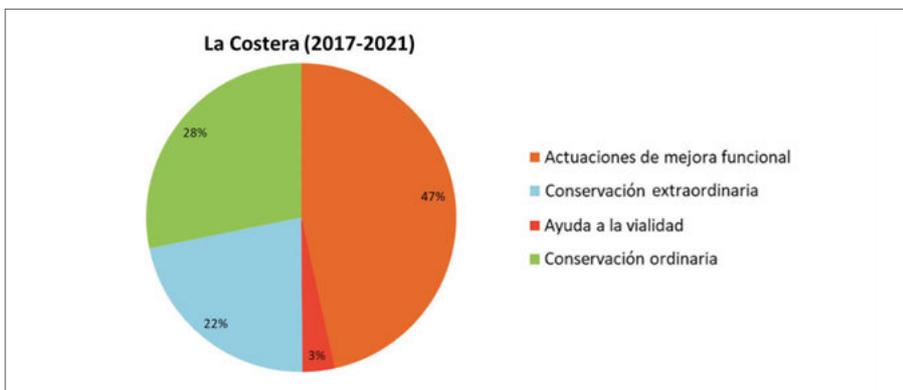




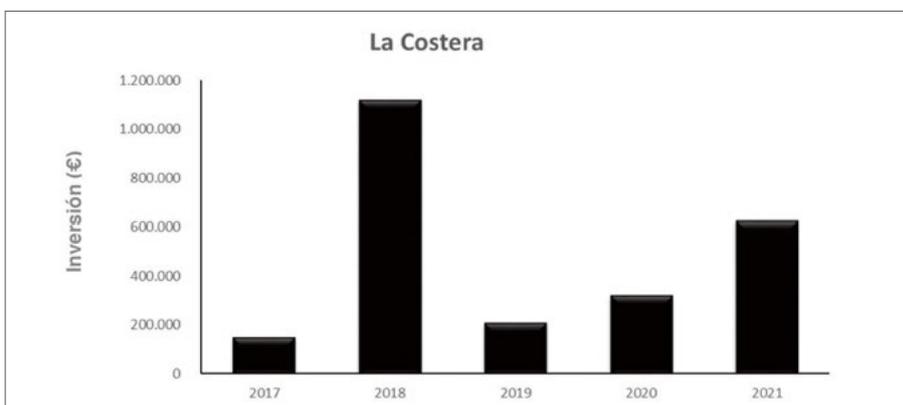
**Figura 4.23**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Canal de Navarrés.

En la comarca de **La Costera** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 47% del total, seguido de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.24). En esta comarca, se han realizado mejoras importantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 1.136.518 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2018, con una ayuda superior a 1.100.000 euros (Figura 4.25). En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre los 150.000 y 600.000 euros de una forma creciente los últimos años. El año con una menor inversión fue 2017. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2018) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 703.094 euros.



**Figura 4.24**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Costera por grupos de actuación.

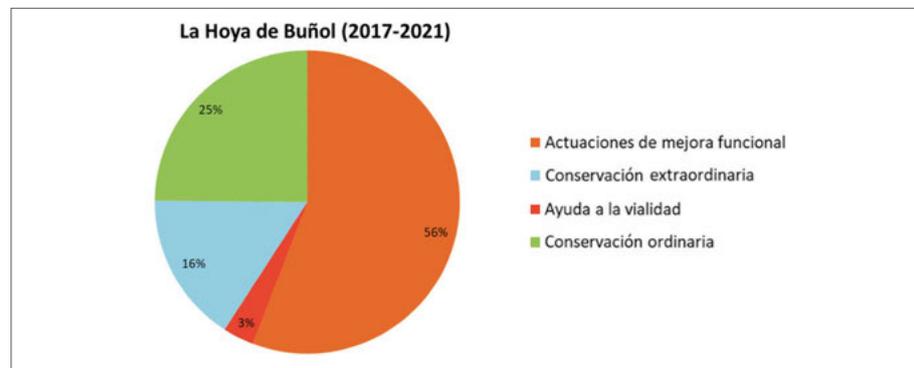


**Figura 4.25**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Costera.

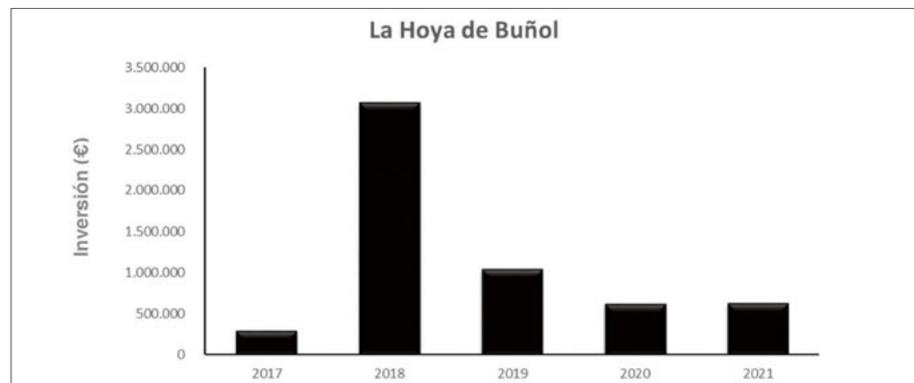
En la comarca de **La Hoya de Buñol** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 56% del total, seguido de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.26). En esta comarca, se han realizado mejoras importantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 3.189.660 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2018, con una ayuda superior a 3.000.000 euros (Figura 4.27). El año con una menor inversión fue 2017 con unos 300.000 euros. En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre los 600.000 euros y el 1.000.000 de euros. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2018) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 2.426.502 euros.

**Figura 4.26**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Hoya de Buñol por grupos de actuación.

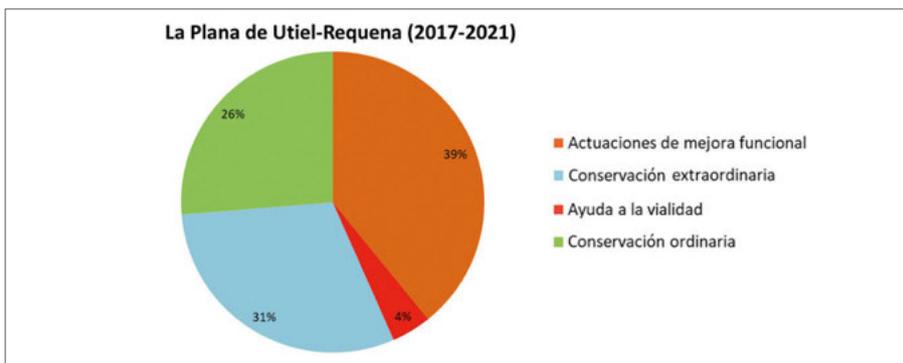


**Figura 4.27**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Hoya de Buñol.

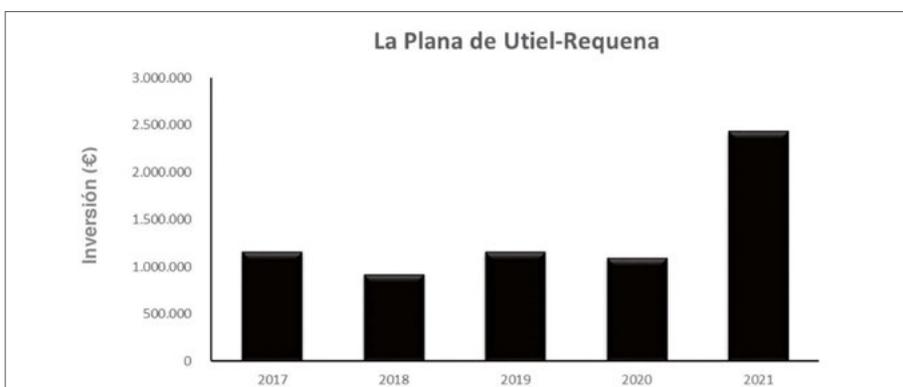


En la comarca de **La Plana Utiel-Requena** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 39% del total, seguido de “conservación extraordinaria”, “conservación ordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.28). En esta comarca, se han realizado bastantes mejoras en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 2.669.164 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2021, con una ayuda superior a 2.400.000 euros (Figura 4.29). En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre 900.000 euros y 1.200.000 euros, siendo 2018 el año con una menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2021) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 1.311.098 euros.



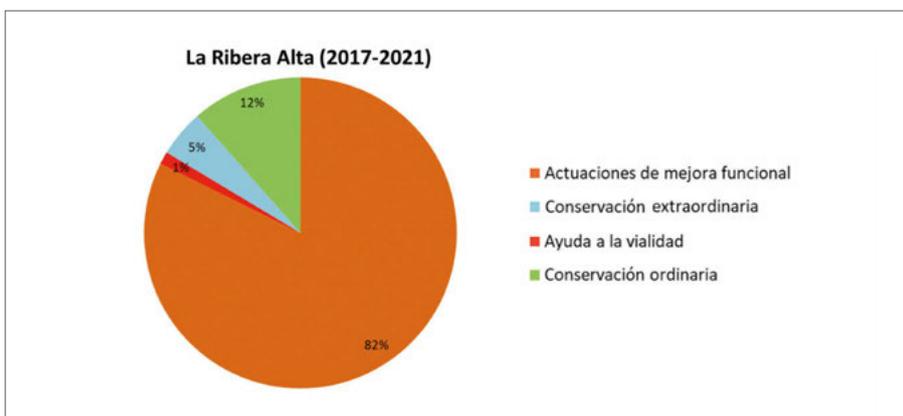
**Figura 4.28**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Plana Utiel-Requena por grupos de actuación.



**Figura 4.29**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Plana de Utiel-Requena.

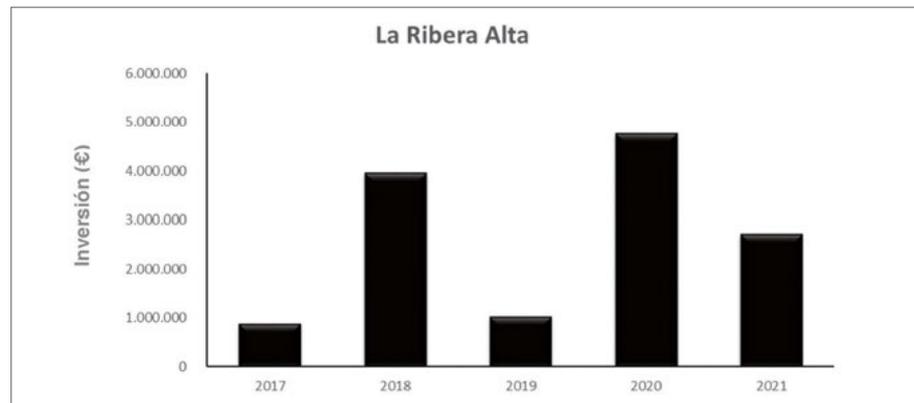
En la comarca de **La Ribera Alta** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 82% del total, seguido de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.30). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 11.067.560 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2020, con una ayuda superior a 4.500.000 euros (Figura 4.31). En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre 1.000.000 euros para 2017 y 2019, y entre 2.500.000 y 4.000.000 de euros para 2018 y 2021, siendo 2017 el año con una inversión menor. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2020) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 4.121.865 euros.



**Figura 4.30**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Ribera Alta por grupos de actuación.

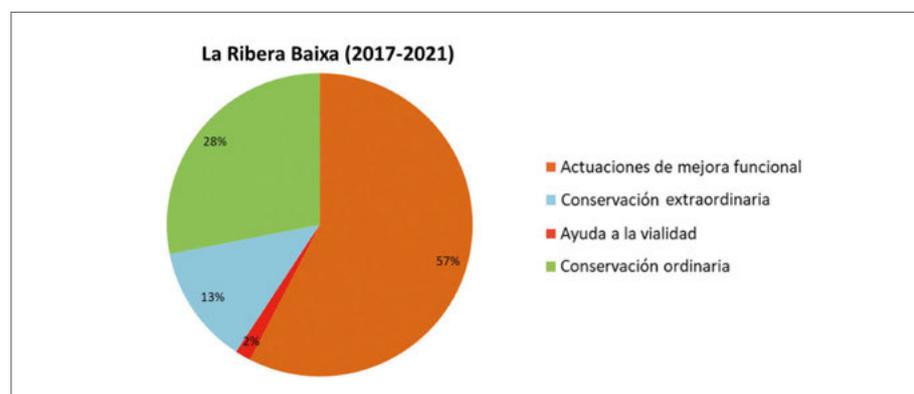
**Figura 4.31**  
Inversiones  
realizadas en la  
comarca de  
La Ribera Alta.



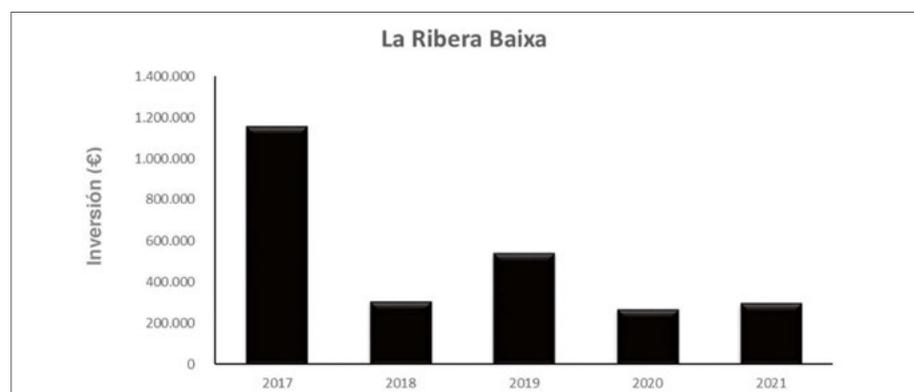
En la comarca de **La Ribera Baixa** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 57% del total, seguido de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.32). En esta comarca, se han realizado mejoras importantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 1.488.802 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2017, con una ayuda superior a 1.100.000 euros (Figura 4.33). En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión que oscila entre los 250.000 y 550.000 euros, siendo 2020 el año con una menor inversión. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2017) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 915.414 euros.

**Figura 4.32**  
Inversiones  
realizadas en la  
comarca de La  
Ribera Baixa por  
grupos de actuación.

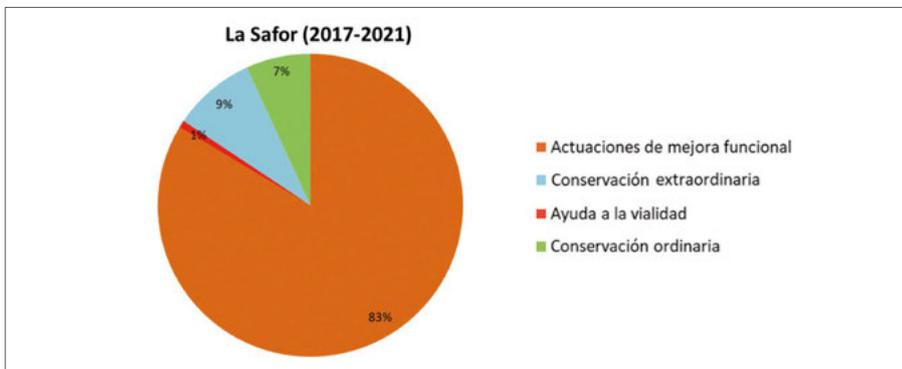


**Figura 4.33**  
Inversiones  
realizadas  
en la comarca  
de La Ribera Baixa.

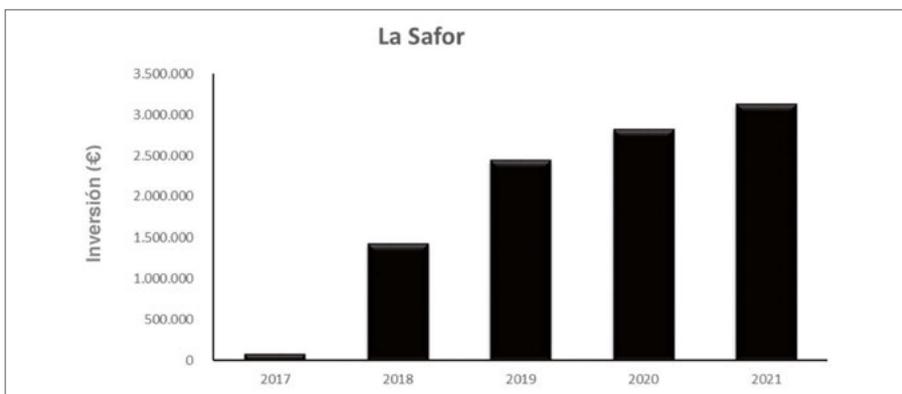


En la comarca de **La Safor** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 83% del total, seguido de “conservación extraordinaria”, “conservación ordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.34). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 8.314.849 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2021, con una ayuda superior a 3.000.000 euros (Figura 4.35). El año con una menor inversión fue 2017 con unos 90.000 euros. En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión ascendente que oscila entre los 1.400.000 y 1.800.000 euros. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2021) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 2.708.990 euros.



**Figura 4.34**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Safor por grupos de actuación.

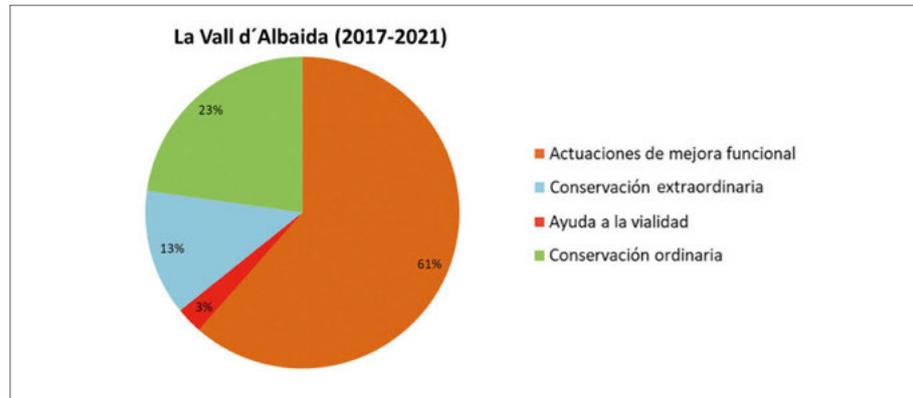


**Figura 4.35**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Safor.

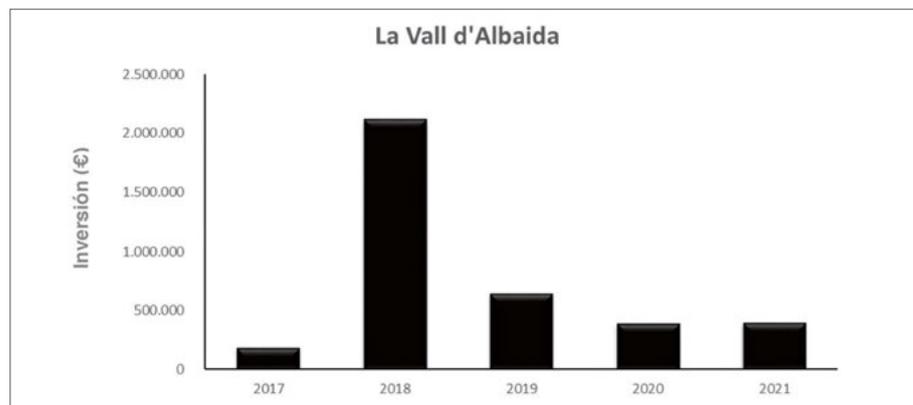
En la comarca de **La Vall d'Albaida** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 61% del total, seguido de “conservación ordinaria”, “conservación extraordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.36). En esta comarca, se han realizado mejoras importantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 2.306.213 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2018, con una ayuda superior a 2.000.000 euros (Figura 4.37). El año 2017 fue el de menor inversión con unos 180.000 euros. En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión estable que oscila entre los 400.000 y 650.000 euros. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2018) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 1.815.000 euros.

**Figura 4.36**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Vall d'Albaida por grupos de actuación.



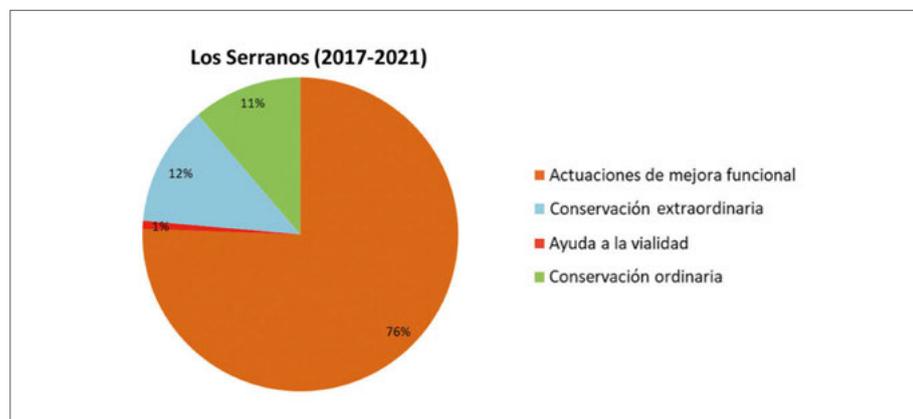
**Figura 4.37**  
Inversiones realizadas en la comarca de La Vall d'Albaida.

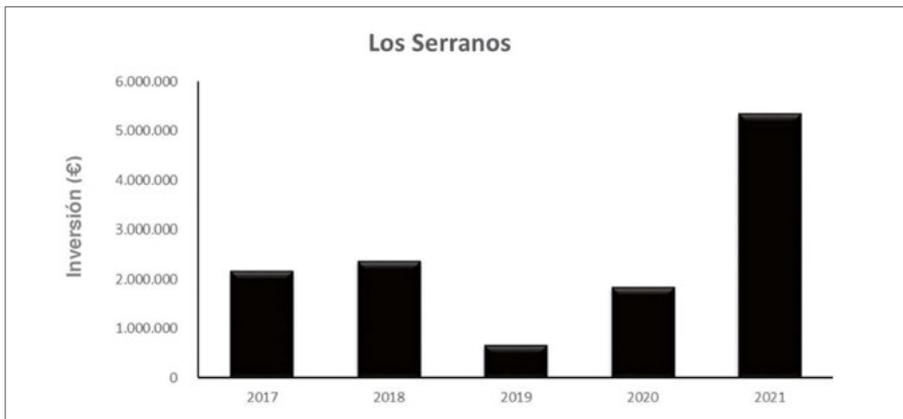


En la comarca de **Los Serranos** predominan las inversiones realizadas en el grupo de “actuaciones de mejora funcional”, ya que representan el 76% del total, seguido de “conservación extraordinaria”, “conservación ordinaria” y “ayuda a la vialidad” (Figura 4.38). En esta comarca, se han realizado mejoras relevantes en las carreteras en el quinquenio analizado, con un total de 9.412.393 euros.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el año con mayor inversión fue 2021, con una ayuda superior a 5.000.000 euros (Figura 4.39). El año 2019 fue el de una menor inversión con unos 650.000 euros. En el resto de ejercicios analizados se registra un volumen de inversión estable que oscila entre los 2.000.000 de euros y

**Figura 4.38**  
Inversiones realizadas en la comarca de Los Serranos por grupos de actuación.



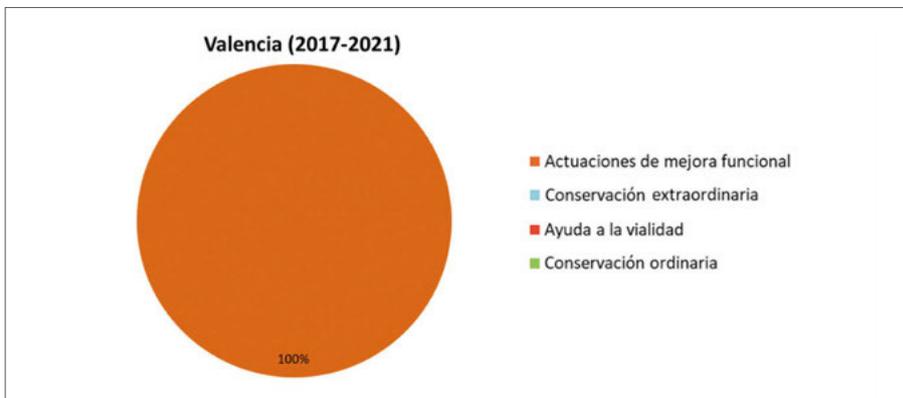


**Figura 4.39**  
Inversiones realizadas en la comarca de Los Serranos.

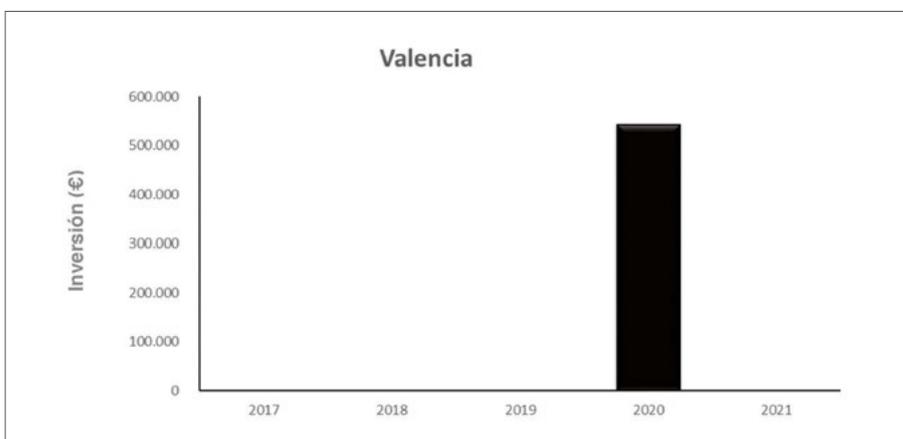
2.400.000 euros. La partida presupuestaria más destacada en el año con mayor inversión (2021) ha sido la de “actuaciones de mejora funcional”, con 4.750.352 euros.

