



Estudio sobre necesidades y satisfacción con el transporte público en territorios rurales

Estudio realizado por Ana M^a Rabadán Jiménez de la Asociación Sentido Social con la participación del área de transporte de Ecologistas en Acción.

Contenido

CONTEXTO EN EL QUE SE HA DESARROLLADO EL ESTUDIO	3
INTRODUCCIÓN	4
NECESIDADES Y SATISFACCIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO EN TERRITORIOS RURALES.	6
OTROS ESTUDIOS.....	6
CONCEPTUALIZACIÓN ¿QUÉ ENTENDEMOS POR MEDIO RURAL EN ESPAÑA?	7
EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE MAYORITARIO: FERROCARRIL Y AUTOBÚS.....	9
LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL EN LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO	9
EL AUTOBÚS	21
LA ENCUESTA.....	23
TIPO DE MUESTREO:	24
ANÁLISIS DE DATOS.....	25
DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS	25
SITUACIÓN LABORAL DE LAS PERSONAS ENTREVISTADAS:	25
COMUNIDAD AUTÓNOMA DE RESIDENCIA	26
NÚMERO DE RESPUESTAS POR PROVINCIAS	26
RESPUESTAS POR INTERVALOS DE NÚMERO DE HABITANTES DEL MUNICIPIO:.....	27
DATOS DE ESTUDIO SOBRE TRANSPORTE.....	27
COMUNICACIONES EN TRANSPORTE PÚBLICO:.....	28
MEDIO DE TRANSPORTE CON EL QUE SE REALIZA LA MAYORÍA DE LOS DESPLAZAMIENTOS:..	28
MOTIVOS PARA UTILIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MEDIO RURAL	29
FRECUENCIA DE USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:	31
ACCESIBILIDAD	31
INFRAUTILIZACIÓN DE ESTRUCTURAS DE TRANSPORTE ABANDONADAS	32
MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	33
COMUNICACIÓN DIRECTA DEL TRANSPORTE CON LA CAPITAL DE PROVINCIA.....	38
COMUNICACIÓN DIRECTA A TRAVÉS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, CON LOS PUEBLOS QUE SE ENCUENTRAN A UNA DISTANCIA MENOR DE 25KM.....	43
NIVEL DE SATISFACCIÓN CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:	43
DESEO DE UTILIZAR MÁS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS EN SU MUNICIPIO	44
EL MAYOR PROBLEMA DE TRANSPORTE CON LOS QUE SE ENCUENTRAN LOS MUNICIPIOS....	45
MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y DESPOBLACIÓN	47
ANEXO I: FORMULARIO SOBRE EL QUE SE HA REALIZADO LA ENCUESTA:	50
ANEXO II: RESPUESTA SOBRE EL MAYOR PROBLEMA QUE TIENE TU MUNICIPIO EN REFERENCIA AL TRANSPORTE.	55
CONCLUSIONES	72
LA MOVILIDAD RURAL EN ESPAÑA: EXPERIENCIAS, RETOS, BUENAS PRÁCTICAS Y PRIORIDADES	76
ESTUDIO DAFO – CAME A PARTIR DE LOS DATOS Y LA JORNADA.....	77
DEBILIDADES Y CORRECCIONES:	77
AMENAZAS A AFRONTAR Y RECOMENDACIONES PARA HACERLO:.....	78
FORTALEZAS QUE MANTENER:	80
OPORTUNIDADES QUE EXPLOTAR (IMPULSAR):.....	80
AGRADECIMIENTOS:	82

Contexto en el que se ha desarrollado el estudio

Este estudio se comenzó en **julio de 2022** estando dentro de la Coordinadora [Tren Público Social y Sostenible](#), en representación de la Federación de Asociaciones de Mujeres Rurales, FADEMUR. En este contexto la Coordinadora pidió información sobre las comunicaciones terrestres en el medio rural. Algo que no se tenía por aquel entonces. Tanto la Federación como las entidades de los territorios rurales que la forman, como Ayuntamientos de **poblaciones de menos de 5.000 habitantes**, hicieron llegar a la población esta encuesta. Con su apoyo y a través de la aplicación Google Forms, se llevó a cabo una encuesta en las que respondieron **464** personas que vivían en el medio rural. Se recogió su opinión y experiencia en el uso del transporte en estos territorios.