En la **ciudad de Valencia** el 100% de las inversiones fueron destinadas al grupo de “actuaciones de mejora funcional” (Figura 4.39), realizando así mejoras importantes.

Si se analiza la evolución anual de las inversiones durante el periodo 2017-2021, se observa que el único año donde se realizaron inversiones fue 2020, con una ayuda de 543.500 euros (Figura 4.41), que fue destinada íntegramente a “actuaciones de mejora funcional”.



**Figura 4.40**  
Inversiones realizadas en la ciudad de Valencia.



**Figura 4.41**  
Inversiones realizadas en la ciudad de Valencia.





CAPÍTULO

# 05

## CARACTERIZACIÓN DE LOS IMPACTOS POTENCIALES DE LAS MEJORAS DE LAS CARRETERAS SOBRE LOS PARÁMETROS SOCIO-ECONÓMICOS Y AMBIENTALES DE LA PROVINCIA DE VALENCIA

*Sandra Mayordomo  
Jorge Hermosilla  
Josep Sabater*



# CARACTERIZACIÓN DE LOS IMPACTOS POTENCIALES DE LAS MEJORAS DE LAS CARRETERAS SOBRE LOS PARÁMETROS SOCIO-ECONÓMICOS Y AMBIENTALES DE LA PROVINCIA DE VALENCIA

*Sandra Mayordomo*

*Jorge Hermosilla*

*Josep Sabater*

La red de comunicaciones y, en particular las carreteras, conforman factores esenciales en el desarrollo y la dinamización socioeconómica de un territorio. Las infraestructuras viarias determinan la ordenación territorial y la ocupación del suelo, y condicionan la distribución de la población, las actividades y los equipamientos. Del mismo modo, las carreteras influyen en la localización de los núcleos residenciales y apoyan de forma directa a las actividades productivas, por lo que la mejora de la accesibilidad contribuye al crecimiento de los sectores económicos y en el empleo. En este sentido, la presencia de carreteras en un territorio posibilita el desarrollo del turismo, la industria, el comercio y la construcción. Además, favorece la comunicación entre municipios y la accesibilidad a los equipamientos y las áreas residenciales.

Igualmente, las infraestructuras de transporte influyen en aspectos esenciales vinculados con el funcionamiento del sistema económico y la localización empresarial. Las carreteras representan activos esenciales en estos ámbitos, ya que permiten el transporte de materias primas y productos desde el lugar de origen hasta los espacios donde se desarrollan los procesos productivos. De la misma manera, las empresas se emplazan en ámbitos próximos a las vías de comunicación, ya que proporcionan acceso a los recursos y a los mercados, reducen costos de transporte, facilitan la movilidad de la mano de obra, y permiten el intercambio y la diversificación de las actividades productivas.

Por tanto, las carreteras responden a la necesidad de conexión territorial y constituyen un factor esencial en la dinamización socioeconómica. Sin embargo, los efectos de estas infraestructuras sobre el crecimiento y desarrollo territorial pueden variar de un área a otra en función de diferentes aspectos y circunstancias.

La red viaria articula las comunicaciones de un territorio. En función de la escala, es posible distinguir conexiones de diferentes distancias. Como se ha especificado previamente, en esta investigación se analiza la comunicación local de la provincia de Valencia, enmarcada en un entorno comarcal y, en un sentido más amplio, provincial. Así, las carreteras locales responden

a la movilidad generada por una comunicación entre comarcas y una conexión entre el viario urbano y el de larga distancia. La red local comunitaria de la provincia de Valencia es titularidad de la Diputación de Valencia. Esta red está conformada por vías secundarias y terciarias que, en comparación con las carreteras de mayor entidad, favorecen un mayor vínculo con los municipios y los habitantes, así como con determinados usos del suelo.

Asimismo, la red de la Diputación de Valencia presenta características diversas en cuanto a sus particularidades y los tráficos existentes, ya que determinadas carreteras o tramos soportan intensidades muy elevadas, mientras que otras presentan tráficos reducidos, ubicadas principalmente en áreas de montaña del interior provincial. Además, estas infraestructuras abarcan una significativa dispersión territorial, con una longitud total aproximada de 1.800 km.

La Diputación de Valencia, como titular de las carreteras de su red provincial, es la entidad responsable de su planificación, conservación, construcción y explotación. Como se ha indicado con anterioridad, este organismo ha invertido 135 millones de euros en la conservación y mejora de las carreteras que gestiona durante el periodo 2017-2021. De esta cantidad total de inversiones, el 71,3%, 96,3 millones de euros, se han podido territorializar en comarcas concretas, mientras que el restante 28,7% comprenden actuaciones genéricas o de ámbito supracomarcal. Las inversiones efectuadas por la Diputación de Valencia constituyen intervenciones puntuales y no representan grandes obras, como consecuencia de las características de la red de comunicaciones locales de la provincia. Estas intervenciones destinadas a la mejora y conservación de las carreteras conllevan una mejora de la accesibilidad y de la seguridad viaria, y favorecen el desarrollo de actividades diversas en el territorio.

El objetivo de este capítulo es analizar el impacto y los efectos evaluables de las intervenciones acometidas en la red de infraestructuras viarias de la provincia de Valencia por la Diputación, sobre las personas y sobre el territorio, así como estudiar las diferencias comarcales existentes. Para ello se proponen diversas variables e indicadores, dirigidos a evaluar los impactos de las mejoras del referido sistema viario. En el análisis efectuado se consideran la cantidad de inversiones que se han podido asignar a comarcas determinadas, 96,3 millones de euros, ya que para las intervenciones restantes no ha sido posible determinar territorios específicos.

En este sentido, el apartado 5.1. identifica diferentes variables para evaluar los impactos en el territorio de las inversiones realizadas por la Diputación de Valencia para la mejora y conservación del sistema viario. Estos indicadores se clasifican en diferentes tipologías y se justifica su inclusión en el estudio. El apartado 5.2. detalla los valores obtenidos para cada variable propuesta y analiza la correlación existente entre la distribución de estos indicadores y la de las inversiones realizadas en el territorio valenciano. El apartado 5.3. se focaliza en el diseño de propuestas de mejora, mediante el estudio de las diferencias existentes entre comarcas, y considerando aquellos territorios en los que las inversiones son de menor entidad. Finalmente, en el apartado 5.4., se identifican los municipios y núcleos de población que están comunicados exclusivamente por carreteras de la Diputación. Por último, se incluye una relación de figuras cartográficas que representan las variables tratadas en el presente capítulo y su relación con las inversiones efectuadas.

## 5.1. IDENTIFICACIÓN DE POSIBLES VARIABLES DE EVALUACIÓN DE IMPACTOS DE LAS MEJORAS DEL SISTEMA VIARIO DE LA DIPUTACIÓN

El análisis de diferentes indicadores posibilita evaluar el impacto sobre el territorio de las inversiones efectuadas en las infraestructuras viarias de la Diputación de Valencia. A continuación, se muestra una tabla que recoge una relación de una veintena de variables, con la finalidad de constatar una posible correlación entre la distribución de estos índices en las comarcas valencianas y la de las intervenciones realizadas en la red de carreteras. Las variables están clasificadas por tipologías y para cada una de ellas se indica la fuente utilizada para su obtención. Seguida-

**Tabla 5.1.** Variables propuestas para evaluar el impacto sobre el territorio de las inversiones efectuadas en las carreteras por Diputación en el periodo 2017-2021.

VARIABLES	FUENTE
<b>MEDIOAMBIENTALES</b>	
Superficie de espacios naturales protegidos	ARGOS
Número de espacios naturales protegidos	ARGOS
Número de almacenes de residuos o vertederos en uso	IGN BTN
<b>DEMOGRÁFICAS, DESPOBLACIÓN</b>	
Inversiones per cápita	IVE. Portal Estadístic
Densidad y volumen de población	IVE. Portal Estadístic
Número de núcleos poblacionales	IVE. Portal Estadístic
<b>ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y USOS DEL SUELO</b>	
Número de polígonos industriales y superficie total industrial	ARGOS
Número de empresas	IVE. Portal Estadístic
Número de empresas de logística	Base propia
Número y plazas de alojamientos turísticos (hoteles, hostales, pensiones, apartamentos, campings, casas rurales, albergues rurales)	IVE. Portal Estadístic
Número de explotaciones mineras en uso	IGN BTN
<b>SERVICIOS PÚBLICOS</b>	
Número de centros educativos	ARGOS
Número de hospitales	ARGOS
<b>MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD</b>	
Número total de vehículos	IVE. Portal Estadístic
Número total de furgonetas y camiones	IVE. Portal Estadístic
Inversiones según IMD total	Datos Diputación
Inversiones según IMD vehículos pesados	Datos Diputación
Número de áreas de servicio	IGN BTN
<b>SEGURIDAD VIAL</b>	
Número de accidentes graves	Datos Diputación
<b>MEDIO FÍSICO, RELIEVE Y CLIMATOLOGÍA</b>	
Precipitación media anual	Estudios comarcales de la provincia de Valencia
Superficie comarcal	IVE. Portal Estadístic

mente, se definen las particularidades de las diferentes tipologías y se justifica la inclusión de cada variable en el estudio.

## A. Medioambientales

Esta tipología comprende 3 variables: número y superficie de espacios naturales protegidos, donde se consideran los LIC, ZEPA y Parques Naturales de la provincia de Valencia, así como el número de almacenes de residuos o vertederos en uso.

Los espacios naturales protegidos conforman enclaves de relevante atractivo para visitantes y turistas. En los últimos años, la sociedad muestra un interés creciente por la naturaleza, y estos espacios se han convertido en relevantes destinos turísticos. Los motivos de visita a las áreas naturales protegidas son diversos: contemplar y apreciar el espacio natural, aprendizaje, realización de actividades de aventura, etc. Por tanto, la naturaleza se ha convertido en un componente esencial en los nuevos turismos, de modo que en la actualidad las áreas protegidas conforman escenarios turísticos de relevancia. El segmento del mercado turístico que tiene como destino las áreas protegidas es denominado turismo de naturaleza. Esta tipología está experimentando un crecimiento significativo en las últimas décadas. En este sentido, la disponibilidad de infraestructuras viarias de calidad resulta esencial para facilitar la accesibilidad a estos enclaves y el desarrollo turístico en los territorios que se ubican. Estas vías de acceso a los espacios naturales protegidos se utilizan frecuentemente por turistas y visitantes, por lo que su conservación y mejora constituyen acciones esenciales para el mantenimiento y desarrollo de la competitividad turística. Por ello, se proponen las variables de número y superficie de espacios naturales protegidos en la provincia de Valencia, donde se consideran los LIC, ZEPA y los Parques Naturales, con la finalidad de constatar una posible correspondencia entre la localización de estos espacios y la de las inversiones efectuadas en las infraestructuras viarias.

Los almacenes de residuos y vertederos conforman espacios e instalaciones destinadas al almacenaje de desechos como escombros, inertes y otras tipologías. Estos residuos son transportados frecuentemente por camiones y otros vehículos pesados, por lo que las carreteras de acceso a estos espacios requieren frecuentemente intervenciones de acondicionamiento y conservación.

## B. Demográficas, despoblación

Desde el punto de vista demográfico se proponen las siguientes tres variables: inversiones per cápita, densidad y volumen de población, y número de núcleos poblacionales.

Tradicionalmente, la política de transporte e infraestructuras ha tendido a concentrar las inversiones en aquellos espacios con un mayor número de habitantes y flujos poblacionales, mientras que aquellos ámbitos que registran una menor demanda por razones demográficas (escasa población, elevado envejecimiento y baja densidad) se han infradotado. Ello perjudica el mantenimiento de las actividades económicas y de la población en estos espacios. En este contexto, resulta de interés analizar la cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación según el

número de habitantes de cada comarca, así como su comparativa con la densidad y el volumen poblacional. De este modo, se podrá analizar si existe una correlación entre la distribución de las intervenciones y la cantidad de habitantes, debido al mayor uso que realizan de las carreteras. Asimismo, es conveniente evaluar las inversiones realizadas según el número de núcleos poblacionales. La población se concentra principalmente en las cabeceras comarcales y en los municipios de mayor tamaño, para disponer de mejores servicios y oportunidades de empleo.

Las áreas que aglutinan un mayor número de habitantes registran significativos flujos poblacionales, principalmente de tipo pendular, para desplazarse desde el lugar de residencia hacia otros espacios por diversos motivos: laborales, estudio, ocio, etc. Sin embargo, los territorios en riesgo de despoblación en ámbitos rurales presentan una menor intensidad de los desplazamientos. La accesibilidad en condiciones de igualdad a bienes y servicios es esencial para poder hacer frente a los desafíos demográficos. Ello conlleva la necesidad de disponer de unas adecuadas infraestructuras físicas. El transporte ha de convertirse en un servicio público básico en el medio rural, en la medida en que dota de accesibilidad y de calidad de vida a la población, principalmente a la más envejecida y con menores posibilidades de movilidad individual. Por tanto, la mejora de la red de carreteras puede constituir un incentivo a la fijación de población en los territorios rurales al reducir la brecha en cuanto a accesibilidad entre estos espacios y las áreas urbanas.

### C. Actividades económicas y usos del suelo

La tipología de actividades económicas y usos del suelo comprende cinco variables: número de polígonos industriales y superficie total industrial, número de empresas, en particular de logística, número y plazas de alojamientos turísticos, y número de explotaciones mineras en uso. Las carreteras representan activos esenciales para el desarrollo de la actividad económica y empresarial. Un adecuado estado y conservación de las infraestructuras viarias es un elemento básico para facilitar los desplazamientos laborales y permitir una adecuada movilidad de los trabajadores. Asimismo, la mejora de la accesibilidad afecta al crecimiento de los sectores productivos y empleo. Por tanto, una óptima dotación de infraestructuras viarias facilita la dispersión de las actividades económicas y favorece la instalación de nuevas empresas, ya que disminuye los costos de transporte, y aumenta la movilidad del capital y la velocidad en la que se puede suministrar el producto o prestar los servicios.

En este contexto, se proponen las variables de número de polígonos industriales y su superficie, así como de la cantidad de empresas de cada comarca. La presencia de un mayor número de empresas y de polígonos industriales conlleva un uso significativo de las infraestructuras viarias, ya que la mayor parte de los desplazamientos por motivos de trabajo en la provincia de Valencia se realizan por carretera. De este modo, se estudiará si existe una correspondencia entre las comarcas que aglutinan un mayor número de empresas con aquellas que reciben una mayor cantidad de inversiones. Se analizarán en particular las empresas de logística, ya que estas entidades registran un elevado número de desplazamientos de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías, lo que supone un deterioro destacado de la red viaria.

La disponibilidad de unas infraestructuras viarias es fundamental para el desarrollo turístico de un territorio, de modo que la conservación y acondicionamiento de las carreteras es un aspecto

necesario para mantener y mejorar la competitividad turística. Además, un buen estado de esta red puede incentivar las visitas sin pernoctación. En definitiva, la accesibilidad es un aspecto relevante en el desarrollo del turismo, ya que una carretera adecuada posibilita acceder a espacios atractivos para visitar o vacacionar. De este modo, se proponen las variables de número y plazas de distintas tipologías de alojamientos turísticos para estudiar su correlación con las inversiones en la red viaria, ya que la presencia de estos establecimientos conlleva un empleo destacado de las carreteras de acceso.

Finalmente, se analizará la variable de número de explotaciones mineras, ya que el acceso a estos espacios se realiza habitualmente mediante vehículos pesados que ocasionan desgastes en el pavimento.

#### **D. Servicios públicos**

En esta tipología se proponen dos variables: número de centros educativos y hospitales.

Una adecuada dotación de infraestructuras viarias influye en la extensión y alcance de los servicios públicos. Las condiciones de acceso a los centros de enseñanza y hospitales se perciben como un elemento básico de la calidad de vida de la ciudadanía. Para garantizar a los habitantes la prestación de los servicios educativos y sanitarios es esencial disponer de una red de infraestructuras de transportes y comunicaciones que asegure la movilidad de las personas y de la información. En este sentido, los equipamientos educativos y sanitarios se configuran como enclaves que registran flujos poblacionales relevantes y un uso intensivo de las vías de acceso, de modo que se estudiará si la distribución de estos espacios coincide con la localización de las inversiones de mantenimiento y mejora en las carreteras en las comarcas de la provincia de Valencia.

#### **E. Movilidad y accesibilidad**

En el apartado de movilidad y accesibilidad se proponen cinco variables: número total de vehículos registrados, y en particular el de furgonetas y camiones, inversiones según IMD total y de vehículos pesados, y número de áreas de servicio.

La red de carreteras de Diputación de Valencia presenta características diversas en relación a los tráficos que soporta. De este modo, algunas vías presentan elevadas intensidades medias diarias, principalmente en áreas urbanas, mientras que en otros tramos se contabilizan tráficos de menor entidad. De hecho, el 70% de la longitud de las carreteras de Diputación registra escasas intensidades de tráfico, es decir, con una IMD inferior a los 2.000 vehículos diarios. En ese escenario, se propone analizar la correlación entre el promedio de vehículos registrados en cada comarca, y la distribución de las inversiones en la red viaria. Las carreteras con intensidades de tráfico elevadas soportan el paso diario de un número significativo de vehículos, lo que supone un mayor uso en estas infraestructuras. Además, se analizarán en particular el promedio de vehículos pesados, ya que la circulación de este tipo de vehículos conlleva un significativo desgaste de la red viaria.

Asimismo, se contemplará el número de áreas de servicio de cada comarca. Estos espacios constituyen enclaves colindantes con una carretera, diseñados para albergar instalaciones y servicios destinados a cubrir las necesidades de la circulación, como el suministro de carburantes, hospedaje, taller y otras actividades para facilitar la comodidad y seguridad de los usuarios. Por tanto, estos espacios son lugar de paso frecuente de vehículos, y es conveniente analizar la correspondencia entre las comarcas que poseen un número significativo de estas áreas con aquellas que registran mayores inversiones.

## F. Seguridad vial

En la tipología de seguridad vial se analizará la correlación entre la distribución del número de accidentes graves y las inversiones destinadas a accidentes. Este tipo de intervenciones, enmarcadas en el grupo de ayudas a la vialidad, tienen como objetivo mantener la circulación de las vías en buenas condiciones después de un accidente, por ejemplo, mediante la retirada de restos de vehículos o manchas de aceite.

## G. Medio físico, relieve y climatología

En la tipología de medio físico, relieve y climatología se consideran dos variables: precipitación media anual y superficie comarcal.

Las precipitaciones representan un riesgo para la correcta circulación por carretera de los vehículos. La presencia de agua en las vías, principalmente durante episodios de lluvias torrenciales, puede provocar el cierre de las carreteras, inundaciones y otros problemas de seguridad para los usuarios. Las lluvias ocasionan un aumento de los desperfectos y deterioros en las carreteras. Por ello, se estudiará si existe una correlación entre las comarcas que registran un mayor número de precipitaciones medias anuales con aquellas que reciben mayor cantidad de inversiones destinadas a la vialidad por lluvias. Esta tipología de intervenciones, enmarcadas en el grupo de ayudas a la vialidad, tienen como objetivo mantener y facilitar la circulación de los vehículos en condiciones adecuadas durante el registro de precipitaciones abundantes e inundaciones.

Finalmente, se considera la superficie comarcal, con objeto de determinar si existe una correspondencia entre las comarcas que poseen una mayor extensión con aquellas que registran una mayor cantidad de inversiones.

## 5.2. ANÁLISIS DE LAS VARIABLES. PRIMEROS RESULTADOS

Las variables propuestas están dirigidas a evaluar el impacto sobre el territorio de las inversiones realizadas en las carreteras gestionadas por la Diputación de Valencia. Para ello, en el presente apartado se detallan los valores de cada una de las variables indicadas, y se analiza la posible correlación existente entre la distribución de estos indicadores en el territorio y la de las inter-

venciones efectuadas entre los años 2017-2021. Como se ha señalado con anterioridad, en el análisis de estos valores se consideran la cantidad de inversiones que se han podido asignar a comarcas determinadas, 96,3 millones de euros en el referido periodo, ya que para las intervenciones restantes no ha sido posible determinar territorios específicos.

Con el propósito de estudiar la posible correspondencia entre la distribución de cada variable y las inversiones efectuadas en las comarcas valencianas, se aplicará el coeficiente de correlación lineal entre ambos indicadores. Ello permitirá medir el grado de relación entre los dos conjuntos. El resultado del coeficiente de correlación lineal oscilará entre -1 y 1, donde -1 indica que existe una correlación negativa, y 1 una correlación positiva. Si el resultado es 0 significa que no hay relación entre las variables. A efectos prácticos, se puede interpretar que realmente existe correlación cuando el resultado es menor a -0,6 o mayor a 0,6, ya que los valores próximos a cero no reportan suficiente correlación entre las variables. Además, se visualizarán gráficamente las comarcas que aglutinan los mayores valores de cada variable, con objeto de observar su posible correspondencia con las inversiones efectuadas.

## A. Medioambientales

### Número y superficie de espacios naturales protegidos

Los **espacios naturales protegidos** constituyen significativos escenarios turísticos. Son enclaves de relevante atractivo, por lo que la mejora de la accesibilidad a estos espacios es esencial para facilitar el desarrollo turístico en los territorios donde se encuentran. En las siguientes tablas se observa el número y superficie de ZEPA, LIC y Parques Naturales en cada comarca de la

*Tabla 5.2. Correlación entre la superficie ZEPA y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.*

COMARCA	ZEPA		Inversiones	
	Número	Superficie [ha]	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	3	4.401,07	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	2	16.073,16	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	1	3.145,28	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	2	55.868,57	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	1	24,03	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	1	3.069,70	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	1	49.918,81	3.425.974,47	3,56
La Costera	2	1.515,18	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	2	31.760,60	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	4	54.229,59	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	2	13.716,95	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	1	11.837,96	2.586.313,47	2,68
La Safor	3	9.169,44	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	3	13.724,05	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	1	81.861,43	12.455.998,06	12,93
València	1	5.723,97	543.500,59	0,56
<b>Total</b>			<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coeficiente de correlación lineal</b>			<b>0,18</b>	

provincia y se comparan con las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación. En las tres tipologías se observa una correlación con valores próximos a cero, por lo que no se constata una correspondencia relevante entre las variables.

**Tabla 5.3.** Correlación entre la superficie LIC y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

COMARCA	LIC		Inversiones	
	Número	Superficie (ha)	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	5	4.401,07	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	3	12.866,23	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	3	15.665,97	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	6	57.408,50	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	1	23,37	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	2	3.070,69	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	4	40.072,03	3.425.974,47	3,56
La Costera	7	8.517,74	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	6	24.403,25	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	7	36.417,47	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	10	10.056,85	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	5	13.243,98	2.586.313,47	2,68
La Safor	8	10.472,09	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	5	15.689,44	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	4	29.065,54	12.455.998,06	12,93
València	1	5.734,26	543.500,59	0,56
<b>Total</b>			<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,05</b>	

**Tabla 5.4.** Correlación entre la superficie de Parques Naturales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

COMARCA	PARQUES NATURALES		Inversiones	
	Número	Superficie (ha)	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	1	3.528,76	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	2	12.757,92	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	1	6.390	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	-	-	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	1	985,94	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	2	3.324,00	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	-	-	3.425.974,47	3,56
La Costera	-	-	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	-	-	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	2	35.415,92	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	1	202,64	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	1	11.940,13	2.586.313,47	2,68
La Safor	1	492,60	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	1	5.831,06	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	2	3.042,60	12.455.998,06	12,93
València	1	5.751,04	543.500,59	0,56
<b>Total</b>			<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>0,06</b>	

Las comarcas que aglutinan una mayor superficie protegida de **ZEPA** y **LIC** son Los Serranos, El Valle de Cofrentes-Ayora, La Plana de Utiel-Requena y La Canal de Navarrés. Se trata de comarcas del interior valenciano, caracterizadas por sus destacados recursos naturales. Sin embargo, las mayores inversiones destinadas a la mejora de las carreteras de Diputación se constatan en El Camp de Túria y La Ribera Alta, dos comarcas de la segunda corona metropolitana valenciana donde la superficie protegida por las referidas figuras no es destacada en comparación con otros espacios. De este modo, no existe una correspondencia significativa entre ambas variables, y los coeficientes de correlación resultantes se sitúan respectivamente en 0,18 y -0,05.

En referencia a la extensión de los **Parques Naturales**, destaca la comarca de la Plana de Utiel-Requena, con más de 35.000 hectáreas protegidas, seguida por El Camp de Túria, que posee 12.757 hectáreas. Este último territorio es la comarca que más inversiones ha registrado para el mantenimiento de sus carreteras por parte de Diputación. Sin embargo, salvo esta excepción, no se observa una correspondencia entre las comarcas que disponen de una mayor superficie protegida por Parques Naturales con aquellas que han recibido una cantidad más destacada de inversiones. Por tanto, el coeficiente de correlación obtenido es de 0,06, lo que denota que no existe correlación entre ambas variables.

### Número de almacenes de residuos o vertederos en uso

Los **almacenes de residuos y vertederos** son enclaves destinados al acopio de residuos, transportados frecuentemente por vehículos pesados. En consecuencia, las carreteras de acceso a estas instalaciones soportan tráficos notables, lo que conlleva deterioros y desgastes en el pavimento. En este sentido, es conveniente un mantenimiento y conservación constante. En la provincia de

**Tabla 5.5.** Correlación entre el número de almacenes de residuos o vertederos en uso y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de almacenes de residuos o vertederos en uso (2022) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)					
COMARCA	Número	%	Inversiones	%	
El Camp de Morvedre	31	5,43	6.423.905,91	6,67	
El Camp de Túria	103	18,04	20.516.415,62	21,30	
El Rincón de Ademuz	0	0,00	5.452.393,11	5,66	
El Valle de Cofrentes-Ayora	2	0,35	612.829,35	0,64	
L'Horta Nord	46	8,06	1.342.465,43	1,39	
L'Horta Sud	84	14,71	877.067,17	0,91	
La Canal de Navarrés	23	4,03	3.425.974,47	3,56	
La Costera	34	5,95	2.441.433,70	2,53	
La Hoya de Buñol	24	4,20	5.709.855,84	5,93	
La Plana de Utiel-Requena	11	1,93	6.812.960,08	7,07	
La Ribera Alta	65	11,38	13.438.429,24	13,95	
La Ribera Baixa	15	2,63	2.586.313,47	2,68	
La Safor	55	9,63	9.944.106,50	10,32	
La Valld'Albaida	56	9,81	3.752.594,06	3,90	
Los Serranos	8	1,40	12.455.998,06	12,93	
València	14	2,45	543.500,59	0,56	
<b>Total</b>	<b>571</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>0,46</b>		

Valencia se han identificado 571 almacenes activos de residuos o vertederos, de los que 103 se localizan en El Camp de Túria, 84 en L'Horta Sud y 65 en La Ribera Alta. Se trata de comarcas que aglutinan un elevado número de habitantes, situadas en el Área Metropolitana de Valencia y en su segunda corona. El Camp de Túria y La Ribera Alta son las comarcas que han recibido la mayor cantidad de inversiones, el 21,3% y el 10,61% respectivamente, por lo que se observa correlación significativa entre ambas variables. En consecuencia, el coeficiente de correlación entre las dos variables analizadas es de 0,46, de modo que las áreas que menores inversiones reciben suelen coincidir con aquellas que poseen un menor número de almacenes de residuos o vertederos.

## B. Demográficas, despoblación

### Inversiones per cápita

La provincia de Valencia posee una población de 2,5 millones de personas, aunque se constatan significativas diferencias entre territorios. En términos generales, las comarcas de interior, y específicamente, las emplazadas en dominios montañosos y alejados de los principales núcleos urbanos, registran el menor número de habitantes, como sucede en El Rincón de Ademuz, el Valle de Cofrentes-Ayora, La Canal de Navarrés, o Los Serranos. Por otro lado, las áreas litorales y las comarcas del AMV registran los mayores volúmenes poblacionales. Así, la comarca de L'Horta es la más poblada. Los territorios que aglutinan un mayor número de habitantes poseen significativos flujos poblacionales, por lo que la política de transporte ha tendido a concentrar las inversiones en estos espacios. Sin embargo, no se observa una correspondencia relevante entre las inversiones realizadas en las carreteras de la Diputación durante el periodo 2017-2021

**Tabla 5.6.** Correlación entre el número de habitantes y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021) per cápita					
COMARCA	Población (2021)	%	Inversiones	%	Inversiones per cápita
El Camp de Morvedre	93.374	3,61	6.423.905,91	6,67	68,80
El Camp de Túria	168.624	6,51	20.516.415,62	21,30	121,67
El Rincón de Ademuz	2.221	0,09	5.452.393,11	5,66	2.454,93
El Valle de Cofrentes-Ayora	9.644	0,37	612.829,35	0,64	63,55
L'Horta Nord	303.511	11,72	1.342.465,43	1,39	4,42
L'Horta Sud	470.231	18,16	877.067,17	0,91	1,87
La Canal de Navarrés	15.720	0,61	3.425.974,47	3,56	217,94
La Costera	71.522	2,76	2.441.433,70	2,53	34,14
La Hoya de Buñol	44.020	1,70	5.709.855,84	5,93	129,71
La Plana de Utiel-Requena	37.690	1,46	6.812.960,08	7,07	180,76
La Ribera Alta	223.502	8,63	13.438.429,24	13,95	60,13
La Ribera Baixa	80.789	3,12	2.586.313,47	2,68	32,01
La Safor	174.578	6,74	9.944.106,50	10,32	56,96
La Vall d'Albaida	87.674	3,39	3.752.594,06	3,90	42,80
Los Serranos	16.468	0,64	12.455.998,06	12,93	756,38
València	789.744	30,50	543.500,59	0,56	0,69
<b>Total</b>	<b>2.589.312</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,231</b>		

y las comarcas con mayor número de habitantes. De este modo, L'Horta Nord, L'Horta Sud y València conforman los territorios más poblados de la provincia, ya que aglutinan el 60,4% de los habitantes. Sin embargo, estos espacios reciben únicamente el 2,87% de las inversiones. El coeficiente de correlación entre las dos variables registra un valor negativo, de -0,231.

Si se observan las **inversiones efectuadas per cápita**, despunta El Rincón de Ademuz y, en menor medida, Los Serranos, con 2.454,93 y 756,38 euros per cápita respectivamente. La primera comarca ha recibido el 5,7% de las inversiones de la provincia. Sin embargo, el elevado valor obtenido es resultado de su escaso número de habitantes. La comarca de los Serranos posee el 12,9% de las inversiones efectuadas, y el volumen poblacional es de los más reducidos, por lo que el índice de inversiones per cápita resultante es elevado.

### Densidad y volumen de población

La provincia de Valencia posee una densidad de población de 239,51 hab/km<sup>2</sup>, aunque se observan relevantes diferencias entre territorios. En este sentido, existe una dualidad territorial valenciana. Por un lado, se encuentra un litoral poblado y urbanizado con elevadas densidades, concentradas principalmente en el Área Metropolitana de Valencia. Por otro, el interior registra escasos valores, sobre todo en los sectores más occidentales de la provincia. Diversas comarcas se encuentran especialmente despobladas, son consideradas “desiertos demográficos”, con densidades inferiores a los 10 hab/km<sup>2</sup>, como sucede en El Rincón de Ademuz (6) y en El Valle de Cofrentes-Ayora (8). El despoblamiento genera territorios con una profunda crisis social, acompañada de unas infraestructuras y equipamientos deficientes. Sin embargo, estos espacios pueden ser considerados como excelentes ámbitos que ofrecen oportunidades para

**Tabla 5.7.** Correlación entre la densidad de población y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Densidad de población y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)			
COMARCA	Densidad de población (2021)	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	344	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	205	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	6	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	8	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	1.721	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	1.521	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	22	3.425.974,47	3,56
La Costera	135	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	54	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	22	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	230	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	292	2.586.313,47	2,68
La Safor	406	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	121	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	12	12.455.998,06	12,93
València	5.669	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>239,51</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coeficiente de correlación lineal</b>		<b>-0,353</b>	

su desarrollo, por lo que es conveniente invertir en ellos y mejorar sus infraestructuras viarias, con objeto de favorecer su accesibilidad y, por tanto, hacer frente a los desafíos demográficos. El transporte ha de convertirse en un servicio básico, ya que dota de accesibilidad y de calidad de vida a la población, principalmente a la más envejecida y con menores posibilidades de movilidad individual. Por tanto, la mejora de la red de carreteras puede constituir un incentivo a la fijación de población.

Como se ha señalado previamente, la política de transporte ha tendido a concentrar las inversiones en aquellos espacios con un mayor número de habitantes, debido a los significativos flujos poblacionales que se identifican, mientras que en los ámbitos con menores demandas se han infradotado. No obstante, si se observa la relación entre la **densidad de población** de cada comarca y la cantidad de inversiones efectuadas, se constata que las áreas con mayores densidades poblacionales han recibido una menor cantidad de inversiones, como acontece en el AMV, en concreto en València, L'Horta Nord y L'Horta Sud. Sin embargo, algunas comarcas con densidades reducidas, como Los Serranos, La Plana de Utiel-Requena o La Hoya de Buñol, cuentan con relevantes ayudas en el periodo 2017-2021. Por tanto, el coeficiente de correlación es de -0,353.

### Número de núcleos poblacionales

Los espacios con un número relevante de **núcleos de población** suelen registrar un destacado número de desplazamientos. Los servicios, equipamientos y las mayores oportunidades de empleo se concentran principalmente en las cabeceras comarcales, por lo que los desplazamientos desde otros enclaves son relevantes. Ello conlleva la necesidad de disponer de unas

**Tabla 5.8.** Correlación entre el número de núcleos de población y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de núcleos poblacionales (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)								
COMARCA	Número de núcleos poblacionales					Inversiones		%
	Entidades singulares	Núcleos de población	Diseminados	Total	%		%	
El Camp de Morvedre	45	24	20	89	5,04	6.423.905,91	6,67	
El Camp de Túria	165	38	30	233	7,98	20.516.415,62	21,30	
El Rincón de Ademuz	15	18	10	43	3,78	5.452.393,11	5,66	
El Valle de Cofrentes-Ayora	23	10	10	43	2,10	612.829,35	0,64	
L'Horta Nord	48	35	22	105	7,35	1.342.465,43	1,39	
L'Horta Sud	52	33	22	107	6,93	877.067,17	0,91	
La Canal de Navarrés	10	10	10	30	2,10	3.425.974,47	3,56	
La Costera	28	26	20	74	5,46	2.441.433,70	2,53	
La Hoya de Buñol	60	9	9	78	1,89	5.709.855,84	5,93	
La Plana de Utiel-Requena	51	47	36	134	9,87	6.812.960,08	7,07	
La Ribera Alta	90	52	39	181	10,92	13.438.429,24	13,95	
La Ribera Baja	36	36	29	101	7,56	2.586.313,47	2,68	
La Safor	68	41	35	144	8,61	9.944.106,50	10,32	
La Vall d'Albaida	41	34	34	109	7,14	3.752.594,06	3,90	
Los Serranos	44	48	42	134	10,08	12.455.998,06	12,93	
València	16	15	14	45	3,15	543.500,59	0,56	
<b>Total</b>	<b>792</b>	<b>476</b>	<b>382</b>	<b>1.650</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>					<b>0,83</b>			

adecuadas infraestructuras viarias. Las comarcas con mayor número de núcleos de población son La Ribera Alta, Los Serranos, La Plana de Utiel-Requena, La Safor y El Camp de Túria. Estos territorios son también los que han recibido mayores cantidades de inversiones en las carreteras de Diputación, por lo que el índice de correlación es muy elevado, de 0,83.

## C. Actividades económicas y usos del suelo

### Número de polígonos industriales y superficie total industrial

La mejora de la accesibilidad influye en el crecimiento de los sectores productivos y el empleo. De este modo, una adecuada dotación de infraestructuras viarias facilita la dispersión de las actividades económicas y la atracción empresarial. La presencia de una **superficie industrial** destacada conlleva un relevante uso de las infraestructuras viarias, ya que la mayor parte de los desplazamientos laborales se realizan por carretera. Las comarcas de la provincia de Valencia que aglutinan una mayor superficie industrial son las de la primera y segunda corona metropolitana, donde destacan L'Horta Nord, L'Horta Sud, La Ribera Alta y El Camp de Túria. Estas dos últimas áreas de la segunda corona se corresponden con las dos comarcas que mayores inversiones han recibido para la mejora y mantenimiento de las carreteras de Diputación. Sin embargo, las comarcas de la primera corona, L'Horta Nord y L'Horta Sud, únicamente disponen del 2,30% de las ayudas. Asimismo, la comarca de Los Serranos, situada en el interior provincial, cuenta con una reducida superficie industrial, pero la cantidad de intervenciones durante el periodo 2017-2021 es significativa. En consecuencia, debido a estos factores, el coeficiente de correlación entre la superficie total industrial y la cantidad de inversiones por comarca es 0,032.

**Tabla 5.9.** Correlación entre la superficie industrial y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de polígonos industriales y superficie total industrial (2008) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de Valencia (2017-2021)					
COMARCA	Número	Superficie (m <sup>2</sup> )	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	13	7.438.933	8,18	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	28	8.398.052	9,24	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	1	44.071	0,05	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	6	200.817	0,22	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	30	9.978.472	10,98	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	63	20.951.189	23,05	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	3	108.258	0,12	3.425.974,47	3,56
La Costera	23	3.088.151	3,40	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	9	3.328.059	3,66	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	10	5.139.000	5,65	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	52	10.895.749	11,99	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	14	5.363.469	5,90	2.586.313,47	2,68
La Safor	31	4.824.832	5,31	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	43	7.720.891	8,49	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	5	692.904	0,76	12.455.998,06	12,93
València	4	2.726.154	3,00	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>335</b>	<b>90.899.001</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>0,032</b>		

### Número de empresas

Las carreteras representan activos esenciales para el desarrollo de la actividad económica y empresarial. Un estado adecuado de las carreteras es esencial para facilitar los desplazamientos laborales y permitir una movilidad satisfactoria a los trabajadores. Además, una óptima dotación de vías favorece la instalación de nuevas empresas. Por tanto, la presencia de un mayor **número de empresas** supone un uso significativo de las carreteras. Debido al mayor tráfico que soportan las vías que acceden a áreas de concentración empresarial, es fundamental mantenerlas en adecuadas condiciones. Sin embargo, como sucede en la variable de superficie industrial por comarca, no se observa una correspondencia entre los territorios que concentran un mayor volumen de empresas (primera corona del AMV, que aglutina el 63,2% de las empresas), con las comarcas que han recibido mayores inversiones, situadas principalmente en la segunda corona metropolitana (El Camp de Túria y La Ribera Alta). El coeficiente de correlación entre ambas variables es negativo, de -0,251.

**Tabla 5.10.** Correlación entre el número de empresas y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de empresas (tercer trimestre de 2022) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	2.103	2,80	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	4.480	5,96	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	77	0,10	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	257	0,34	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	7.968	10,59	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	12.309	16,36	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	357	0,47	3.425.974,47	3,56
La Costera	1.994	2,65	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	1.133	1,51	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	1.418	1,89	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	5.495	7,31	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	2.255	3,00	2.586.313,47	2,68
La Safor	4.942	6,57	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	2.713	3,61	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	456	0,61	12.455.998,06	12,93
València	27.263	36,24	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>75.220</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,251</b>	

### Número de empresas de logística

Las **empresas de logística** registran un elevado número de desplazamientos de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías, lo que supone un deterioro destacado de la red viaria. Ello conlleva la necesidad de mantener y mejorar estas carreteras de manera frecuente. Si se analiza la relación entre la distribución comarcal de esta tipología de empresas y la de las inversiones, ocurre de forma similar a la variable anterior. Así, València posee el mayor número de entidades dedicadas a la logística, el 43,6% de la provincia, seguidas de L'Horta Nord y

L'Horta Sud. Sin embargo, estos espacios no se corresponden con los que concentran un mayor volumen de inversiones, ya que únicamente reciben el 2,87% de las ayudas. De este modo, el índice de correlación es negativo, -0,166. No obstante, se constatan algunas excepciones, ya que las comarcas que han recibido la mayor cantidad de inversiones durante el periodo 2017-2021, El Camp de Túria y La Ribera Alta, aglutinan un número relevante de empresas de logística.

**Tabla 5.11.** Correlación entre el número de empresas de logística y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de empresas de logística (primer trimestre de 2022) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	196	2,43	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	723	8,96	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	6	0,07	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	27	0,33	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	791	9,81	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	859	10,65	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	29	0,36	3.425.974,47	3,56
La Costera	170	2,11	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	154	1,91	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	84	1,04	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	627	7,77	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	186	2,31	2.586.313,47	2,68
La Safor	447	5,54	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	186	2,31	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	66	0,82	12.455.998,06	12,93
València	3.516	43,58	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>8.067</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,166</b>	

### Número y plazas de alojamientos turísticos (hoteles, hostales, pensiones, apartamentos, campings, casas rurales, albergues rurales)

La conservación y acondicionamiento de las carreteras es un elemento esencial para mantener y mejorar la competitividad turística. El buen estado de la red viaria puede suponer un incentivo para visitar y acceder a determinados espacios. En este sentido, se ha analizado la correlación entre el número y plazas de distintas tipologías de alojamientos turísticos y las inversiones efectuadas en la red viaria de Diputación en el periodo 2017-2021. La accesibilidad a estas instalaciones puede conllevar una mejora de la actividad turística.

El mayor número de plazas de **hoteles** se sitúa en las comarcas de la primera corona del AMV y diversas áreas litorales de la provincia, como ocurre de forma destacada en València, seguida de La Safor, L'Horta Nord y L'Horta Sud. Por el contrario, estas regiones (a excepción de La Safor), no han recibido un volumen destacado de inversiones en comparación con otras comarcas. En consecuencia, no se observa una correspondencia entre las dos variables y el coeficiente de correlación es de -0,27.

**Tabla 5.12.** Correlación entre el número de plazas de hoteles y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Hoteles		Inversiones	
	Número	Plazas	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	11	1.145	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	7	395	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	1	40	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	3	654	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	26	3.270	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	20	2.946	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	3	71	3.425.974,47	3,56
La Costera	4	175	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	6	319	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	9	369	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	11	542	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	18	1.845	2.586.313,47	2,68
La Safor	36	6.998	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	9	294	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	3	130	12.455.998,06	12,93
València	107	17.932	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>274</b>	<b>37.125</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>-0,27</b>		

**Tabla 5.13.** Correlación entre el número de plazas de hostales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Hostales		Inversiones	
	Número	Plazas	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	2	55	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	3	42	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	1	56	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	1	12	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	4	110	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	4	329	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	1	22	3.425.974,47	3,56
La Costera	3	48	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	4	149	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	4	186	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	2	53	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	7	209	2.586.313,47	2,68
La Safor	6	154	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	1	11	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	4	49	12.455.998,06	12,93
València	23	834	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>2.319</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>-0,34</b>		

En referencia a las plazas de **hostales**, los territorios que concentran un mayor volumen son València, L'Horta Sud, La Ribera Baixa, La Plana de Utiel-Requena y La Safor. Las tres primeras comarcas no reciben una significativa cantidad de ayudas, ya que concentran el 4,16%, mientras que las otras dos sí que comprenden una mayor cantidad de inversiones, del 17,39%. Por tanto, como sucede en el caso anterior, no se observa una relación destacada entre las variables y el coeficiente de correlación se sitúa en -0,34.

En la provincia de Valencia se han contabilizado 2.817 plazas de **pensiones**. València concentra más de la mitad, con 1.562 plazas, pero las inversiones que recibe este territorio representan únicamente el 0,56% de las ayudas totales de la provincia. A continuación, se sitúan diversas comarcas que superan el centenar de plazas: La Plana de Utiel-Requena, L'Horta Sud, La Safor, La Hoya de Buñol, La Vall d'Albaida y La Costera. Estas regiones presentan características socio-económicas diversas, y a excepción de La Safor y La Plana de Utiel-Requena, el volumen de las intervenciones registradas no es significativo en comparación con otras áreas de la provincia. En consecuencia, la correlación entre ambas variables analizadas es negativa, con un valor resultante de -0,26.

Si se analiza el número de plazas de **apartamentos**, despunta de nuevo la capital provincial, con dos tercios de las contabilizadas en total (26.585 de 39.984). Seguidamente se sitúan L'Horta Nord y El Camp de Morvedre, con aproximadamente 4.000 plazas cada una, unas cifras muy superiores al resto de regiones. Sin embargo, estas tres áreas no coinciden con aquellas que aglutinan una mayor cantidad de inversiones en carreteras de Diputación. El índice de correlación entre ambas variables es de -0,27.