A la salida de la entidad por motivos de cuidados familiares. Hoy como técnica responsable del área de investigación social de la Asociación Sentido Social, que forma parte de la **Coordinadora Tren Público y Sostenible**, queremos recuperar ese trabajo, da voz a las personas que viven allí, sobre las diferentes realidades sobre el transporte en el medio rural. Hemos visto que, aunque son singulares, muestran patrones comunes en los servicios de comunicaciones de los pueblos.

Pese a que desde la recogida de datos hasta ahora han pasado dos años, la realidad en el medio rural ha seguido siendo similar, en materia de transporte. Esto lo respalda el [informe de BC3](#) que concluye que en torno a 500.000 hogares son vulnerables severos a la pobreza relacionada con el transporte. Así mismo, la investigación muestra, por primera vez, la dimensión de este problema en España y, entre otras implicaciones, señala que los hogares rurales están más expuestos a no cubrir sus necesidades básicas de movilidad.

(Más información sobre este estudio elaborado por el Grupo de Trabajo sobre Desigualdades Sociales en el Transporte que impulsa y coordina ECODES. [aquí](#))

El transporte es un servicio nexo que posibilita el acceso a otros servicios y oportunidades para el desarrollo de la vida diaria de las personas. Permite conectar a éstas con la educación, la formación, el empleo, la sanidad o el acceso a la propia administración. Reducir, empeorar o directamente eliminar estos servicios por su falta de rentabilidad, conlleva el aislamiento y la migración de sus habitantes. En el medio rural esta es una constante, y como estamos viendo en otros estudios, una forma de exclusión social, tal como afirma el estudio Coordinado por ECODES en 2024 (Ecodes 24): Analizando el fenómeno desde distintos prismas socioeconómicos, muestran que los hogares de zonas rurales, por necesitar más el coche al disponer de escasos servicios y sistemas de transporte público, tienen una mayor probabilidad de ser usuarios vulnerables". Independientemente de la medida explorada, los hogares rurales (aquellos que viven en áreas diseminadas) son significativamente más vulnerables al transporte que los hogares urbanos (aquellos que viven en áreas densamente pobladas). Este fenómeno se puede explicar por las mayores necesidades de movilidad de las personas que viven en las zonas rurales y la falta de alternativas al transporte privado: el consumo de combustible para el transporte privado es significativamente mayor en los hogares rurales. (Ecodes 24. Pag 21).

Esto también predispone a una aceptación de unos servicios precarios o inexistentes. Si bien parece que este estudio no va a descubrir nada nuevo, pues que los servicios de transporte en el medio rural son más reducidos y de menor alcance que en las ciudades, es algo patente, sí es la primera vez que se le da voz sobre este tema a quienes viven en estos territorios sobre su experiencia con los transportes, y esto creemos, que es importante tenerlo en cuenta para realizar una planificación en este ámbito adecuada al territorio, inclusiva y no estandarizada.

Introducción

Desde Sentido Social consideramos al transporte como un elemento básico para la calidad de vida en los ámbitos locales. En el medio rural este ámbito genera un reto, tanto para las administraciones, como para la ciudadanía que vive en él. Es un territorio aún muy desconocido, en el que apenas se generan estudios, y que se administra normalmente con los datos generados por núcleos de población mucho mayores, encajando en las políticas de transporte, al rural según realidades que les son ajenas. Tener la perspectiva directa de las personas que viven en estos territorios, es prioritario para conocer tanto sus necesidades, como para el diseño de políticas ajustadas para abordarlas. Todos los territorios son importantes, y una vertebración equilibrada entre ellos, hace que se acorten distancias, no sólo en la comunicación terrestre, si no en la equidistancia social, y el acercamiento económico, todos ellos respetando culturas, paisaje y medio.

El transporte cuyo objetivo prioritario es el de comunicar espacios y personas, también puede producir el aislamiento y la exclusión. En relación con el entorno físico y el clima, también consideramos que su uso puede tener consecuencias beneficiosas o perjudiciales según se aproveche, por lo que un transporte público, por ejemplo, siempre será más respetuoso con el medio ambiente, que la utilización de un transporte individual que genere un impacto negativo en la meteorología.

Paradójicamente, el sector del transporte es el responsable de más de una cuarta parte de las más emisiones de gases con efecto de invernadero a nivel mundial. El 79% de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión Europea son debidas a la quema de combustibles para usos energéticos o de transporte, según datos de Eurostat.