**Tabla 5.14.** Correlación entre el número de plazas de pensiones y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Pensiones		Inversiones	
	Número	Plazas	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	4	68	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	7	84	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	2	31	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	4	54	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	4	74	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	6	147	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	1	12	3.425.974,47	3,56
La Costera	6	104	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	5	118	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	10	151	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	5	98	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	5	50	2.586.313,47	2,68
La Safor	8	139	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	7	112	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	2	13	12.455.998,06	12,93
València	62	1.562	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>2.817</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>				<b>-0,26</b>

**Tabla 5.15.** Correlación entre el número de plazas de apartamentos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Apartamentos		Inversiones	
	Número	Plazas	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	787	3.923	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	158	1.060	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	18	92	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	29	115	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	780	4.120	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	70	463	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	43	331	3.425.974,47	3,56
La Costera	51	306	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	62	408	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	63	315	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	66	473	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	66	473	2.586.313,47	2,68
La Safor	66	473	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	66	381	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	93	466	12.455.998,06	12,93
València	5.619	26.585	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>8.037</b>	<b>39.984</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>-0,27</b>		

**Tabla 5.16.** Correlación entre el número de plazas de campings y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Campings		Inversiones	
	Número	Plazas	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	2	899	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	1	120	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	0	0	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	1	353	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	3	1.791	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	0	0	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	5	1.167	3.425.974,47	3,56
La Costera	0	0	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	0	0	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	2	511	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	0	0	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	4	4.957	2.586.313,47	2,68
La Safor	16	7.758	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	3	1.249	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	2	744	12.455.998,06	12,93
València	2	1.021	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>20.570</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>-0,01</b>		

**Tabla 5.17.** Correlación entre el número de plazas de casas rurales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)					
COMARCA	Casas rurales		Inversiones		
	Número	Plazas	Inversiones	%	
El Camp de Morvedre	11	87	6.423.905,91	6,67	
El Camp de Túria	25	127	20.516.415,62	21,30	
El Rincón de Ademuz	20	146	5.452.393,11	5,66	
El Valle de Cofrentes-Ayora	28	227	612.829,35	0,64	
L'Horta Nord	0	0	1.342.465,43	1,39	
L'Horta Sud	0	0	877.067,17	0,91	
La Canal de Navarrés	45	385	3.425.974,47	3,56	
La Costera	16	148	2.441.433,70	2,53	
La Hoya de Buñol	21	195	5.709.855,84	5,93	
La Plana de Utiel-Requena	37	345	6.812.960,08	7,07	
La Ribera Alta	14	142	13.438.429,24	13,95	
La Ribera Baja	11	101	2.586.313,47	2,68	
La Safor	12	105	9.944.106,50	10,32	
La Vall d'Albaida	47	426	3.752.594,06	3,90	
Los Serranos	93	569	12.455.998,06	12,93	
València	0	0	543.500,59	0,56	
<b>Total</b>	<b>380</b>	<b>3.003</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>0,22</b>			

De forma similar al estudio de la variable anterior, no se constata una correlación entre las comarcas que cuenta con el mayor número de plazas de **campings** en la provincia de Valencia y aquellas que han recibido mayores inversiones. La comarca que contabiliza el mayor valor de plazas en campings de la provincia es La Safor. Este territorio ha recibido una cantidad considerable de inversiones, el 10,3% del total provincial. Sin embargo, otras comarcas con un número relevante de plazas, como La Ribera Baja, L'Horta Nord, La Vall d'Albaida y La Canal de Navarrés, no coinciden con aquellas que reciben las mayores inversiones. De hecho, algunos territorios que han registrado una cantidad considerable de actuaciones, como La Hoya de Buñol o La Ribera Alta, no disponen de ninguna plaza de camping en sus territorios. Por ello, el coeficiente de correlación es de -0,01.

Finalmente, se constata una correlación positiva entre las inversiones en carreteras y el número de **casas y albergues rurales**. La comarca que aglutina un mayor número de plazas de estas tipologías es Los Serranos, que además dispone de un volumen significativo de ayudas en el periodo 2017-2021. Del mismo modo, varias comarcas que cuentan con un escaso número de plazas registran también reducidas inversiones, como ocurre en València, L'Horta Nord o L'Horta Sud. Sin embargo, otras áreas que disponen de una cantidad relevante de intervenciones, como el Camp de Túria, La Ribera Alta o La Safor, no poseen un volumen significativo de plazas en comparación con otros sectores de la provincia. Como consecuencia, el coeficiente obtenido se sitúa en 0,22 para el número de casas rurales, y 0,16 para el de albergues, lo que muestra una escasa correlación entre las variables.

**Tabla 5.18.** Correlación entre el número de plazas de albergues rurales y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número y plazas de alojamientos turísticos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Albergues rurales		Inversiones	
	Número	Plazas	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	1	32	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	1	26	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	2	94	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	3	180	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	0	0	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	2	106	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	2	143	3.425.974,47	3,56
La Costera	3	138	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	2	154	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	4	206	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	1	66	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	0	0	2.586.313,47	2,68
La Safor	0	0	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	2	30	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	5	496	12.455.998,06	12,93
València	0	0	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>1.671</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>0,16</b>		

**Tabla 5.19.** Correlación entre el número de explotaciones mineras en uso y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de explotaciones mineras en uso (2015) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	4	1,74	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	23	10,00	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	6	2,61	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	11	4,78	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	2	0,87	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	4	1,74	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	4	1,74	3.425.974,47	3,56
La Costera	17	7,39	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	17	7,39	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	20	8,70	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	27	11,74	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	4	1,74	2.586.313,47	2,68
La Safor	23	10,00	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	15	6,52	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	53	23,04	12.455.998,06	12,93
València	0	0,00	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>0,679</b>		

Las **explotaciones mineras** conforman enclaves que registran numerosos flujos de vehículos para el transporte de mercancías, principalmente pesados. De este modo, las vías de accesos a estos espacios soportan tráficos destacados que conllevan desgastes y deterioros en las carreteras, por lo que es conveniente un adecuado mantenimiento para facilitar su acceso. En la provincia de Valencia se han contabilizado 230 explotaciones mineras en uso. Las comarcas que aglutinan un mayor número son Los Serranos, La Ribera Alta, La Safor y El Camp de Túria. Estas comarcas son además las que han recibido el mayor volumen de ayudas en la red viaria de Diputación en el periodo 2017-2021, por lo que el coeficiente de correlación entre las dos variables es significativo, de 0,679.

## D. Servicios públicos

Una adecuada accesibilidad a los servicios educativos y sanitarios conforma un elemento fundamental para garantizar la calidad de vida de la ciudadanía. Por ello, es conveniente disponer de unas infraestructuras viarias que faciliten una movilidad fluida hacia los equipamientos de estas tipologías.

Las comarcas que concentran un mayor número de **centros educativos** se sitúan en el AMV, donde despuntan València, L'Horta Nord, L'Horta Sud y La Ribera Alta. Sin embargo, excepto esta última comarca, estos territorios no se corresponden con los que reciben las inversiones de mayor entidad en su red viaria local. Del mismo modo, aquellas comarcas que aglutinan ayudas relevantes, como El Camp de Túria o Los Serranos, no registran un número relevante de

**Tabla 5.20.** Correlación entre el número de centros educativos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de centros educativos (2022-2023) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	78	3,70	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	132	6,26	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	5	0,24	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	13	0,62	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	275	13,05	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	337	15,99	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	20	0,95	3.425.974,47	3,56
La Costera	76	3,61	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	49	2,33	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	36	1,71	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	212	10,06	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	68	3,23	2.586.313,47	2,68
La Safor	153	7,26	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	104	4,94	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	32	1,52	12.455.998,06	12,93
València	517	24,54	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>2.107</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,202</b>	

centros educativos en comparación con otras áreas de la provincia. Por tanto, el coeficiente de correlación entre el número de centros educativos y la cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de Valencia es negativo, de -0,202.

En referencia al número de **hospitales públicos**, en la provincia de Valencia se identifican una quincena, de los que 6 se encuentran en la ciudad de Valencia, y los restantes se distribuyen en las comarcas de El Camp de Morvedre, El Camp de Túria, L'Horta Sud, La Costera, La Plana de Utiel-Requena, La Ribera Alta, La Safor, y la Vall d'Albaida. De este modo, se constata un elevado número de hospitales en la capital provincial. Sin embargo, este territorio recibe una cantidad reducida de inversiones, el 0,56% del total. En consecuencia, el coeficiente de correlación resultante se sitúa en -0,177.

**Tabla 5.21.** Correlación entre el número de hospitales públicos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de hospitales públicos (2020) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de Valencia (2017-2021)					
COMARCA	Número	%	Inversiones	%	
El Camp de Morvedre	1	6,67	6.423.905,91	6,67	
El Camp de Túria	1	6,67	20.516.415,62	21,30	
El Rincón de Ademuz	0	0,00	5.452.393,11	5,66	
El Valle de Cofrentes-Ayora	0	0,00	612.829,35	0,64	
L'Horta Nord	0	0,00	1.342.465,43	1,39	
L'Horta Sud	2	13,33	877.067,17	0,91	
La Canal de Navarrés	0	0,00	3.425.974,47	3,56	
La Costera	1	6,67	2.441.433,70	2,53	
La Hoya de Buñol	0	0,00	5.709.855,84	5,93	
La Plana de Utiel-Requena	1	6,67	6.812.960,08	7,07	
La Ribera Alta	1	6,67	13.438.429,24	13,95	
La Ribera Baixa	0	0,00	2.586.313,47	2,68	
La Safor	1	6,67	9.944.106,50	10,32	
La Vall d'Albaida	1	6,67	3.752.594,06	3,90	
Los Serranos	0	0,00	12.455.998,06	12,93	
València	6	40,00	543.500,59	0,56	
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,177</b>		

## E. Movilidad y accesibilidad

### Número total de vehículos y número total de furgonetas y camiones

Las carreteras de la Diputación de Valencia soportan tráficos diversos. Las áreas urbanas suelen presentar elevadas intensidades, mientras que los espacios interiores en el ámbito rural registran un menor paso de vehículos. De este modo, se ha analizado la relación entre **el número total de vehículos** contabilizados en cada comarca y las inversiones efectuadas en la red de carreteras. Las comarcas que aglutinan un mayor volumen de vehículos son la capital, con una cuarta parte del total provincial, y L'Horta Sud y L'Horta Nord. Estas tres áreas concentran más de la mitad de los vehículos de la provincia. No obstante, no se constata una correspondencia de esta

**Tabla 5.22.** Correlación entre el número de vehículos y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número total de vehículos (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	70.874	3,69	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	136.262	7,09	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	5.521	0,29	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	9.267	0,48	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	223.765	11,65	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	324.524	16,89	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	14.758	0,77	3.425.974,47	3,56
La Costera	60.126	3,13	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	37.058	1,93	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	34.450	1,79	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	181.592	9,45	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	64.047	3,33	2.586.313,47	2,68
La Safor	147.939	7,70	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	80.462	4,19	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	16.673	0,87	12.455.998,06	12,93
València	513.513	26,73	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>1.920.831</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
Coeficiente de correlación lineal			<b>-0,190</b>	

**Tabla 5.23.** Correlación entre el número de furgonetas y camiones y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número total de furgonetas y camiones (2021) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	6.843	3,06	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	18.648	8,33	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	860	0,38	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	1.724	0,77	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	26.562	11,86	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	37.091	16,56	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	2.523	1,13	3.425.974,47	3,56
La Costera	7.820	3,49	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	5.397	2,41	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	5.825	2,60	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	22.873	10,21	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	6.920	3,09	2.586.313,47	2,68
La Safor	16.906	7,55	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	11.080	4,95	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	3.501	1,56	12.455.998,06	12,93
València	49.407	22,06	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>223.980</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
Coeficiente de correlación lineal			<b>-0,124</b>	

variable con la cantidad de ayudas invertidas en la red viaria durante el periodo 2017-2021, ya que los tres referidos territorios únicamente reciben el 2,87% del total de ayudas. Por tanto, el coeficiente de correlación entre ambas variables es negativo, de -0,190. Del mismo modo ocurre con el **número total de furgonetas y camiones**. De nuevo despuntan las comarcas del AMV, por lo que correspondencia con las inversiones resulta también negativa, de -0,124.

### IMD total y de vehículos pesados

Como se ha especificado previamente, la red de carreteras de Diputación de Valencia presenta características diversas en relación a los tráficos que soporta. Así, algunas vías poseen significativas intensidades medias diarias, principalmente en áreas urbanas y próximas al AMV, mientras que en otros tramos se contabilizan tráficos de menor entidad. De hecho, el 70% de la longitud de las carreteras de Diputación registra intensidades de tráfico inferiores a los 2.000 vehículos diarios. No se observa una correspondencia relevante entre las comarcas que presentan los **promedios de IMD** más elevados con aquellas que han recibido una mayor cantidad de ayudas. En este sentido, los territorios que registran los valores de IMD más significativos, L'Horta Nord con un promedio de 12.764 vehículos diarios, y L'Horta Sud con 10.271, reciben una proporción escasa de inversiones, del 1,39% y 0,91% respectivamente. Del mismo modo, otras áreas con IMD reducido, como Los Serranos, cuentan con importes significativos, el 12,93% del total invertido en el territorio valenciano. El coeficiente de correlación es de 0,029.

Si se analiza la relación entre **el promedio de IMD de vehículos pesados y las inversiones efectuadas**, también se observa una débil correlación, con un coeficiente de 0,124. Despuntan de nuevo las comarcas de L'Horta Nord y L'Horta Sud, con IMD de vehículos pesados que superan los 400 diarios.

*Tabla 5.24. Correlación entre el promedio de IMD y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.*

Promedio de IMD por comarca y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)			
COMARCA	IMD	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	3.071	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	8.555	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	136	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	179	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	12.764	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	10.271	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	4.507	3.425.974,47	3,56
La Costera	2.197	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	3.185	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	426	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	4.200	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	3.616	2.586.313,47	2,68
La Safor	6.378	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	1.590	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	729	12.455.998,06	12,93
València	4.971	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>4.173,38</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>0,029</b>	

**Tabla 5.25.** Correlación entre el promedio de IMD de vehículos pesados y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Promedio de IMD de vehículos pesados por comarca y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)			
COMARCA	IMD	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	86	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	359	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	3	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	7	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	411	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	543	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	183	3.425.974,47	3,56
La Costera	51	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	184	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	28	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	170	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	91	2.586.313,47	2,68
La Safor	166	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	71	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	65	12.455.998,06	12,93
València	0	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>151,04</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>0,124</b>	

**Tabla 5.26.** Correlación entre el número de áreas de servicio y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Número de áreas de servicio (2022) y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Número	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	13	4,26	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	28	9,18	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	2	0,66	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	2	0,66	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	37	12,13	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	59	19,34	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	2	0,66	3.425.974,47	3,56
La Costera	8	2,62	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	7	2,30	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	15	4,92	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	27	8,85	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	13	4,26	2.586.313,47	2,68
La Safor	31	10,16	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	14	4,59	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	3	0,98	12.455.998,06	12,93
València	44	14,43	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>305</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>-0,055</b>	

### Número de áreas de servicio

Las áreas de servicio son lugar de paso frecuente de vehículos, ya que conforman enclaves destinados a las prestaciones de servicios para cubrir necesidades de la circulación. Por ello, es conveniente destinar inversiones al mantenimiento de estas vías. No se constata una correlación entre el número de áreas de servicio de cada comarca y el volumen de ayudas recibidas en las carreteras de Diputación. Los territorios que cuentan con un mayor número de instalaciones de esta tipología son València, L'Horta Sud y L'Horta Nord. Estos espacios registran una cantidad de inversiones reducida. No obstante, algunas comarcas con un número relevante de áreas de servicio, como La Safor, El Camp de Túria y La Ribera Alta disponen de una cantidad de ayudas significativas. Por ello, el coeficiente de correlación obtenido es de -0,055, lo que denota que no existe una correspondencia entre las variables.

## F. Seguridad vial

### Número de accidentes

Las ayudas a la vialidad comprenden aquellas actuaciones destinadas a mantener la circulación en buenas condiciones ante cualquier circunstancia. Entre estas intervenciones se encuentran las inversiones destinadas a accidentes, dirigidas a conservar las vías en un adecuado estado tras un accidente. En este contexto, se analiza la correlación entre la distribución del **número de accidentes** en las comarcas valencianas y esta tipología de ayudas. No se detecta una correspondencia destacada entre ambas variables. Las comarcas que aglutinan un mayor número de

*Tabla 5.27. Correlación entre el número de accidentes y las inversiones destinadas a accidentes en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.*

Número de accidentes (2022) y cantidad de inversiones destinadas a accidentes efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)					
COMARCA	Número	%	Inversiones	%	
El Camp de Morvedre	38	2,61	7.781,41	6,12	
El Camp de Túria	96	6,60	29.837,42	23,47	
El Rincón de Ademuz	2	0,14	418,24	0,33	
El Valle de Cofrentes-Ayora	10	0,69	219,42	0,17	
L'Horta Nord	328	22,56	4.292,41	3,38	
L'Horta Sud	79	5,43	0,00	0,00	
La Canal de Navarrés	84	5,78	2.241,90	1,76	
La Costera	99	6,81	765,74	0,60	
La Hoya de Buñol	61	4,20	31.883,09	25,08	
La Plana de Utiel-Requena	62	4,26	8.140,44	6,40	
La Ribera Alta	250	17,19	27.338,75	21,51	
La Ribera Baixa	43	2,96	6.453,10	5,08	
La Safor	154	10,59	2.700,90	2,12	
La Vall d'Albaida	73	5,02	827,94	0,65	
Los Serranos	70	4,81	4.207,30	3,31	
València	5	0,34	0,00	0,00	
<b>Total</b>	<b>1.454</b>	<b>100,00</b>	<b>127.108</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>			<b>0,247</b>		

accidentes durante el periodo 2017-2021 son L'Horta Nord, La Ribera Alta y La Safor. En el caso de la primera, llama la atención los valores absolutos disponibles. Sin embargo, las comarcas que han recibido las mayores ayudas a accidentes son El Camp de Túria, La Hoya de Buñol y La Ribera Alta, que comprenden el 70%. De este modo, con excepción de esta última comarca, no se observa una correspondencia significativa entre los dos valores analizados. El coeficiente de correlación lineal es de 0,247.

## 6. Medio físico, relieve y climatología

### Precipitación media anual

Los episodios de precipitaciones representan un riesgo significativo para la correcta circulación de vehículos. Las lluvias, principalmente de carácter torrencial, pueden provocar cierres de carreteras, inundaciones y otras problemáticas de seguridad, lo que conlleva deterioros en las vías. En este sentido, es conveniente invertir en mejorar la vialidad de la red de carreteras como consecuencia de los desperfectos ocasionados por las precipitaciones. De este modo, se analiza la correspondencia entre las precipitaciones medias anuales de las comarcas valencianas y las inversiones destinadas a la vialidad por lluvias durante el periodo 2017-2021. El coeficiente de correlación resultante es de -0,106. Las comarcas que acumulan una mayor cantidad de precipitaciones durante el año son La Safor, La Vall d'Albaida, y La Ribera Baixa. Sin embargo, los territorios que reciben mayores ayudas de la referida tipología son La Plana de Utiel-Requena, La Hoya de Buñol y La Ribera Alta.

**Tabla 5.28.** Correlación entre la precipitación media anual y las inversiones destinadas a la vialidad por lluvias en las carreteras de Diputación según comarcas en el periodo 2017-2021.

Precipitación media anual (mm) y cantidad de inversiones destinadas a la vialidad por lluvias efectuadas en las carreteras de la Diputación de Valencia (2017-2021)			
COMARCA	Precipitación (mm)	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	519,4	15.107,23	3,92
El Camp de Túria	449,7	29.123,41	7,57
El Rincón de Ademuz	449,7	1.185,55	0,31
El Valle de Cofrentes-Ayora	474,6	13.453,94	3,50
L'Horta	482,5	27.934,90	4,39
La Canal de Navarrés	574,4	27.662,95	7,19
La Costera	576,3	30.623,87	7,96
La Hoya de Buñol	511,3	54.583,41	14,18
La Plana de Utiel-Requena	459,3	64.307,36	16,71
La Ribera Alta	573,7	40.768,97	10,59
La Ribera Baixa	603,9	8.255,65	2,14
La Safor	762,3	17.821,82	4,63
La Vall d'Albaida	607,7	36.034,62	9,36
Los Serranos	483,8	18.073,90	4,70
<b>Total</b>	<b>537,8</b>	<b>384.937,58</b>	<b>100,00</b>
<b>Coeficiente de correlación lineal</b>		<b>-0,106</b>	

### Superficie comarcal

La correspondencia entre la superficie de cada comarca y las inversiones destinadas a la mejora y conservación de las carreteras de Diputación es considerable. Varias de las comarcas de mayor superficie reciben una cantidad elevada de inversiones, como ocurre en Los Serranos, La Ribera Alta o El Camp de Túria. De la misma manera, aquellos territorios con menor extensión contabilizan un menor volumen de ayudas, como L'Horta Nord, El Camp de Morvedre, La Ribera Baixa, y L'Horta Sud. No obstante, varios espacios de superficie destacada, como El Valle de Cofrentes-Ayora, no cuentan con un volumen relevante de ayudas. El coeficiente de correlación obtenido es de 0,397.

**Tabla 5.29.** Correlación entre la superficie comarcal y las inversiones efectuadas en las carreteras de Diputación en el periodo 2017-2021.

Superficie comarcal y cantidad de inversiones efectuadas en las carreteras de la Diputación de València (2017-2021)				
COMARCA	Superficie comarcal (km <sup>2</sup> )	%	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	271,219	2,51	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	823,376	7,62	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	370,216	3,42	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	1.141,16	10,56	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	176,38	1,63	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	309,082	2,86	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	709,287	6,56	3.425.974,47	3,56
La Costera	528,258	4,89	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	817,356	7,56	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	1.721,03	15,92	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	969,969	8,97	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baixa	276,85	2,56	2.586.313,47	2,68
La Safor	429,806	3,98	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	722,209	6,68	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	1.405,27	13,00	12.455.998,06	12,93
València	139,315	1,29	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>10.811</b>	<b>100,00</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>		<b>0,397</b>		

### 5.3. PROPUESTAS DE MEJORA

La Diputación de Valencia es la entidad responsable de la planificación, conservación, construcción y explotación de las carreteras de su red provincial. Este organismo ha invertido 135 millones de euros en la conservación y mejora de la red viaria durante el periodo 2017-2021. Como se ha especificado previamente, del volumen total de inversiones que se han podido territorializar según comarcas es de 96,3 millones de euros, mientras que la cantidad restante, corresponde a actuaciones genéricas o de ámbito supracomarcal. La distribución de las inversiones por comarcas destinadas a la mejora y conservación de las carreteras se observa en la siguiente tabla.

Como se muestra, se constatan diferencias relevantes en la distribución de las inversiones según comarcas. Destaca El Camp de Túria, que recibe la mayor cantidad de ayudas, con 20,5 millones

**Tabla 5.30.** Distribución de las inversiones destinadas a la mejora y conservación de las carreteras de la Diputación de Valencia por comarcas durante el periodo 2017-2021

COMARCA	Inversiones	%
El Camp de Morvedre	6.423.905,91	6,67
El Camp de Túria	20.516.415,62	21,30
El Rincón de Ademuz	5.452.393,11	5,66
El Valle de Cofrentes-Ayora	612.829,35	0,64
L'Horta Nord	1.342.465,43	1,39
L'Horta Sud	877.067,17	0,91
La Canal de Navarrés	3.425.974,47	3,56
La Costera	2.441.433,70	2,53
La Hoya de Buñol	5.709.855,84	5,93
La Plana de Utiel-Requena	6.812.960,08	7,07
La Ribera Alta	13.438.429,24	13,95
La Ribera Baja	2.586.313,47	2,68
La Safor	9.944.106,50	10,32
La Vall d'Albaida	3.752.594,06	3,90
Los Serranos	12.455.998,06	12,93
València	543.500,59	0,56
<b>Total</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>

de euros, lo que representa el 21,3% del total invertido en el periodo 2017-2021. Seguidamente se sitúa la comarca de La Ribera Alta, con 13,4 millones, el 13,9%. A continuación, se encuentran Los Serranos (12,5 millones), La Safor (9,9 millones) y La Plana de Utiel-Requena (7 millones). Estas cinco comarcas aglutinan el 65,6% de las inversiones que se han podido territorializar, una cifra que supera los 63 millones de euros. Por el contrario, las comarcas que reciben una menor cantidad de inversiones son las de L'Horta: València, L'Horta Nord y L'Horta Sud, que registran el 3,5% de las ayudas.

En este sentido, y como se ha especificado previamente, no se observa un modelo territorial de la distribución de las inversiones en carreteras efectuadas por la Diputación de Valencia. Las comarcas que reciben un mayor volumen de ayudas poseen diferentes rasgos territoriales, ya que corresponden a territorios situados en la segunda corona metropolitana, espacios litorales con relevantes sistemas urbanos y significativo dinamismo socioeconómico, pero también áreas rurales con procesos de despoblación. Por otro lado, las comarcas que presentan inversiones menores son las ubicadas en L'Horta, así como El Valle de Cofrentes-Ayora. En el caso de la capital provincial, las escasas inversiones registradas se deben al reducido número de carreteras que pertenecen a Diputación. En consecuencia, son diversas variables las que pueden estar condicionando la territorialización de las inversiones, como se detalla en el capítulo 4.3 del presente estudio.