Por otro lado, según los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en relación con el transporte en el medio rural, deberían impulsarse, teniendo en cuenta sus entornos y las características de sus poblaciones, no encajándolos a partir de datos de un medio urbano, a partir del cual se estandarizan y diseñan las políticas de tránsito terrestre.

ODS 11.2: sistemas de transporte accesibles y sostenibles

Comprende ODS 10. Reducción de desigualdades, ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles

De aquí a 2030, es necesario proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, incluyendo los territorios rurales como espacios de mayor vulnerabilidad en cuanto a que pueden quedarse aislados. Esto tendría los siguientes efectos, la desconexión de estos territorios entre sí y con núcleos de población mayores. La falta de acceso y conexión con otros servicios prioritarios como los de salud, empleo, formación, y sociabilidad, entre otros, reducen las oportunidades, no ya de desarrollo, sino de supervivencia de los propios municipios. El desequilibrio poblacional que sufre España, tiene un factor determinante en las políticas de transporte que establecen criterios de rentabilidad económica y número de habitantes en un servicio que es público, o sea, de obligado cumplimiento para eliminar los desequilibrios territoriales. Mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades diarias de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, menores y adolescentes, las personas con discapacidad y las personas de edad, es clave cuando estamos hablando de habitantes del medio rural español.

ODS 17. Alianzas para lograr los objetivos. La inclusión de las personas en todos los ámbitos de la sociedad en la que viven, pasa por el fomento de un tejido social participativo, conectado y amigable con toda la población. Que se le haya dado voz a las personas que viven y trabajan en el medio rural, lo vemos como un paso muy importante como una inclusión real que sea tenida en cuenta por quien lea este informe.

Necesidades y satisfacción con el transporte público en territorios rurales.

Otros estudios

*“Como somos pocos, no hay coche de línea” o “Para los que somos no les merece la pena mantener el servicio”, son frases muy escuchadas en los pueblos por sus habitantes, dando explicación y a veces hasta excusando la falta de servicios a quien no es de la zona. Quizá ésta sea una de las claves de la despoblación, dando la vuelta a la frase: Son pocos porque, entre otras razones, no hay unos servicios de transporte adecuados para que puedan desarrollar sin barreras ni dificultades su vida diaria, en relación a otros servicios imprescindibles para hacerlo. Estamos hablando de servicios públicos cuyo objetivo no sería buscar el máximo beneficio económico sino, una calidad de vida satisfactoria para los **7,5 millones** de personas que viven en el **85%** del territorio español, que es lo que ocupa el medio rural. Esto encajaría con los resultados del estudio ECODES donde la tasa de hogares vulnerables en los municipios rurales es casi cuatro veces mayor que la de los hogares urbanos, y casi la mitad de los hogares vulnerables identificados en el VTU son de zonas rurales. (Ecodes 24. Pag 21).*

Desde una perspectiva quizá más económica, según el [Informe El Medio Rural y su Vertebración Social y Territorial del Consejo Económico y Social de España](#) se reconoce que: *En las zonas rurales se aprecian, en términos generales, deficiencias en la dotación de determinadas infraestructuras y en el acceso a servicios como los transportes, el abastecimiento energético, las tecnologías de la información y las comunicaciones, el abastecimiento y depuración de agua, o la gestión de residuos. La Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo sostenible del medio rural, cuenta entre sus principales objetivos con la necesidad de “dotar al medio rural, y en particular a sus núcleos de población, de las infraestructuras y los equipamientos públicos básicos necesarios, en especial en materia de transportes, energía, agua y telecomunicaciones”. Sin embargo, las dificultades en su aplicación han supuesto la práctica paralización de buena parte de las medidas propuestas en este ámbito.*

La mejora de la movilidad en las áreas rurales, a través de unas adecuadas infraestructuras y servicios de transporte, favorece el desarrollo económico y la creación de empleo, y contribuye a garantizar la accesibilidad y conectividad, propiciando la cohesión social y territorial. Las infraestructuras viarias y los transportes públicos cobran especial relevancia en estas áreas, dada su estructura y configuración, la baja densidad de población y el envejecimiento, favoreciendo además la accesibilidad de la población rural a los servicios básicos y contribuyendo en última instancia a luchar contra el despoblamiento. Sin embargo, en términos generales se constata que las infraestructuras de transporte en el medio rural son deficientes, tanto en lo que respecta al número de carreteras como a su estado y mantenimiento, detectándose problemas de accesibilidad entre núcleos rurales y entre estos y las áreas urbanas. Además, el nivel de servicio del transporte público es bajo, en algunas zonas inexistente y en otras se caracteriza por escasas frecuencias.