Se ha efectuado un análisis comparativo entre las inversiones recibidas en cada comarca y la longitud de la red de carreteras de Diputación, con objeto de medir el grado de relación entre ambos indicadores. Se constata una correspondencia significativa entre las dos variables. De este modo, las comarcas que reciben una mayor cantidad de ayudas poseen una longitud destacada de carreteras de Diputación, como sucede en El Camp de Túria, La Ribera Alta y Los Serranos. El coeficiente de correlación lineal resultante es de 0,565, lo que constata la elevada correspondencia existente. Por tanto, el volumen de las inversiones realizadas por la Diputación

destinadas a la mejora y conservación de su red de carreteras está relacionado en gran medida con la longitud de las vías presentes en cada comarca. De hecho, una mayor longitud de red viaria implica un mayor potencial de gasto de mantenimiento a realizar. Sin embargo, en algunas comarcas no se observa este principio. Así, La Safor ha recibido un volumen considerable de inversiones, pero la longitud de sus carreteras no es significativa. Al contrario sucede en La Hoya de Buñol. Los datos obtenidos se recogen en la siguiente tabla.

**Tabla 5.31.** Correlación entre la longitud de las carreteras de Diputación y las inversiones efectuadas en estas vías en el periodo 2017-2021.

Longitud de las carreteras de la Diputación de València y cantidad de inversiones efectuadas según comarcas (2017-2021)					
COMARCA	Inversiones		Longitud		
	Cantidad	%	Km	%	
El Camp de Morvedre	6.423.905,91	6,67	44,3	2,42	
El Camp de Túria	20.516.415,62	21,30	170,3	9,31	
El Rincón de Ademuz	5.452.393,11	5,66	48	2,63	
El Valle de Cofrentes-Ayora	612.829,35	0,64	59,7	3,26	
L'Horta Nord	1.342.465,43	1,39	23,7	1,30	
L'Horta Sud	877.067,17	0,91	41,2	2,25	
La Canal de Navarrés	3.425.974,47	3,56	90,4	4,94	
La Costera	2.441.433,70	2,53	78	4,27	
La Hoya de Buñol	5.709.855,84	5,93	193	10,56	
La Plana de Utiel-Requena	6.812.960,08	7,07	335	18,32	
La Ribera Alta	13.438.429,24	13,95	201	10,99	
La Ribera Baixa	2.586.313,47	2,68	52	2,84	
La Safor	9.944.106,50	10,32	99,6	5,45	
La Vall d'Albaida	3.752.594,06	3,90	156,4	8,55	
Los Serranos	12.455.998,06	12,93	231,4	12,66	
València	543.500,59	0,56	4,5	0,25	
<b>Total</b>	<b>96.336.242,62</b>	<b>100,00</b>	<b>1.828,50</b>	<b>100,00</b>	
<b>Coefficiente de correlación lineal</b>	<b>0,565</b>				

La red local comunitaria de la provincia de Valencia, titularidad de la Diputación, está conformada por vías secundarias y terciarias que favorecen un vínculo significativo entre los municipios y los habitantes, así como con determinados usos del suelo. Estas vías responden a la movilidad generada por una comunicación entre comarcas y una conexión entre las vías urbanas y las infraestructuras de larga distancia. El área litoral de la provincia registra elevadas densidades poblacionales, concentradas principalmente en el AMV. Las carreteras de Diputación presentes en L'Horta y la capital provincial reciben una menor cantidad de inversiones. No obstante, estos espacios disponen de una compleja red de vías de comunicación, conformada por carreteras de distinta tipología gestionadas por diferentes entidades (autopistas, autovías, nacionales, autonómicas, provinciales y municipales), por lo que los flujos de movilidad existentes son significativos y la accesibilidad es satisfactoria.

Por tanto, la labor de Diputación destinada al mantenimiento de las carreteras es esencial, en particular en aquellas áreas del interior provincial en proceso de despoblación. La mejora de las infraestructuras viarias favorece la accesibilidad de estas comarcas y, por tanto, posibilita hacer

frente a los desafíos demográficos. El buen estado de las vías de comunicación conforma un incentivo a la fijación de los habitantes. Así, la red viaria local conforma un elemento básico en la dinamización socioeconómica y resulta fundamental para la accesibilidad de amplias zonas del territorio valenciano y núcleos de tamaño reducido, dada la particular distribución de la población de la provincia, con la presencia de un elevado número de enclaves habitados.

## 5.4. MUNICIPIOS DEPENDIENTES DE LA ACCESIBILIDAD FACILITADA POR LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

En la provincia de Valencia se han identificado una veintena de municipios que están comunicados exclusivamente mediante carreteras de titularidad de la Diputación de Valencia. La siguiente tabla muestra estas localidades, para las que se indica la comarca en las que se encuentran, el número de habitantes, la densidad de población, y las carreteras de acceso.

La veintena de municipios analizados se distribuyen en cinco comarcas del interior de la provincia: Rincón de Ademuz, Los Serranos, El Valle de Ayora-Cofrentes, La Canal de Navarrés y La Hoya de Buñol. En general, se trata de municipios con un número reducido de habitantes y en proceso de despoblación. De hecho, únicamente cinco de estas localidades superan el millar de habitantes y la mayoría no alcanzan densidades de 15 hab/km<sup>2</sup>. Por tanto, estos espacios se

*Tabla 5.32. Municipios de la provincia de Valencia comunicados exclusivamente mediante carreteras de titularidad de Diputación de Valencia.*

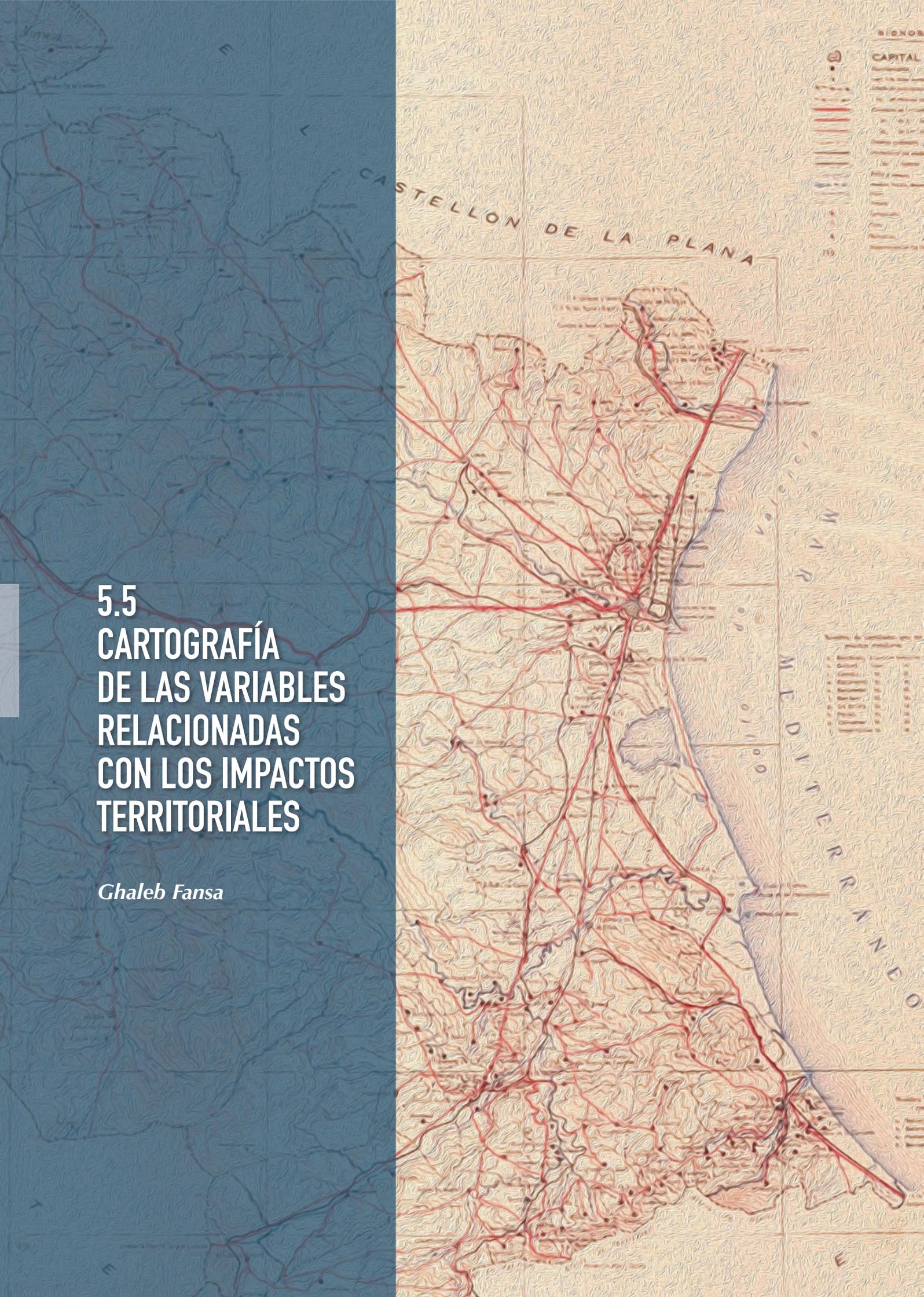
COMARCA	Municipios	Población	Densidad	Carreteras
<b>El Rincón de Ademuz</b>	Castielfabib	299	2,81	CV-479
	Vallanca	136	2,4	CV-478
	Puebla de San Miguel	60	0,94	CV-363
<b>Los Serranos</b>	Alpuente	659	4,76	CV-344 CV-3453
	La Yesa	230	2,72	CV-345 CV-350
	Andilla	315	2,21	CV-341
	Higueruelas	524	27,88	CV-3454
	Villar del Arzobispo	3.578	87,9	CV-345 CV-347 CV-395 CV-3456
	Chulilla	700	11,33	CV-394 CV-395
	Sot de Chera	387	9,99	CV-395
	Gestalgar	541	7,76	CV-377 CV-379
	Bugerra	728	18,06	CV-377 CV-396
<b>La Plana de Utiel-Requena</b>	Fuenterrobles	694	14,03	CV-467 CV-469 CV-475
	Chera	490	9,86	CV-395
<b>El Valle de Cofrentes-Ayora</b>	Cortes de Pallás	758	3,25	CV-428
<b>La Canal de Navarrés</b>	Millares	341	3,23	CV-580
	Bicorp	527	3,86	CV-580
	Navarrés	3.004	63,86	CV-560 CV-580
	Bolbaite	1.336	33,08	CV-580
<b>La Hoya de Buñol</b>	Yátova	2.112	17,56	CV-427 CV-429
	Alborache	1.283	46,94	CV-415 CV-425
	Dos Aguas	312	2,57	CV-435 CV-580

emplazan en ámbitos rurales interiores envejecidos, masculinizados y que sufren un significativo proceso de despoblación.

La pérdida de habitantes es un problema estructural que padece gran parte de la provincia de Valencia, resultado de las dinámicas del sistema rural. La falta de recursos demográficos y el éxodo rural conforman las consecuencias más destacadas. Así, el despoblamiento genera territorios con una profunda crisis social, acompañada por escasas iniciativas empresariales y deficientes equipamientos. Además, los servicios públicos básicos encuentran dificultades para ser ofrecidos. Se trata pues de un escenario complicado.

En este sentido, el mantenimiento y mejora de la red viaria local por la Diputación es esencial para la accesibilidad de estos espacios. El transporte conforma un servicio básico, ya que dota de accesibilidad y de calidad de vida a la población, principalmente a la más envejecida y con menores posibilidades de movilidad individual. Por tanto, la mejora de la red de carreteras en estos municipios conforma un incentivo a la fijación de población. Del mismo modo, la inversión en la red viaria permite incrementar el nivel de seguridad vial y la accesibilidad a servicios esenciales, como la educación y la sanidad, lo que conlleva una mejora de la calidad de vida de los habitantes.

En definitiva, la labor de la Diputación de Valencia vinculada con la conservación, mantenimiento y explotación de las carreteras en estos municipios es esencial. Los referidos núcleos poblacionales dependen exclusivamente de estas vías para su comunicación. Se trata de carreteras locales que permiten el desplazamiento a otros municipios y a determinados usos del suelo. Por tanto, estas infraestructuras constituyen un elemento básico para garantizar la accesibilidad de estas localidades y contribuir a la dinamización socioeconómica y la fijación de la población.