Resulta necesario, en opinión del CES, desarrollar y renovar las redes secundarias de transporte, con el fin de facilitar el desarrollo de las poblaciones de menor tamaño en el ámbito rural, al tiempo que se requiere una mayor apuesta por los servicios públicos de transporte adaptados a las condiciones específicas de estas áreas.

Por otra parte, es preciso tener en consideración los problemas que pueden generar las redes de infraestructuras de transporte en términos de ocupación y cambio de uso de suelos, así como de fragmentación de los hábitats naturales y de las explotaciones agrarias y paisajes rurales, sin que necesariamente dichas redes faciliten una mayor accesibilidad a las zonas rurales remotas o a la conexión de estas zonas entre sí. Para el CES, la necesidad de ajustar los sistemas de transporte a los requerimientos de la población de las zonas rurales periféricas y con baja densidad de población debe ser compatible con el respeto de su patrimonio natural, cultural y paisajístico.

La movilidad es una condición básica para la calidad de vida en muchos de los espacios rurales españoles, en la medida que de esta depende el acceso a los servicios públicos esenciales y de proximidad, pero también para poder cubrir necesidades de la vida cotidiana. En este sentido, hay que señalar que los municipios rurales en los que el tiempo de viaje de sus habitantes para acceder a las ciudades es superior a 45 minutos, considerados “remotos”, representan el 42 por 100 del total de los municipios rurales, y que en estos municipios reside el 30 por 100 de la población rural, es decir, cerca de 2 millones de personas. (Informe CES 18. Pag 155).

Conceptualización ¿Qué entendemos por medio rural en España?

Aunque se habla de medio rural de forma generalizada, algo que lo caracteriza es precisamente su singularidad. Existen diversas definiciones para caracterizar los entornos rurales, debido a las distintas percepciones que existen sobre los elementos que caracterizan la “ruralidad” (naturales, económicos, culturales, etc.), y la dificultad de recolectar datos relevantes a nivel de unidades geográficas básicas (municipios). El criterio más frecuentemente utilizado es la densidad de población, y así lo hacen, por ejemplo, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) o Eurostat. El medio rural en España abarca el 90% del territorio y en él reside un 20% de la población (hasta un 35% incluyendo las zonas periurbanas). La Ley 45/2007 de 13 diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural (LDSMR) define el medio rural a través de estos parámetros:

Densidad <100 hab./Km.2

- **Medio rural:** espacio geográfico formado por la agregación de municipios o entidades locales menores con población <30.000 habitantes y densidad <100 habitantes por Km2

- **Municipio rural de pequeño tamaño:** población <5.000 habitantes

Evolución demográfica: en función del tamaño de los municipios la evolución demográfica varía significativamente, produciéndose una ligera pérdida de población en municipios pequeños y un significativo aumento en los de mayor tamaño (véase la Tabla 1). En los municipios de pequeño tamaño (<5.000) se produce una pérdida de población media de -0,31%. Por Comunidades Autónomas las mayores pérdidas de población en municipios pequeños tienen lugar en Asturias y Galicia (-11%), Castilla y León (-9%) y Extremadura (-9%). Sin embargo, los municipios de mayor tamaño ganan población, un 13% de media; los mayores aumentos se produjeron en Canarias (59%), La Rioja (55%), Madrid (54%) y Valencia (39%). Pierden población en este tramo Asturias y País Vasco (-6%) y Galicia (-2%). A nivel global, el medio rural en España ha experimentado un incremento de población del 0,47% durante el período analizado.

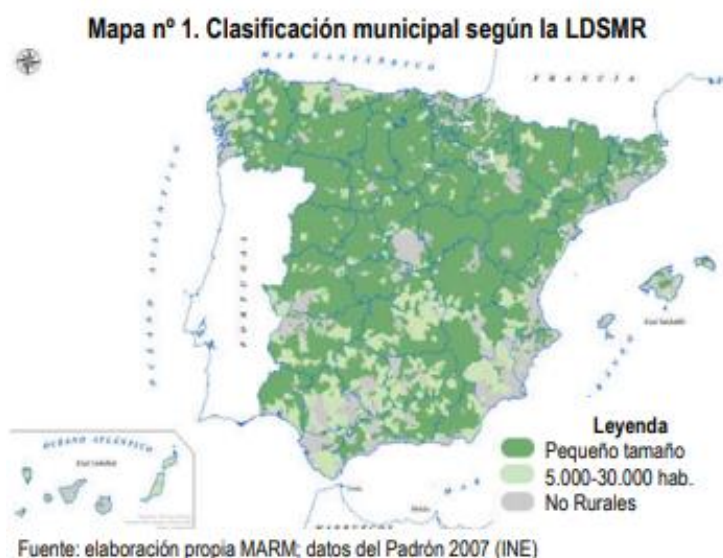
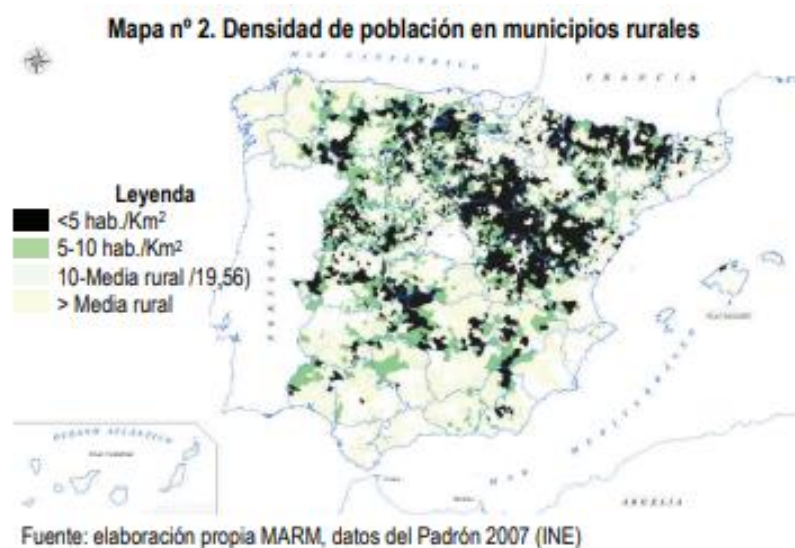


Tabla 1. Distribución de municipios rurales españoles según LDSMR

	Nº Munic.	Población	Superf.km2
Zonas Rurales por densidad y dimensión	6.730	8.251.871	428.646
Munic. densidad >100 y < de 30.000 hab	1.143	10.053.466	34.179
Muni.> de 30.000 y densidad adecuada	18	909.201	14.631
TOTAL ENTORNO RURAL POTENCIAL	7.891	19.214.538	477.457
Municipios fuera de Densidad y dimensión	221	25.988.162	27.289
ESPAÑA	8.112	45.202.700	504.746

Densidad de población: en términos generales, las zonas rurales en España se caracterizan por una baja densidad de población, 19,79 hab./Km² de media, mucho menor que la media del conjunto del Estado que se sitúa en 92 hab./Km². La mayor dispersión de la población en áreas rurales limita en gran medida sus posibilidades de desarrollo económico. El despoblamiento rural se ve acentuado en los municipios rurales de pequeño tamaño (18 hab./Km² de media), siendo Aragón y las dos Castillas (10-11 hab./Km²), las Comunidades más despobladas. En estos municipios las mayores densidades de población se dan en Baleares (50), Canarias y Murcia (42-40). En municipios de mayor tamaño (entre 5.000 y 30.000 hab) la densidad oscila entre los 23 hab./Km² del País Vasco y los 68 de Madrid ó 69 de las Islas Baleares.



Tasa de masculinidad: existe una relación inversamente proporcional entre masculinización de la población y tamaño de los municipios. En el medio rural el número de hombres es superior al de mujeres (tasa mayor que 100); sin embargo, en Galicia y Asturias se observan tasas de masculinidad por debajo de 100, debido a la mayor longevidad de las mujeres que predominan en los grupos de mayor edad. Este fenómeno también se observa en el País Vasco en municipios de más de 5.000 habitantes. La tasa media en España es de 97,72, y en el conjunto del medio rural es de 113.