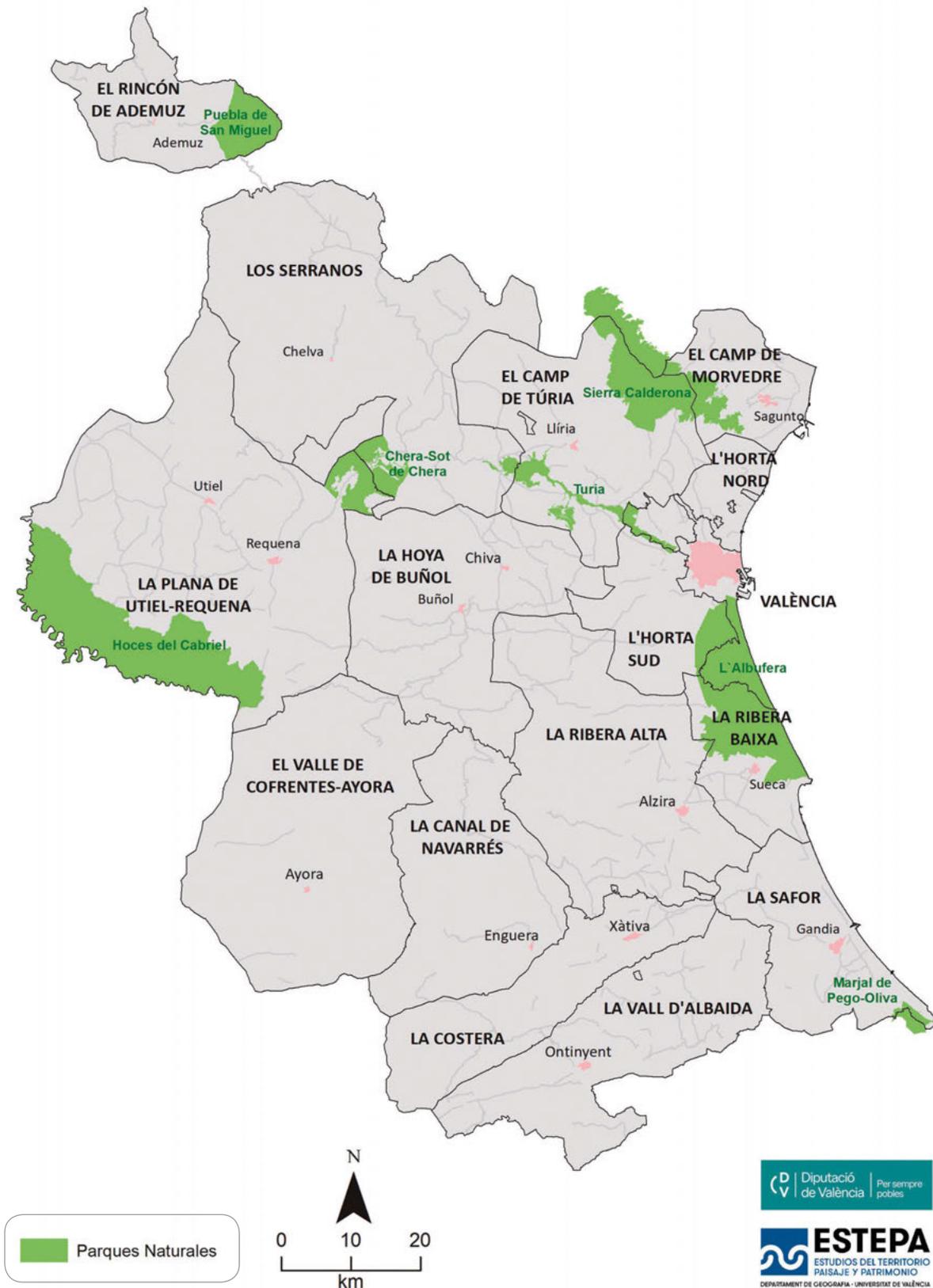


## 5.5 CARTOGRAFÍA DE LAS VARIABLES RELACIONADAS CON LOS IMPACTOS TERRITORIALES

*Ghaleb Fansa*

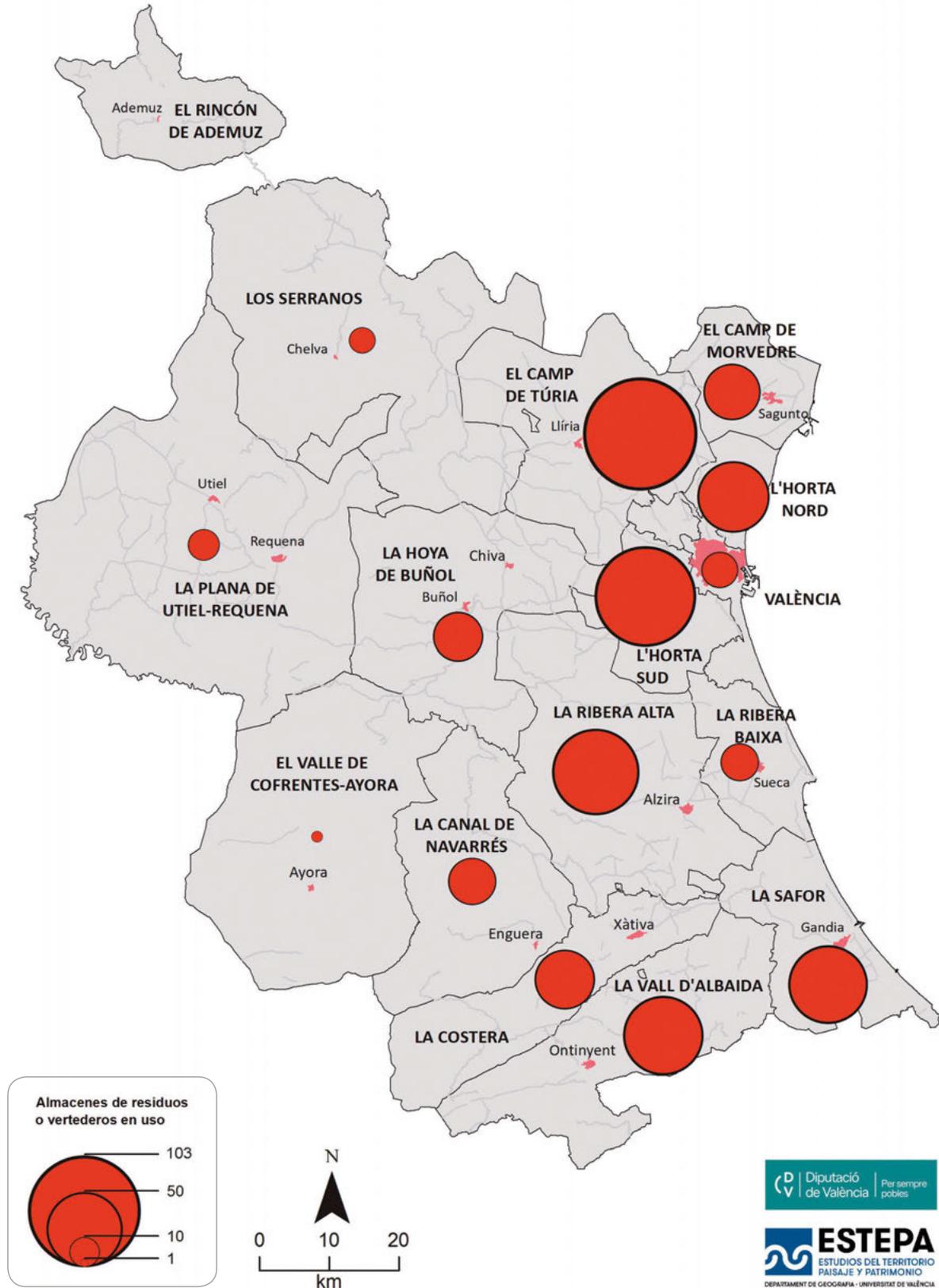


## PARQUES NATURALES



Mapa 5.2. Parques Naturales

**NÚMERO DE ALMACENES DE RESIDUOS O VERTEDEROS EN USO**

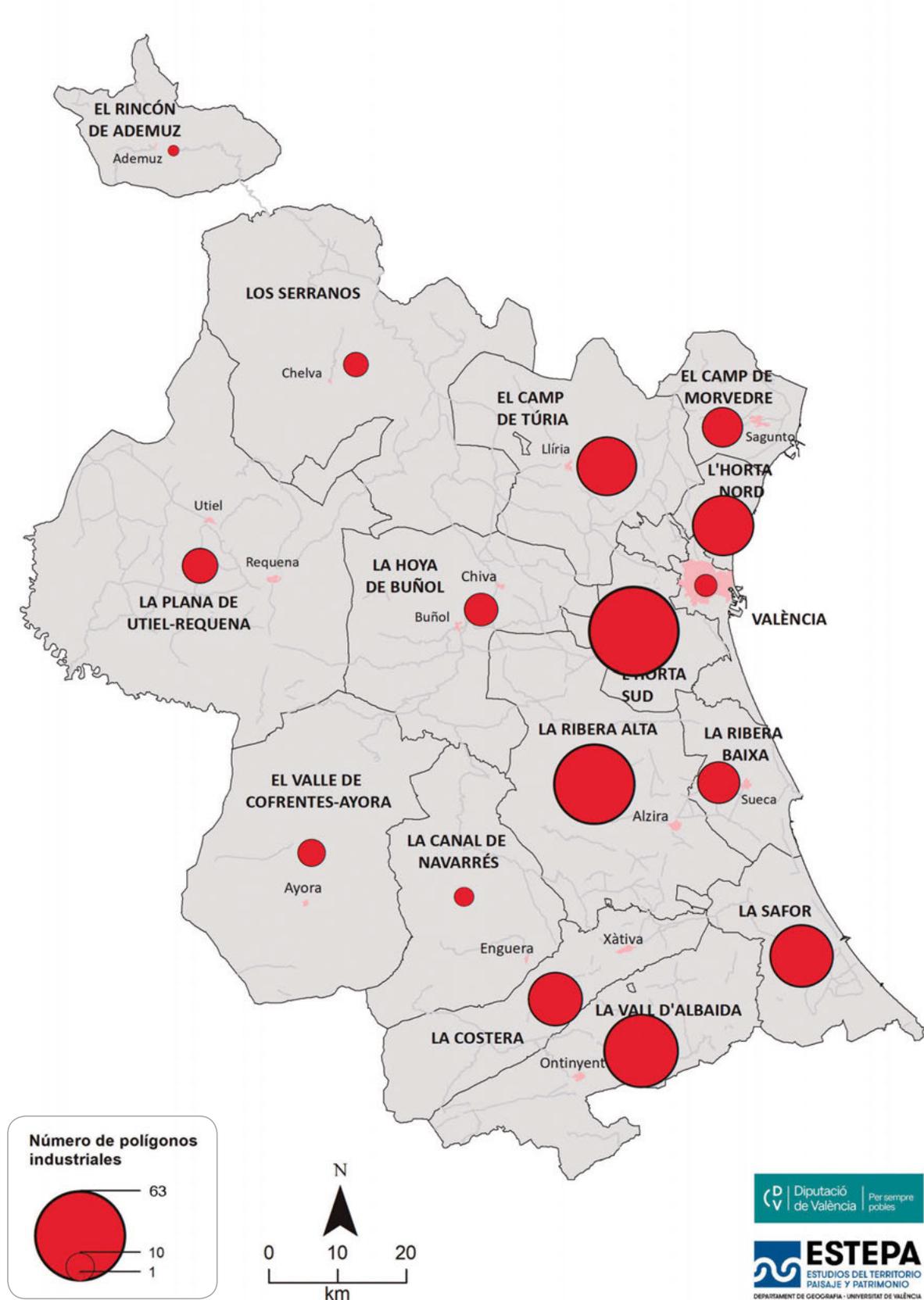






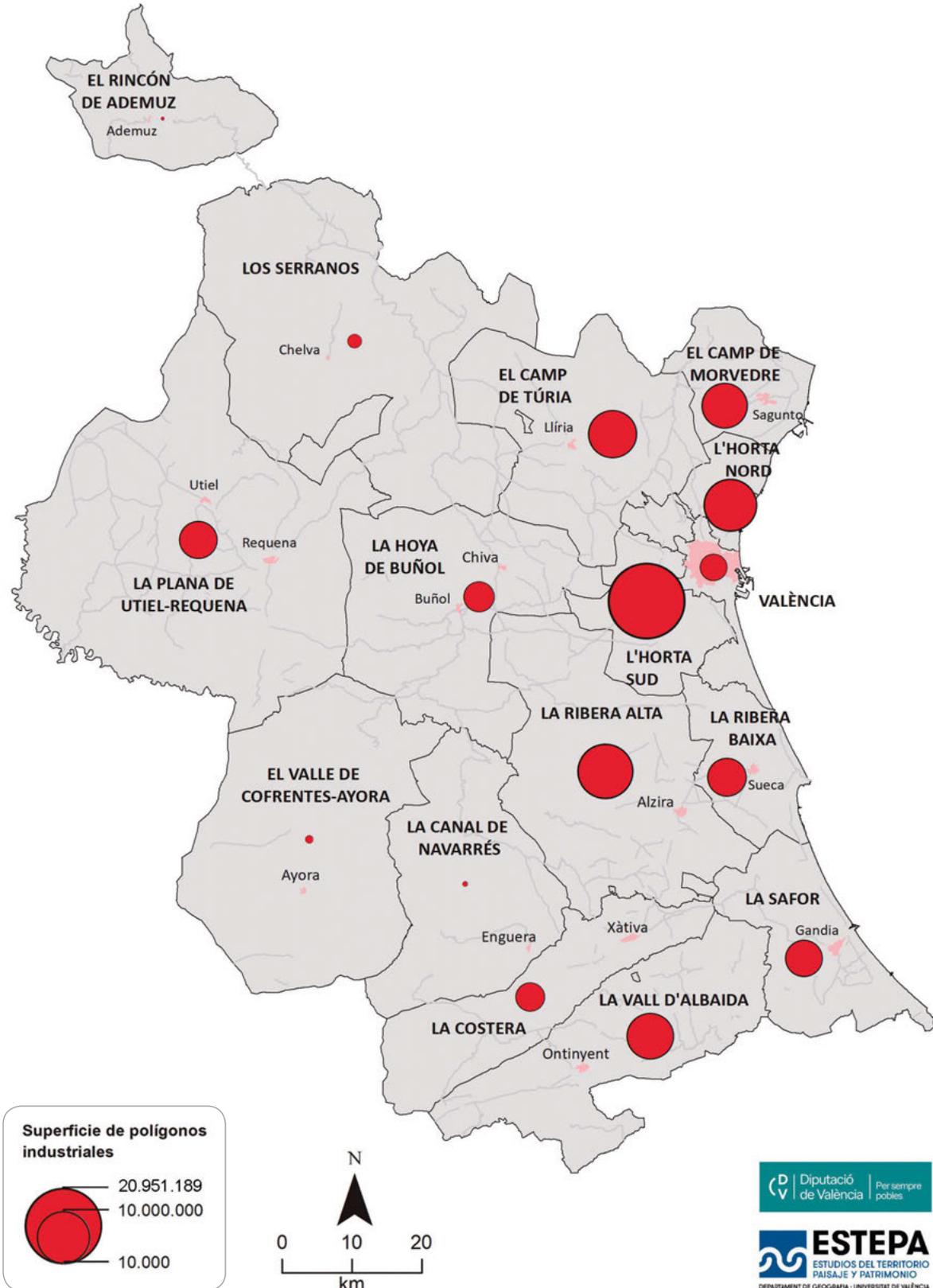


## NÚMERO DE POLÍGONOS INDUSTRIALES



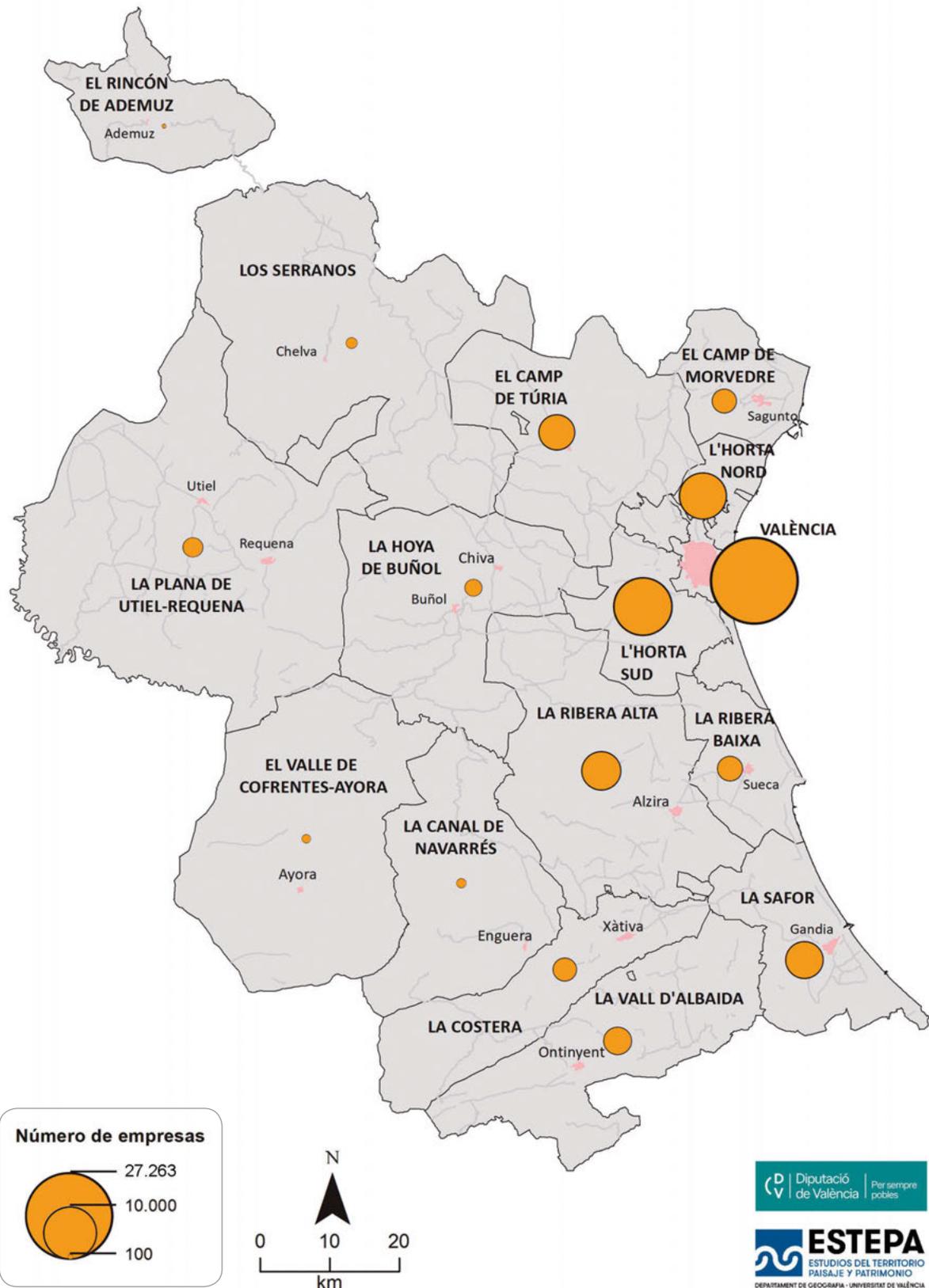
Mapa 5.7. Número de polígonos industriales.

**SUPERFICIE DE POLÍGONOS INDUSTRIALES  
 METROS CUADRADOS**



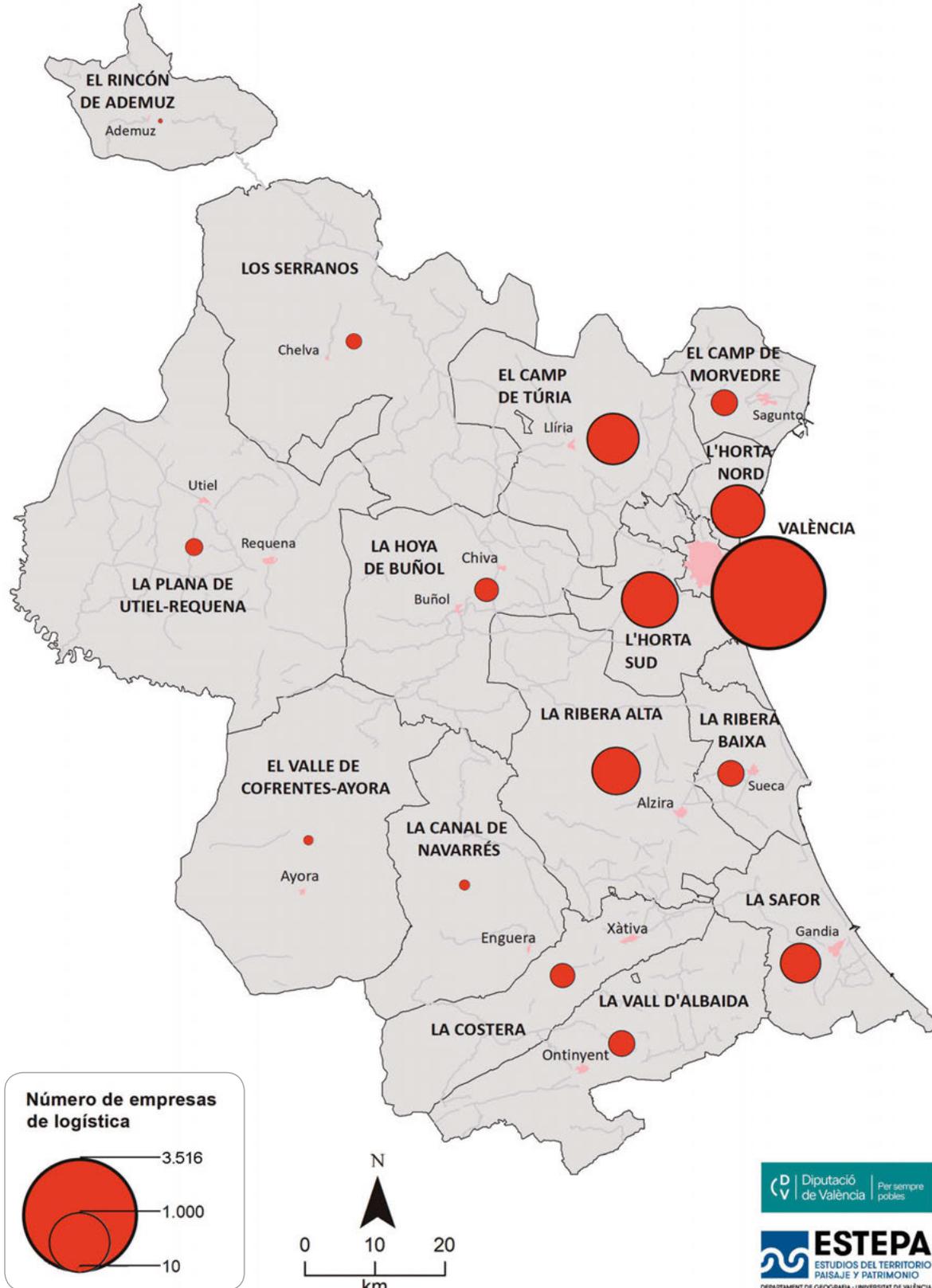
Mapa 5.8. Superficie de polígonos industriales metros cuadrados.

VOLUMEN DE EMPRESAS



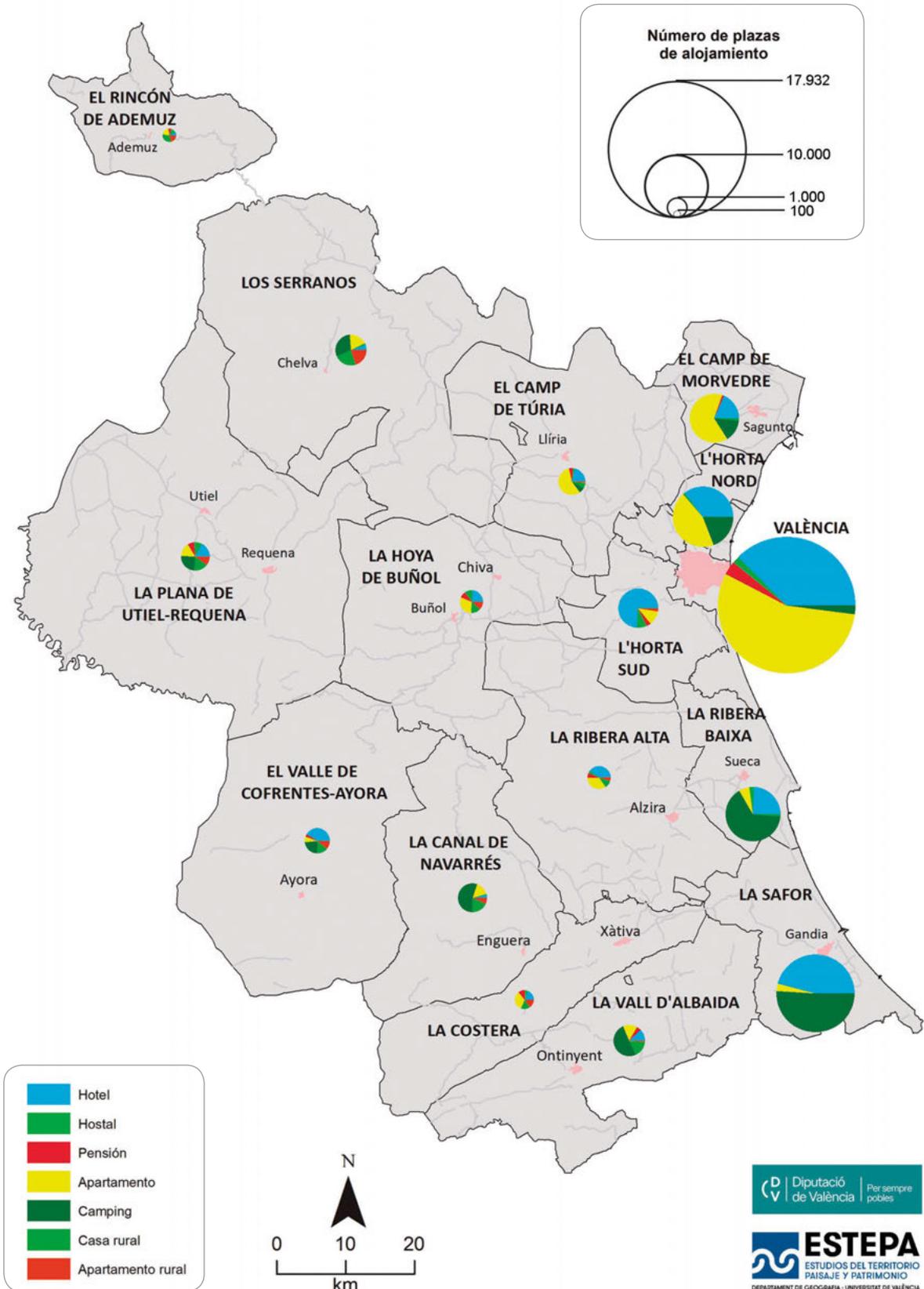
Mapa 5.9. Volumen de empresas.

### VOLUMEN DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA



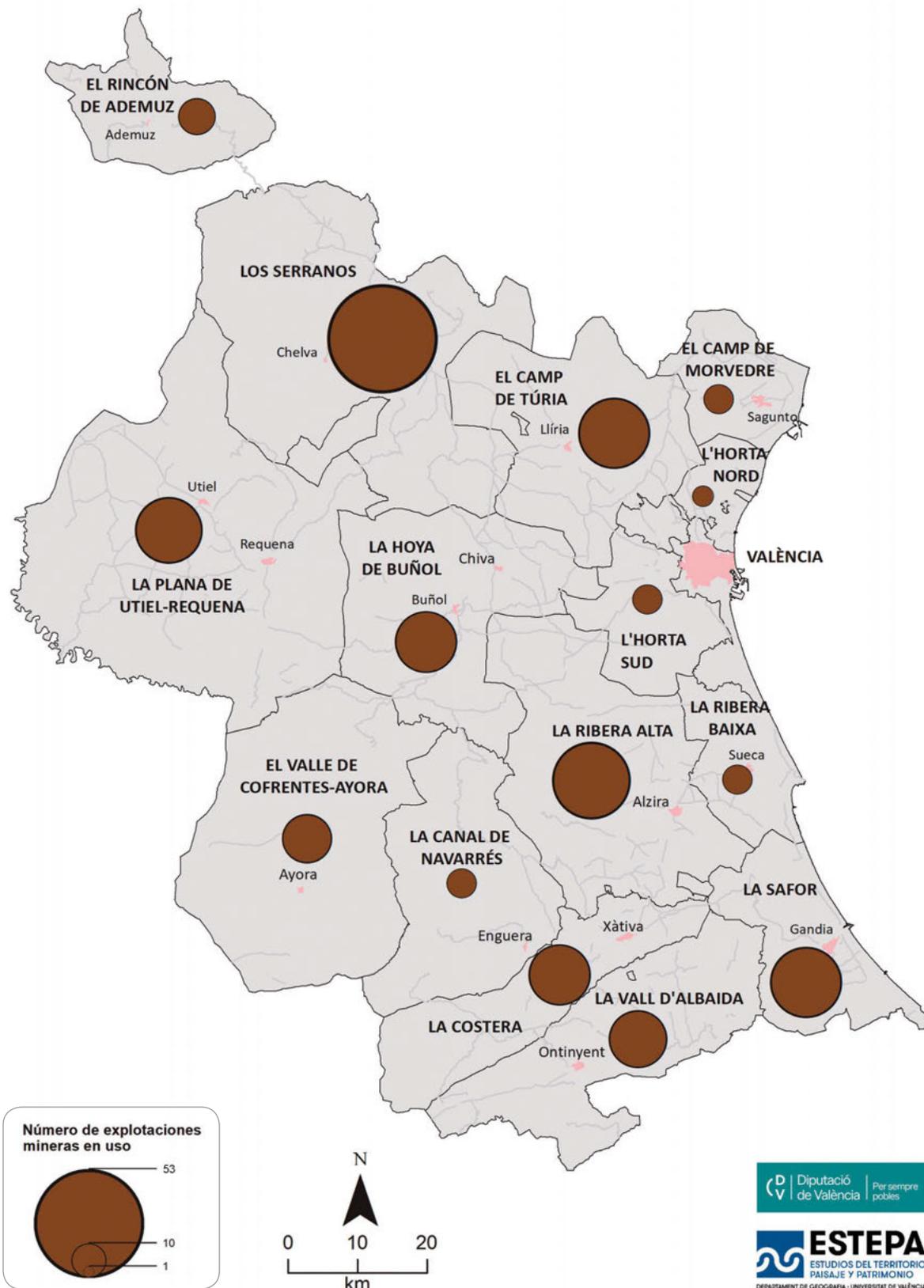
Mapa 5.10. Volumen de empresas de logística.

VOLUMEN DE PLAZAS DE ALOJAMIENTO



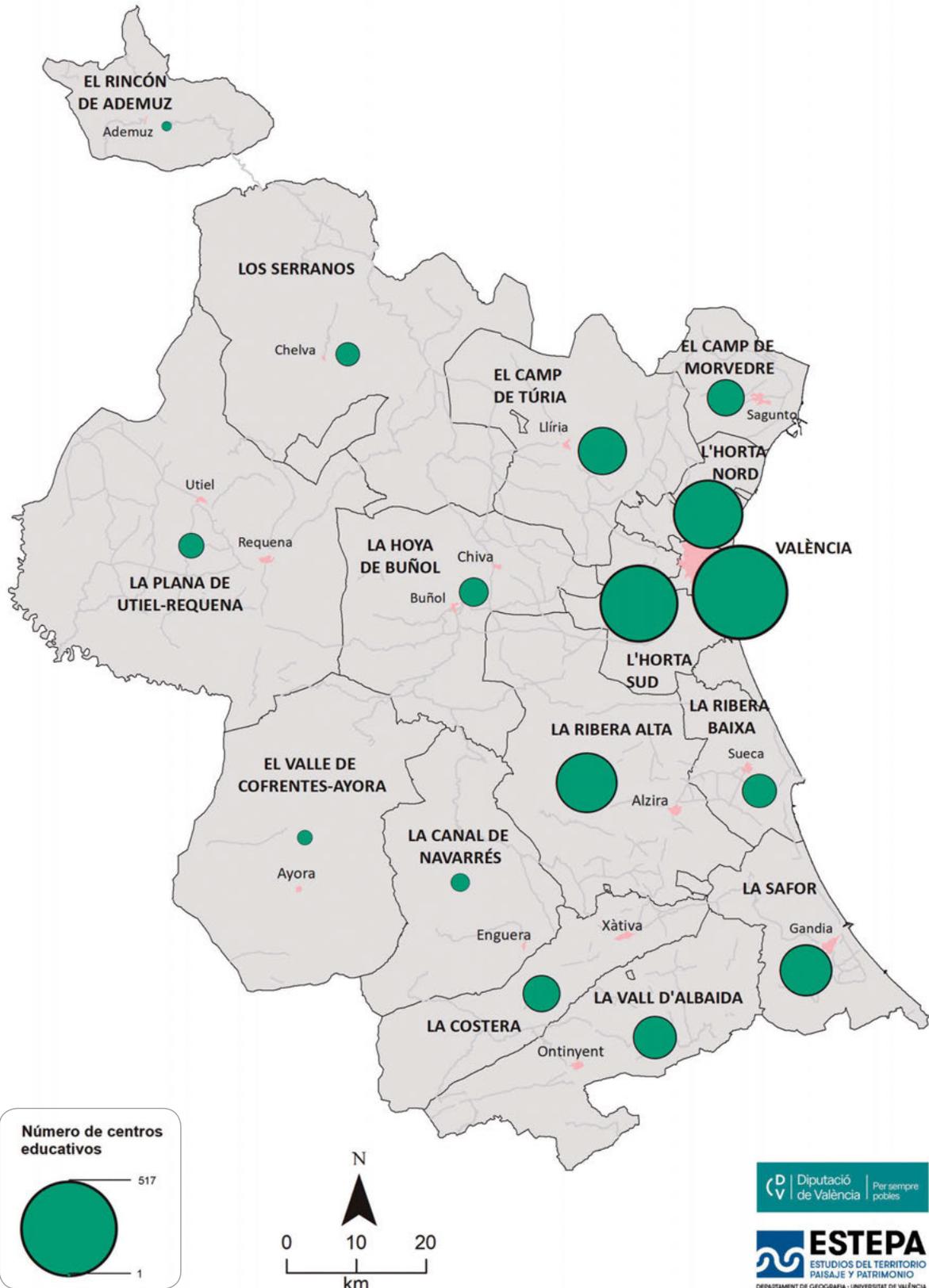
Mapa 5.11. Volumen de plazas de alojamiento.