Tasa de envejecimiento: la proporción de población con edades superiores a 65 años presenta una relación directa con la pérdida de población. La tasa media global en España es del 18%, mientras que la media global para el entorno rural es del 31%(véase la Tabla 2); y aquí hay que distinguir entre municipios de pequeño tamaño, con un 32% de tasa media, que es superada en Castilla y León (37%), Castilla-La Mancha (36%), Galicia y Aragón (35%), La Rioja y Asturias (32%) y municipios más grandes, con una tasa media del 18%, superada de manera significativa en Asturias (27%) y Galicia (26%).

Población Activa Agraria (PAA): en España la PAA apenas supuso en 2007 el 4,6% de la población activa total; sin embargo, en el medio rural abarca aproximadamente un 27% (un 17% en los municipios de mayor tamaño). Existe además una cierta correlación entre baja densidad de población, altas tasas de envejecimiento y masculinidad y tasas de PAA superiores a la media. En Castilla y León, Extremadura y Aragón encontramos tasas de PAA superiores a la media nacional para municipios de menos de 5.000 habitantes mientras que para los de mayor tamaño esta tasa es inferior, excepto en Andalucía, Murcia, Galicia y Extremadura.

Situación de las mujeres en el mundo rural: Los condicionantes sociales y económicos existentes en el mundo rural han llevado a que las mujeres hayan abandonado las zonas rurales en mayor medida que los hombres, permaneciendo los colectivos de mujeres de mayor edad. Además, entre la población activa hay menor número de mujeres que de hombres y su tasa de actividad es inferior en todos los sectores económicos (en agricultura suponen en torno a una cuarta parte de la población ocupada total en España). La participación más alta se da en los municipios mayores de 20.000

habitantes, y la más baja en los menores de 1.000 habitantes. "MARM (2009): Población y Sociedad Rural". Análisis y Prospectiva - Serie AgrInfo nº12. Subdirección General de Análisis, Prospectiva y Coordinación, Subsecretaría. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino." NIPO: 770-09-195-9. Sin embargo, no se tiene en cuenta a las mujeres que trabajan en explotaciones y que son "un apoyo familiar". Estas mujeres están trabajando, pero no están dadas de alta en el régimen agrario, no están contempladas en la seguridad social y, por tanto, no están cotizando, generándose una menor independencia económica, y un mayor nivel de dependencia familiar, y social en su futuro.

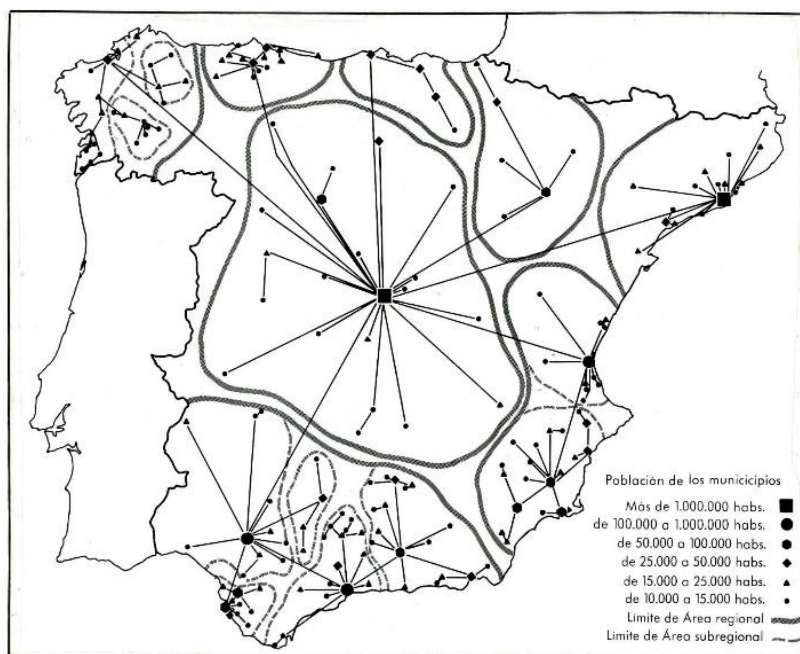
El transporte público terrestre mayoritario: Ferrocarril y Autobús.