VOLUMEN DE EXPLOTACIONES MINERAS EN USO



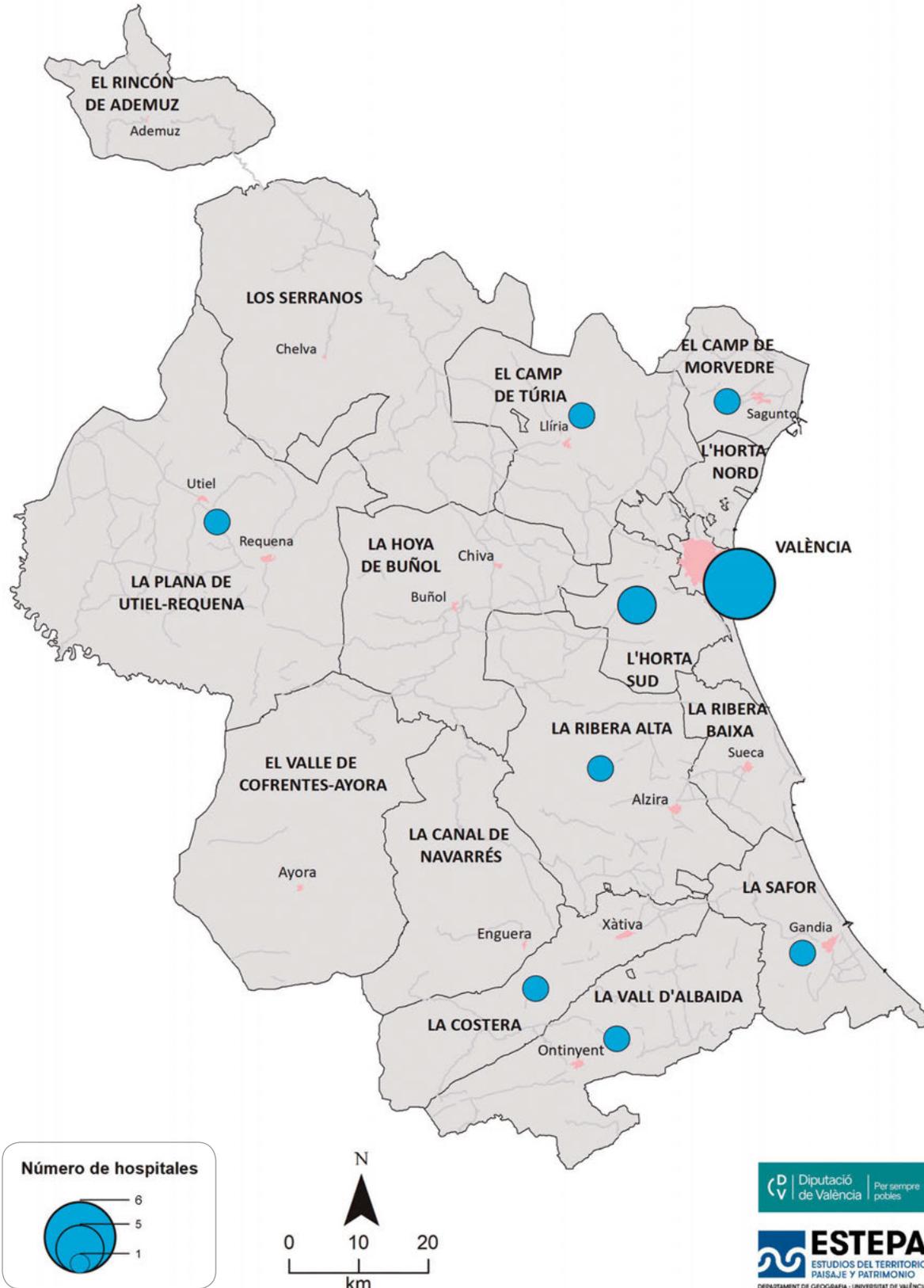
Mapa 5.12. Volumen de explotaciones mineras en uso.

NÚMERO DE CENTROS EDUCATIVOS



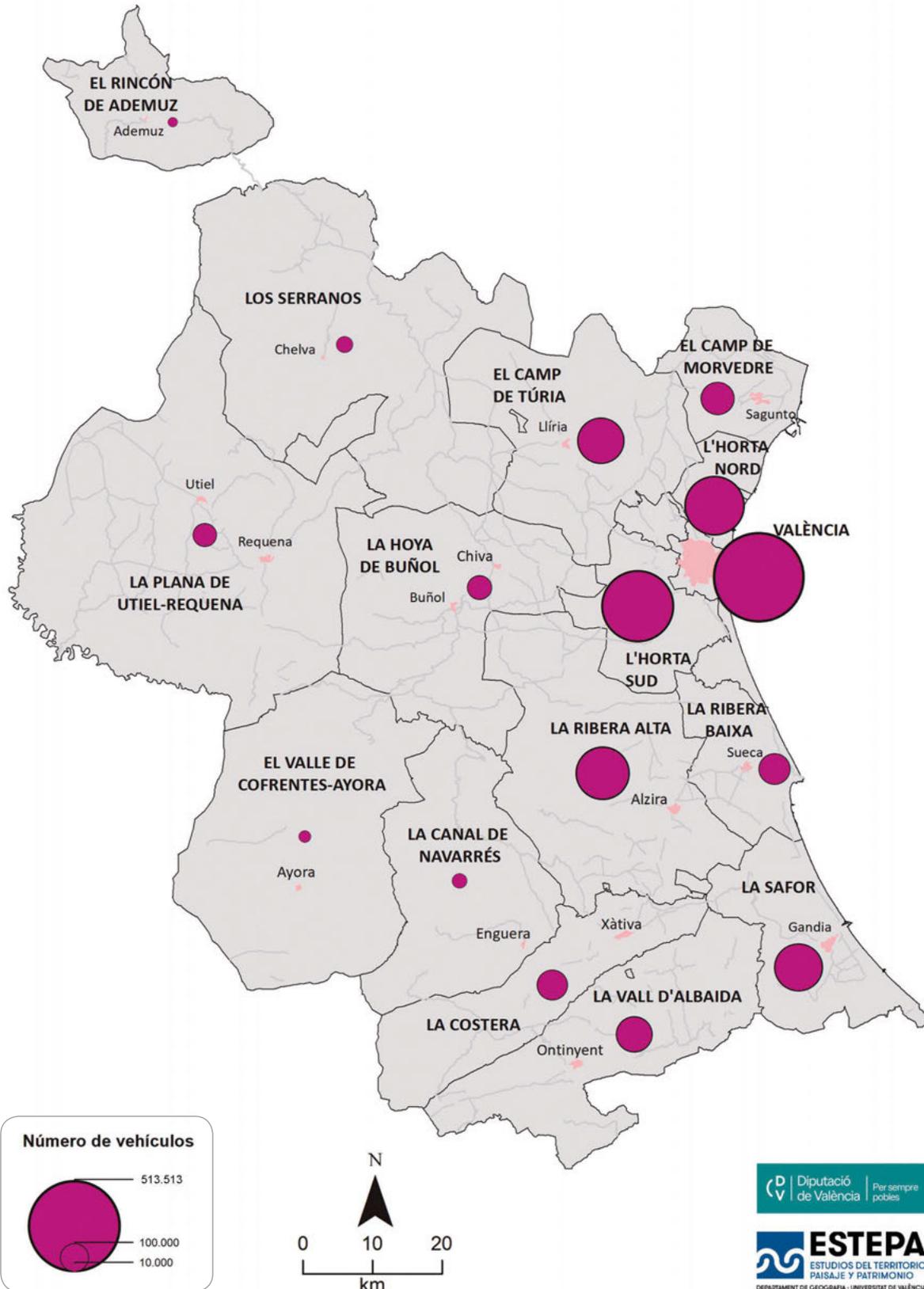
Mapa 5.13. Número de centros educativos.

**NÚMERO DE HOSPITALES**



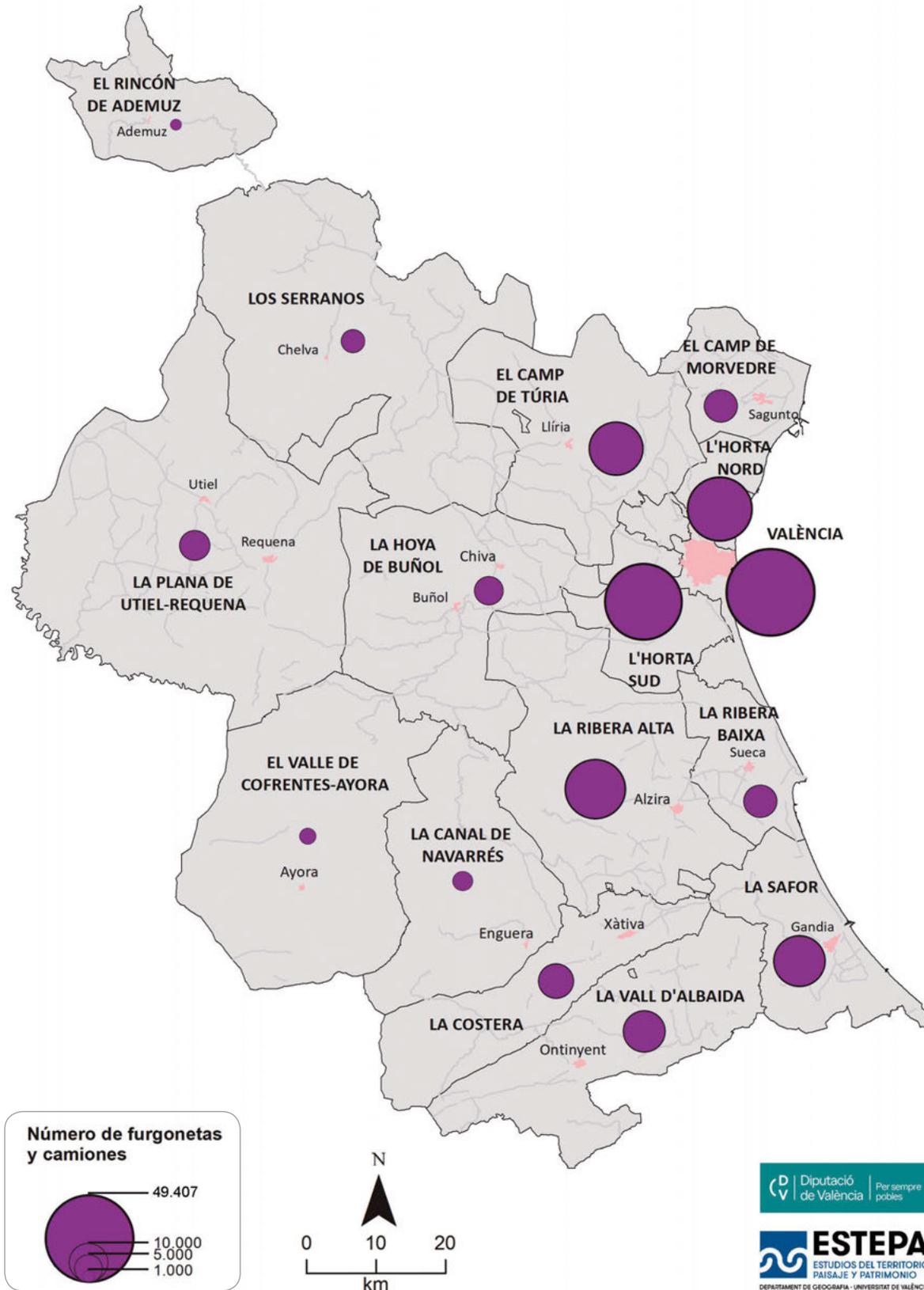
Mapa 5.14. Número de hospitales.

VOLUMEN DE VEHÍCULOS



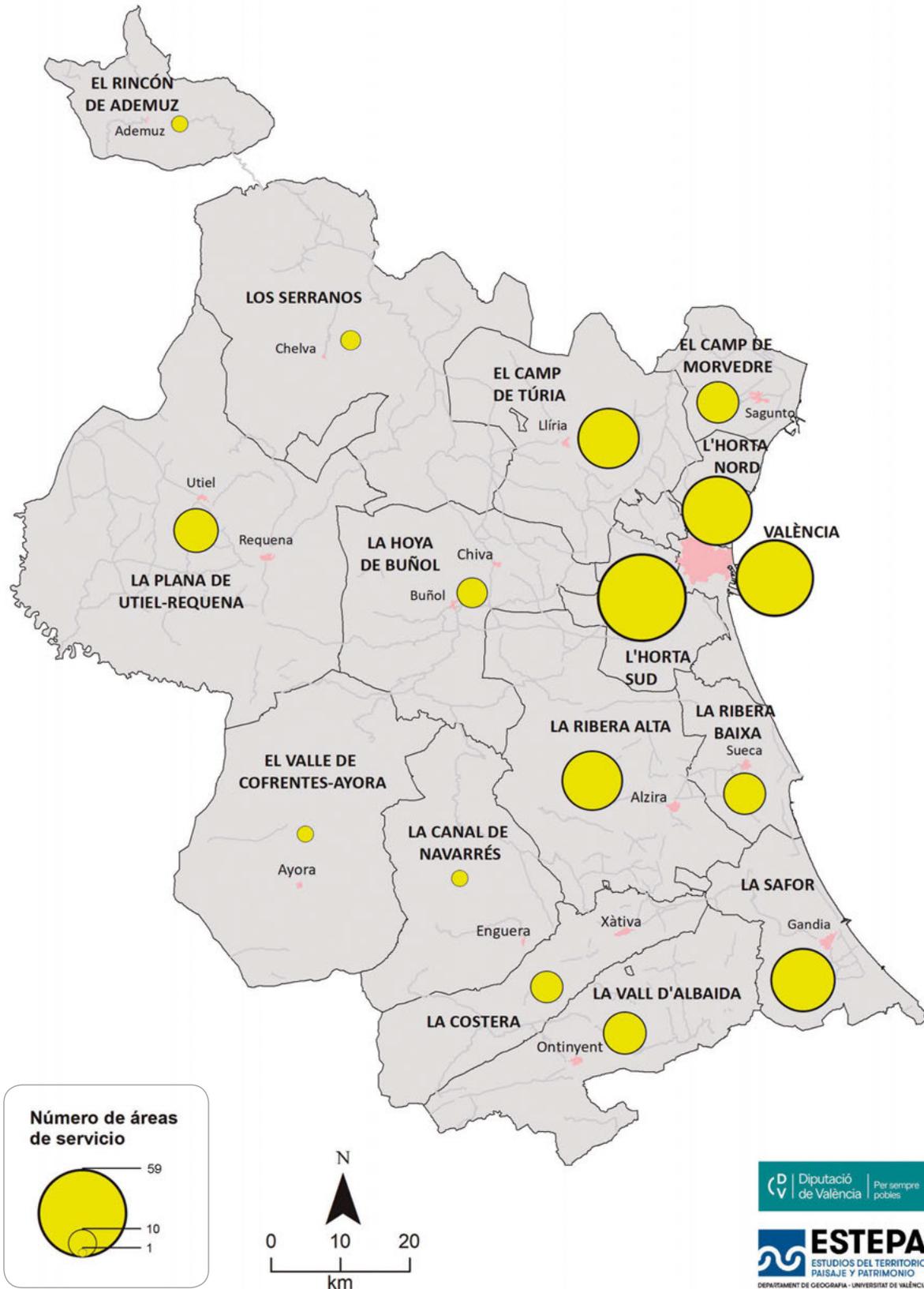
Mapa 5.15. Volumen de vehículos.

## VOLUMEN DE FURGONETAS Y CAMIONES



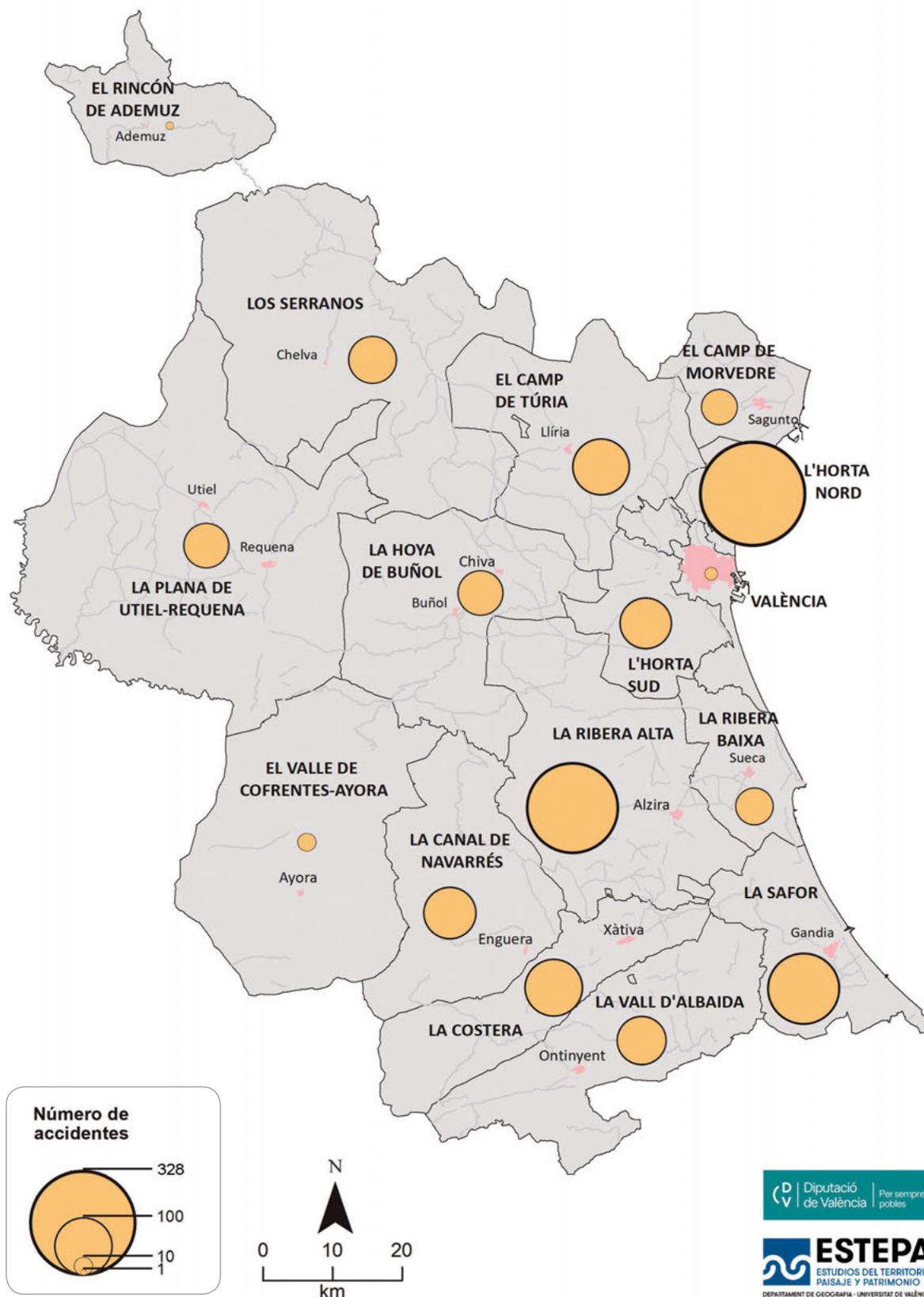
Mapa 5.16. Volumen de furgonetas y camiones.

VOLUMEN DE ÁREAS DE SERVICIO



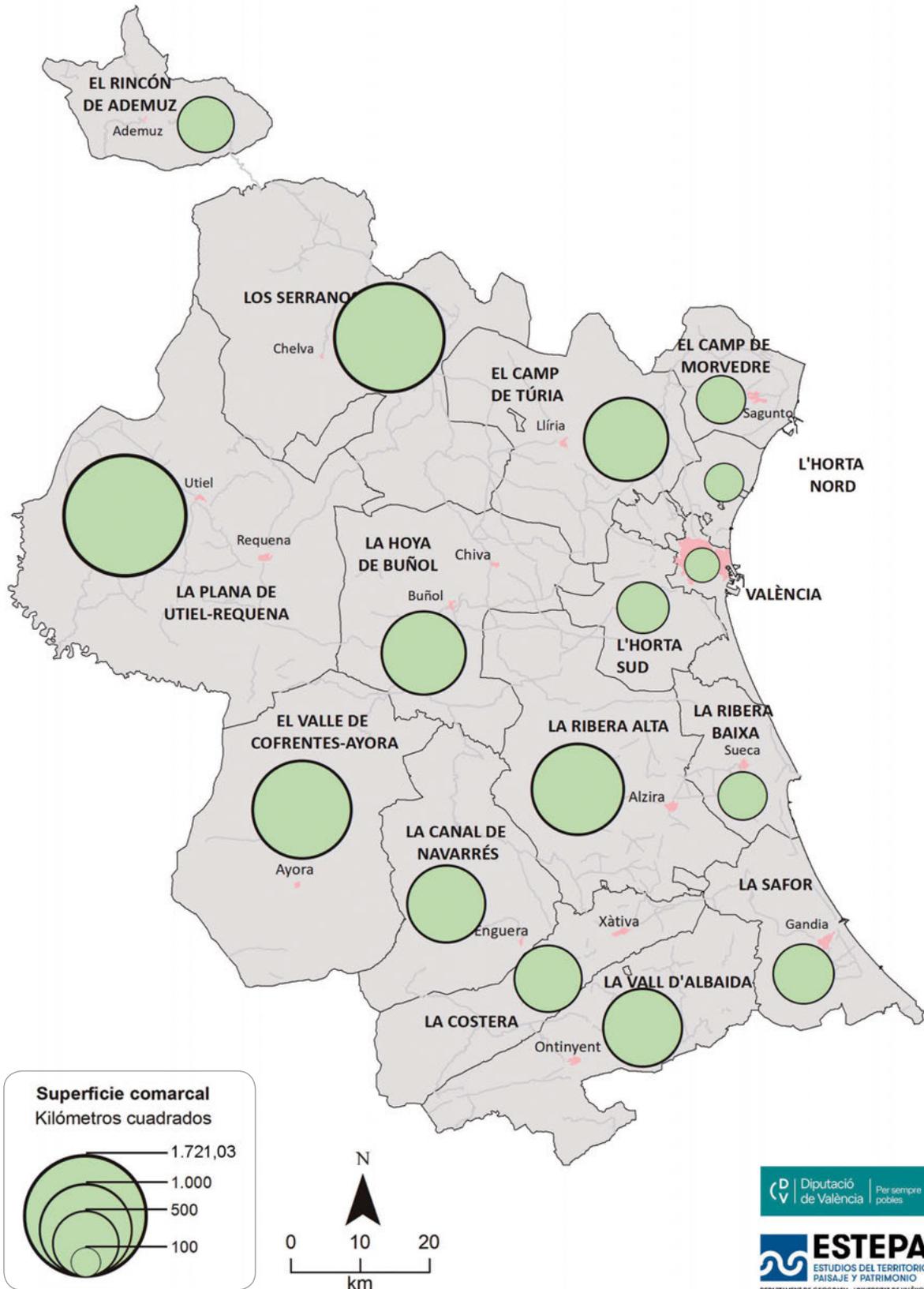
Mapa 5.17. Volumen de áreas de servicio.

## NÚMERO DE ACCIDENTES



Mapa 5.18. Número de accidentes.