Actualmente nos encontramos con el siguiente problema; No es lo mismo **redes de conexión**, o sea tener comunicación con determinados territorios, que **tiempos en la comunicación**, poder llegar a todos los destinos en el mínimo tiempo posible. Conjugar estas dos variables para que no se enfrenten, es complicado. Tratar de buscar un equilibrio que no priorice una sobre la otra, es necesario para que las redes de comunicación dejen de ser excluyentes para determinados territorios.

Estos dos medios de transporte público y colectivo, son los más utilizados, destacando, como veremos en la encuesta el autobús. Sin embargo, no se trata de priorizar uno sobre otro, si no de buscar la mejor forma de combinarlos y aprovechar las infraestructuras que ya están en muchos de los municipios.

Por la importancia que hemos visto de los transportes ferroviarios en el desarrollo económico de la Península y por su capacidad de vertebración territorial, empezaremos haciendo un análisis de este servicio y de su importancia tanto en los movimientos de población como en la fijación de esta en los territorios donde da servicio.

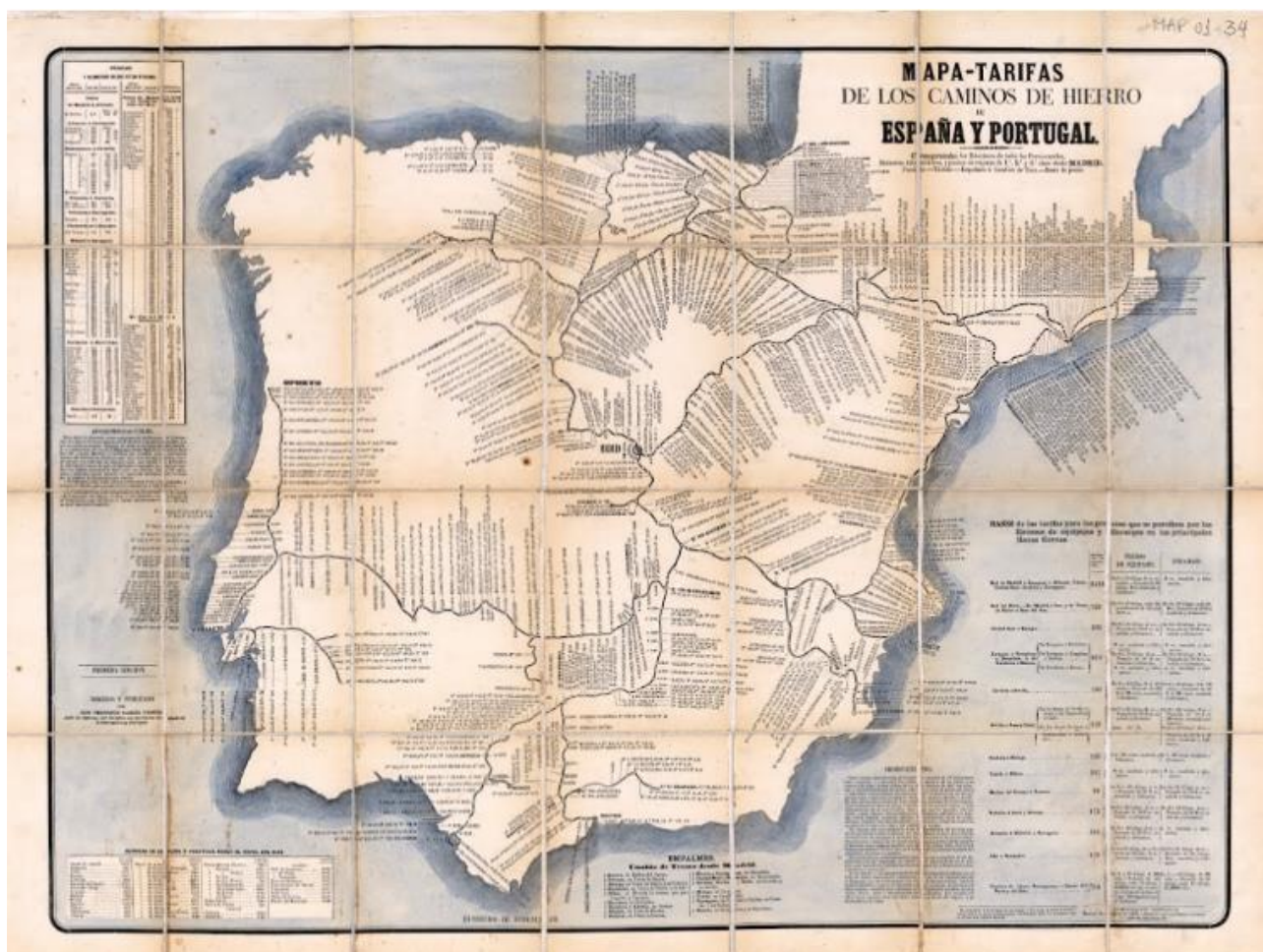
La importancia del ferrocarril en la ocupación del territorio