**EXTENSIÓN DE LAS COMARCAS VALENCIANAS**

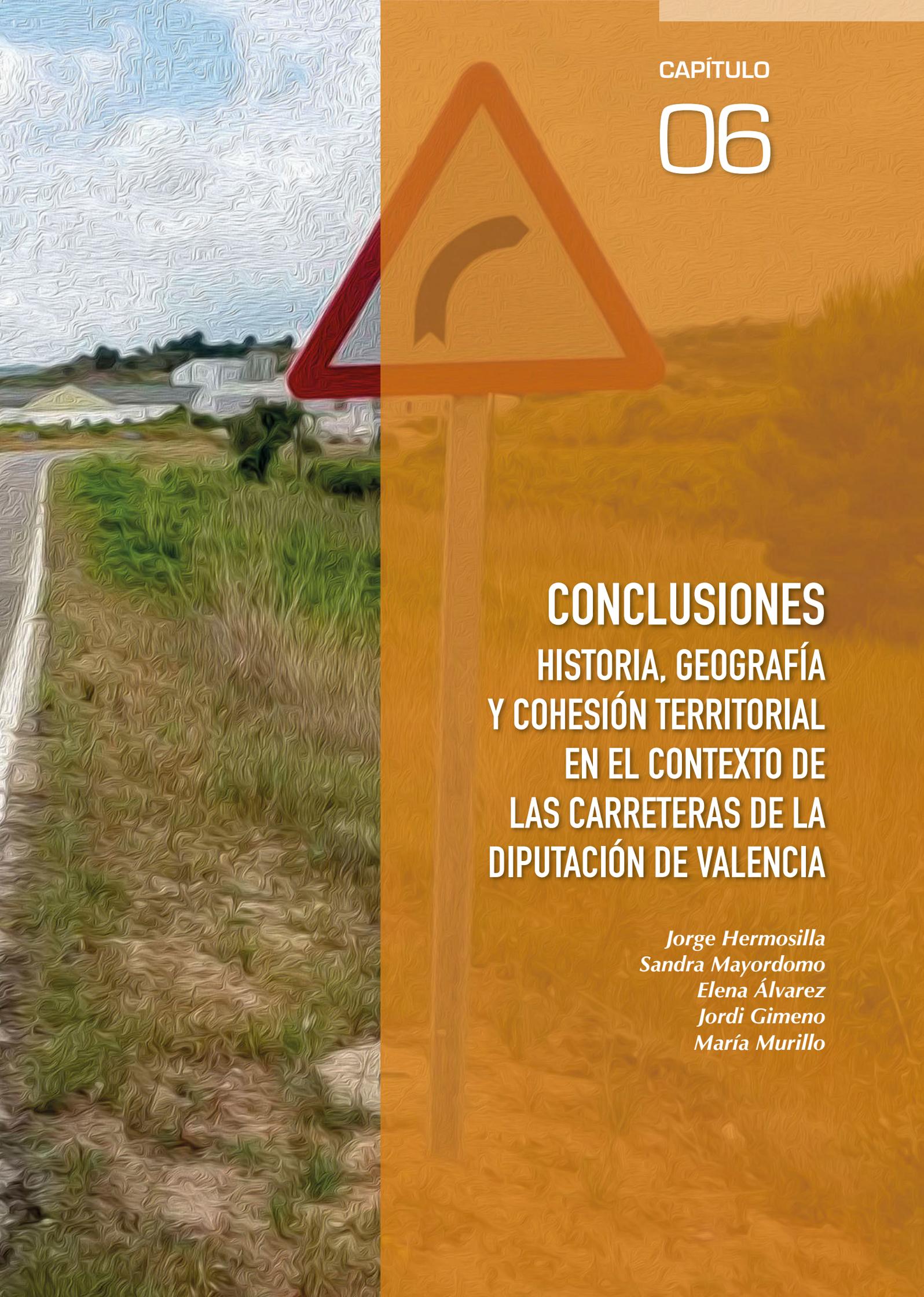


Mapa 5.19. Extensión de las comarcas valencianas.



CAPÍTULO

06



**CONCLUSIONES  
HISTORIA, GEOGRAFÍA  
Y COHESIÓN TERRITORIAL  
EN EL CONTEXTO DE  
LAS CARRETERAS DE LA  
DIPUTACIÓN DE VALENCIA**

*Jorge Hermosilla  
Sandra Mayordomo  
Elena Álvarez  
Jordi Gimeno  
María Murillo*



## CONCLUSIONES

### HISTORIA, GEOGRAFÍA Y COHESIÓN TERRITORIAL EN EL CONTEXTO DE LAS CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

*Jorge Hermosilla*  
*Sandra Mayordomo*  
*Elena Álvarez*  
*Jordi Gimeno*  
*María Murillo*

El análisis de las inversiones de las carreteras de la Diputación de Valencia responde a la oportunidad, cuando no necesidad, de identificar, analizar, interpretar y dar a conocer las actuaciones públicas. Dichas acciones son parte de las políticas que desarrolla la Administración Pública, y deben ser analizadas y difundidas como parte de la gestión transparente y democrática.

La red de carreteras de la Diputación de Valencia tiene unos antecedentes históricos y geográficos. Dicha red se estructura en función de corredores naturales, vías históricas como la Vía Augusta, y el sistema de núcleos de población, ciudades y pueblos. La Vía Augusta, con un trazado basado en una ruta natural facilitó la relación y comunicación entre los principales centros urbanos; fue durante siglos el eje vertebrador del espacio valenciano, y ha pervivido hasta el siglo XXI.

Junto con la fundación de los reinos cristianos de Valencia en el siglo XIII, aparecieron unas nuevas características en los caminos que tuvieron su trascendencia en la organización del territorio, incluso hasta la actualidad. Durante la Ilustración, se creó el entramado radial de las carreteras que permitieron la conexión entre los municipios y las grandes ciudades.

El siglo XIX fue un período de gran interés para el estudio. Supuso el incremento de la administración del Estado, la capitalidad de la ciudad de Valencia, su reconocimiento como gran capital de la región valenciana, y su mejor posición con respecto a las vías de comunicación.

El instrumento de actuación de la Diputación, y del resto de las Administraciones Públicas, fueron los Planes de Carreteras. Los Planes de Carreteras Provinciales y los Planes de Fomento de la Diputación de Valencia fueron definitivos para la configuración de la red de carreteras. Permitieron nuevas vías de comunicación que favorecieron el transporte del mercado nacional, y mejoraron la calidad y su buen estado. Actuaciones diversas, que recogían el mantenimiento de las carreteras, la mejora del trazado y de la pavimentación de las carreteras, entre otras actuaciones.

La red de carreteras actual es consecuencia de un proceso evolutivo, en el cual progresivamente los caminos se fueron estructurando hasta configurar la red de carreteras. Las Diputaciones provinciales han sido entidades fundamentales en dicho proceso.

## CARACTERIZACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS PROVINCIALES VALENCIANAS

La red de carreteras de la provincia de Valencia cuya titularidad depende de Diputación de Valencia está integrada por 198 carreteras. De ellas, 159 son comarcales (80%), es decir, están ubicadas en una única comarca, y 39 son supracomarcales (20%), es decir, su trazado se extiende por más de una comarca. Estas últimas son fundamentales para mejorar la conexión territorial. La red de carreteras se caracteriza por determinados rasgos. Su longitud es muy variable y no depende tanto del número de comarcas que atraviesen, sino de otros factores como la distancia existente entre municipios.

Para el análisis de la intensidad de tráfico en cada comarca se ha tenido en cuenta el año 2021. El promedio más elevado de intensidad media diaria (IMD) general, así como de vehículos ligeros y pesados, se registra en L'Horta Nord, L'Horta Sud y El Camp de Túria, mientras que el menor fue en El Rincón de Ademuz y El Valle de Cofrentes-Ayora. Asimismo, las comarcas que soportan un mayor porcentaje de vehículos pesados, superior al 5%, son los Serranos, La Plana de Utiel-Requena, La Hoya de Buñol y L'Horta Nord. Globalmente, en el año 2021, más del 95% del tráfico que circula por las carreteras de Diputación de Valencia son vehículos ligeros. Si se analiza la relación entre la superficie de la comarca y el promedio de IMD, despuntan L'Horta Nord, València y L'Horta Sud, mientras que los valores de menor entidad se observan en El Valle de Cofrentes-Ayora, La Plana de Utiel-Requena, El Rincón de Ademuz y Los Serranos. En general, se constata una mayor circulación en las carreteras costeras que en las del interior, dada la estructura socioeconómica y territorial de la provincia de Valencia.

Durante el periodo 2020-2022, las comarcas donde se produjeron más accidentes fueron L'Horta Nord, La Ribera Alta y La Safor, mientras que en El Rincón de Ademuz, la ciudad de Valencia y El Valle de Cofrentes-Ayora es donde se registraron menos accidentes. En general, el número de accidentes es mayor en las comarcas donde más intensidad de tráfico hay, con algunas comarcas, como El Valle de Cofrentes-Ayora, La Canal de Navarrés y La Plana de Utiel-Requena con valores superiores a lo esperado, y otras, como El Camp de Túria, El Camp de Morvedre y la ciudad de Valencia, con valores inferiores. Los valores más elevados de heridos graves en los accidentes que se produjeron se registraron en El Camp de Túria, La Hoya de Buñol y La Ribera Alta, y no hubo ningún herido grave en los de L'Horta Nord, El Valle de Cofrentes-Ayora, El Rincón de Ademuz y la ciudad de Valencia. El porcentaje de heridos graves por accidente es mayor en El Camp de Morvedre, seguido de El Camp de Túria, La Ribera Baixa y La Hoya de Buñol.

Del análisis de la relación entre los espacios naturales (Parques Naturales, LIC y ZEPA) y las carreteras de la provincia de Valencia pertenecientes a la Diputación de Valencia, se concluye que no hay un excesivo número de carreteras que atraviesen dichos espacios naturales. Se trata de espacios menos accesibles, y más protegidos medioambientalmente.

## LAS INVERSIONES DE LA DIPUTACIÓN EN CARRETERAS DURANTE 2017-2021

Atendiendo a los datos de la página web de transparencia de Diputación de Valencia, donde se indican sus presupuestos generales y la asignación concreta a su red de carreteras, para el periodo 2017-2021, objeto de estudio, alcanzamos las siguientes conclusiones. Del presupuesto total de la Diputación en este quinquenio, que ha ascendido a 2.521.640.492,03 euros, se han dedicado a la red de carreteras 214.268.830,07 euros, es decir, un 8,5%. Concretamente se ha dedicado del presupuesto general para cada uno de los años en su red de carreteras el 7,4% en 2017, el 9,3% en 2018, el 9,6% en 2019, el 8,0% en 2020 y el 8,3% en 2021. Este presupuesto incluye todos los gastos relacionados con la red viaria, e incluyen los salarios de las personas que trabajan en ello, gastos de comunicación o publicidad, tributos, gastos jurídicos, etc.

Considerando únicamente aquellos gastos que se han podido asignar a actuaciones concretas en la red viaria, tanto de mantenimiento como de mejora de la misma, la Diputación de Valencia ha invertido unos 135 millones de euros en su red viaria de carreteras durante los últimos cinco años (2017-2021). La Diputación de Valencia clasifica estas inversiones en cuatro modalidades de actuación: ayuda a la vialidad, conservación ordinaria, conservación extraordinaria y actuaciones de mejora. Cada modalidad contiene una serie de categorías y subgrupos. Los tres primeros grupos de actuación están más enfocados en la conservación de las características originales de las vías, mientras que el último, las actuaciones de mejora, es el que realmente aporta un valor añadido a la carretera y, por tanto, con un significado particular para este informe.

Del total invertido en su red viaria para el periodo de estudio, unos 135 millones, concluimos que el 59,6% fue asignado al grupo de actuaciones de mejora funcional, el 21,9% a conservación ordinaria, el 12,4% a conservación extraordinaria y el 5,9% a ayuda a la vialidad. Esta mayor inversión en las actuaciones de mejora ha sido una constante en cada uno de los años de estudio: en 2017 un 57,8%, en 2018 un 59%, en 2019 un 63,7%, en 2020 un 52,8% y en 2021 un 62,9%. Constatamos que la Diputación de Valencia está dedicando la mayor parte de las inversiones destinadas a su red de carreteras en su mejora funcional, las cuales aportan un nuevo valor a red viaria.

## PROCESO DE TERRITORIALIZACIÓN E IMPACTO DE LAS INVERSIONES EN CARRETERAS

Se ha constatado una relación directa entre las inversiones realizadas en las comarcas valencianas con las variables analizadas. Se trata de factores que condicionan la distribución de las inversiones. Nos referimos a la concentración geográfica en carreteras provinciales según qué comarcas; el tráfico de vehículos; y la longitud de las carreteras, es decir, el número de kilómetros en donde actuar.

Las comarcas de El Camp de Túria y La Ribera Alta, por su localización, intensidad de tráfico y la longitud de sus carreteras, son las que concentran las inversiones más elevadas respecto al resto de comarcas. Destacan sobre todo en la tipología de actuaciones de mejora funcional.

En cambio, L'Horta Sud y El Valle de Cofrentes-Ayora se caracterizan por las inversiones más reducidas. La tipología de actuaciones de mejora funcional aglutina el mayor volumen inversión en el conjunto de la provincia, 80,5 millones de euros, gran parte del cual corresponde a información territorializada, próxima al 90%.

A escala comarcal se sigue prácticamente el mismo patrón que a nivel de la provincia en la distribución de las inversiones según modalidades de actuación, con algunas excepciones. De hecho, en 14 comarcas predominan las inversiones destinadas a actuaciones de mejora funcional.

La Diputación de València, como titular de las carreteras de su red provincial, es la entidad responsable de su planificación, conservación, construcción y explotación. Esta red está conformada por vías secundarias y terciarias que, en comparación con las carreteras de mayor entidad, favorecen un mayor vínculo con los municipios y los habitantes, así como con determinados usos del suelo. La Diputación ha invertido 135 millones de euros en la conservación y mejora de la infraestructura viaria que gestiona durante el periodo 2017-2021. De esta cantidad total de inversiones, el 71,3%, 96,3 millones de euros, se han territorializado en comarcas concretas, ya que el volumen restante comprende actuaciones genéricas o de ámbito supracomarcal.

De los 96,3 millones de euros identificados con los territorios comarcales, el año con mayor inversión fue 2019, con el 24%, mientras que el menor fue 2017, con el 13%. Las tres últimas anualidades del periodo estudiado, registran un 21% de las actuaciones en cada una. Si se consideran las inversiones por año y comarca, y excluyendo la ciudad de València, ya que únicamente recibe inversiones el año 2020, en cuatro comarcas se ha invertido principalmente en el año 2018 y en otras cuatro en 2019. En las comarcas restantes, tres reciben la mayor cantidad de ayudas en 2021, dos en 2017 y en otras dos en 2020.

Los efectos y los impactos de las intervenciones acometidas en la red de carreteras de la provincia de València por la Diputación, sobre las personas y sobre el territorio, y las diferencias comarcales existentes, han sido objeto de estudio. Se proponen una veintena de variables e indicadores clasificados en diferentes tipologías: medioambientales, demográficas, económicas y usos del suelo, servicios públicos, movilidad y accesibilidad, seguridad vial, medio físico, relieve y climatología. Los valores de cada indicador se relacionan con las inversiones realizadas, y se especifica la correlación existente entre la distribución de estos índices en las comarcas valencianas y la de las intervenciones.

El análisis efectuado advierte diferencias relevantes entre territorios con rasgos socioeconómicos y geográficos similares. Se constata una correspondencia elevada entre las inversiones recibidas en cada comarca y la longitud de su red de carreteras locales. Las comarcas que aglutinan un mayor volumen de ayudas son El Camp de Túria, La Ribera Alta, Los Serranos, y La Safor.

El estudio determina que la red de carreteras conforma un elemento esencial en el desarrollo y la dinamización socioeconómica del territorio. Las infraestructuras de transporte condicionan la ocupación del suelo e influyen en aspectos esenciales vinculados con el funcionamiento económico y la ocupación empresarial. Además, la red viaria determina la distribución de la población, las actividades y los equipamientos, y su disponibilidad resulta esencial para la competitividad turística. Por tanto, las vías de comunicación responden a la necesidad de conexión territorial y constituyen un factor esencial en el desarrollo socioeconómico.

La labor de Diputación vinculada con el mantenimiento y conservación de las carreteras es fundamental. Principalmente llama la atención en aquellas áreas del interior provincial caracterizado por el proceso de despoblación. El transporte conforma un servicio básico, ya que dota o mejora la accesibilidad, y constituye un indicador de calidad de vida de los habitantes. La mejora de las infraestructuras viarias favorece la accesibilidad de estas comarcas y, por tanto, favorece hacer frente a los desafíos demográficos. El buen estado de las vías conforma un incentivo a la fijación de los habitantes. Del mismo modo, la inversión en la red viaria permite incrementar el nivel de seguridad vial y el acceso a servicios esenciales.

En definitiva, la red de carreteras de Diputación es un elemento básico para garantizar la accesibilidad de amplias áreas del territorio valenciano, dada la singular distribución de la población en la provincia. De la misma manera, dicha red constituye un factor que contribuye a la cohesión socioeconómica y territorial de la provincia.





# BIBLIOGRAFÍA

## BIBLIOGRAFÍA

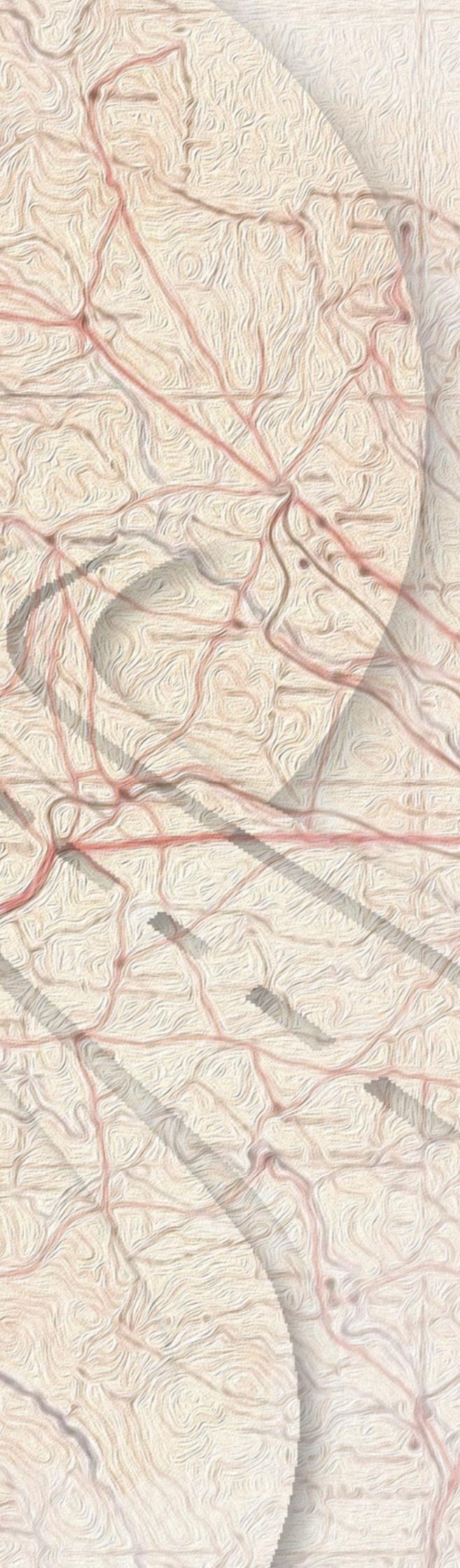
- ARGOS. (2022). *Banco de datos municipal*. Recuperado a partir de [http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos\\_mun/DMEDB\\_UTIL.INDEXV](http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_UTIL.INDEXV)
- BLANCH RAGA, Fernando. *Carreteras provinciales y caminos vecinales en Valencia: 1850- 1940: la planificación de la Diputación Provincial*. Valencia: Universitat de València, Departament de Geografia, 2000.
- CÁMARA BOLUDA, Vanesa. *Territorio y red viaria: evolución histórica de las carreteras valencianas (1900/2013)*. València: Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, 2014.
- CARRILLO DE ARBORNOZ Y GALBEÑO, Juan. "Los "Camino Reales", origen de la red moderna de carreteras españolas y su relación con los ingenieros militares". *Ejército de tierra español*, 2011, nº 841, pp. 34- 41.
- CHUST CALERO, Manuel. *Historia de la Diputación de Valencia*. Valencia: Diputació de València, 1995.
- DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA. *Estado de las carreteras provinciales en 31 de mayo de 1888*. Valencia: Imprenta de la Casa de Beneficencia, 1888.
- FRASQUET FAUS, E. "La Diputación durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)", apud CHUST CALERO, M. (dir.) *Historia de la Diputación de Valencia*. Valencia: Diputació de València, 1995.
- HUGAS MAURICI, Joan. "La red local de carreteras y los caminos rurales. El Plan de la Red Local de Carreteras". *Revista de Carreteras*, 2016, nº 210, pp. 45- 57.
- HERMOSILLA, J. y MEMBRADO, J.C. (Coord.). (2018). *Estudios comarcales de la provincia de Valencia*. 14 volúmenes. Valencia: Publicacions de la Universitat de Valencia y Diputació de Valencia. Recuperado a partir de [https://puv.uv.es/doc\\_pdf/comarques/](https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/)
- IGN. (2022). *Base Topográfica Nacional*. Recuperado a partir de <https://centrodedescargas.cnig.es/>
- IMEDES (2018). *Estudio sobre los efectos inducidos por las inversiones en carreteras locales de la transformación social en el ámbito territorial de la provincia de Valencia*. Valencia: Diputació de Valencia.
- IVE. (2022). *Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana*. Recuperado a partir de <https://pegv.gva.es/es/>
- LLOBREGAT, E. "Relectura del Ravennate: dos calzadas, una mansión inexistente y otros datos de la geografía antigua del País Valenciano", *Lucentum*, II. Alicante: Anales de la Universidad de Alicante, 1983, pp. 225-242.
- LOZANO PÉREZ, Luis. DUARTE MARTÍNEZ, Francisco- Xavier. HERNÁNDEZ GARCÍA, Francisco José. "La carretera de Cerdà a Enguera (1856-1868). Un proyecto fallido de obra civil". *Cuadernos de Geografía*, 2014, nº 94, pp. 61-78.
- MARTÍNEZ ALOY, J. *Provincia de Valencia* apud CARRETERAS Y CANDI. Valencia: Geografía General del Reino de Valencia, 1915.

- MARTÍNEZ GALLEGO, F.A. "La gestión menguante: entre la estabilidad administrativa y el fracaso autonomista (1902-1923)". En: CHUST CALERO, M. (dir.) et al. *Historia de la Diputación de Valencia*. Valencia: Diputación de Valencia, 1995, pp. 576-613.
- MAYORDOMO, S. (2022). Densidad de población. En J. Hermosilla (Dir.), *Atlas temático de la Comunitat Valenciana* (pp.115-116). Valencia: Universitat de València.
- MINISTERIO DE FOMENTO. *Sistema de gestión de las actividades de conservación ordinaria y ayuda a la viabilidad (GSM)*. Madrid: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, 1996.
- OBREGÓN, S. A. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el "Eix Transversal de Catalunya" y la carretera MEX120 en México* (Tesis doctoral). Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/93939?locale-attribute=es>
- PIEDRA CABANES, Javier. "La gestión de la conservación de carreteras en la Diputación de Valencia". *Revista de Carreteras*, 2016, nº 210, pp. 12-35.
- PIQUERAS HABA, J. "La Diputación en el Sexenio Revolucionario (1868- 1874)", apud CHUST CALERO, M. (dir.) *Historia de la Diputación de Valencia*. Valencia: Diputació de València, 1995.
- PIQUERAS HABA, J. *La meseta de Requena-Utiel*. Centro de Estudios Requenenses. 1997.
- PIQUERAS HABA, J. SANCHIS DEUSA, Carmen. *La organización histórica del territorio valenciano*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1992.
- PIQUERAS HABA, J. *Atlas escolar Valencià*. Valencia: Universitat de Geografia i Història, 2016.
- SANCHIS DEUSA, Carmen. *El transporte en el País Valenciano*. Valencia: Universitat de València, Departament de Geografia, 1986.
- SANCHIS DEUSA, Carmen. *Els Ponts valencians antics*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1994.
- URIOL SALCEDO, J.I. *Historia de los caminos de España. Hasta el siglo XIX*. Vol I. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Editorial AC, 1990.
- URIOL SALCEDO, J.I. *Historia de los caminos de España. Siglo XIX y XX*. Vol II. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Editorial AC, 1992.
- VASALLO MAGRO, José Manuel. *Criterios de selección de nuevos sistemas de gestión y financiación de la conservación de carreteras*, (dir. Rafael Izquierdo de Bartolomé). Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 1999.



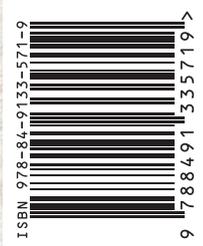
VNIVERSITAT  
DE VALÈNCIA





**LAS CARRETERAS  
DE LA DIPUTACIÓN  
DE VALENCIA.  
CARACTERIZACIÓN  
Y BALANCE TERRITORIAL  
DE LAS INVERSIONES**





VNIVERSITAT  
DE VALÈNCIA