El ferrocarril en España nace con un **trazado radial** que tiene como centro Madrid y las capitales de provincia de Zaragoza, Barcelona, Bilbao, Santander, Alicante, Málaga, y Cádiz, la conexión con la capital lusa y Oporto. Son los inicios, pero se puede adivinar que, a pesar de los nudos de comunicación que enlazarán diferentes líneas en el interior, como pueden ser Venta de Baños, Miranda de Ebro, o Córdoba, se dejarán numerosos pueblos sin conectar, si no se desarrollan diferentes proyecciones en forma de malla.

Fuente del mapa: Ferrocarril,

territorio y ciudades. REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES (Serie documental de Geo Crítica) Universidad de Barcelona. 2007



Mapa firmado por el Jefe de la Oficina de Tráfico de la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) en **1867**, este mapa destaca por la gran cantidad de información que incluye: estaciones de todos los ferrocarriles del momento, distancias kilométricas, precios por clases, fondas, túneles...En el enlace de la imagen puede ampliarse ésta.

A finales del siglo XIX se vive un gran impulso ferroviario en el país, alcanzando los 10.000 Km de red y llegando a todas las capitales de provincia.

El libro de Cambó **Elementos para el estudio del problema ferroviario** es una obra básica para entender la historia ferroviaria española en el primer tercio del siglo XX que nos acerca a la legislación y la política ferroviaria desde la ley de 1855 hasta las primeras décadas del siglo.

En este mapa vemos los diferentes tramos construidos en 1844, 1855, 1868 y 1877, así como los que están proyectados. Se empieza a ver cómo a **partir de las conexiones intermedias del interior, hay un desarrollo de las comunicaciones ferroviarias** que, aunque siguen dejando amplias zonas sin cubrir, vertebrarían con mayor fuerza estos territorios.



El mapa del año 1931 de **Alfredo Forcano Catalán**, agente de Investigaciones en la compañía de Caminos de Hierro del Norte, bajo el título de **Mapa de los ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto en España**, nos acerca a una realidad en el transporte en aquella época. Había cuatro compañías diferentes, y aunque el ferrocarril era un servicio público, que trataba de ser accesible a toda la ciudadanía, independientemente de su poder adquisitivo, no todas las compañías podían acometer las obras de igual forma y los beneficios tampoco eran los mismos dependiendo de los territorios, el tráfico y las mercancías.

Revela una intención decidida en la explotación ferroviaria del territorio, pues hay numerosas líneas proyectadas, que de haber sido desarrolladas, sólo algunas de ellas, hubiera sido un territorio muy comunicado por este medio de transporte. Con el apoyo de las líneas de autobuses, prácticamente todo el territorio español estaría vertebrado por un transporte público terrestre eficaz.

En este mapa, vemos que se ha desarrollado un sistema radial que se acerca más al de malla de tela de araña, de mayor alcance.



El Mapa de los ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto en España y Portugal por Alfredo Forcano Catalán 1948/1948, apenas se diferencia, en su trazado, del anterior de 1931, como podemos ver en estos mapas, que sólo se diferencian por las insignias del gobierno que los encarga.



Al finalizar la Guerra Civil española y como resultado de la crisis que en la etapa anterior habían atravesado las diferentes compañías ferroviarias, el Estado resuelve la situación con la nacionalización de las líneas y el traslado a manos públicas de la gestión de la red ferroviaria española.

En 1941 se crea la **Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)** encargada de la red ferroviaria de ancho normal, quedando la vía estrecha en manos del **Servicio de Explotación de Ferrocarriles del Estado (EFE)**, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y que más tarde se convertiría en **Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE)**.

Mapa de los ferrocarriles españoles (Renfe, 1968) RENFE1968/1968



Destacan las líneas de ancho normal en rojo y las de vía estrecha en negro.

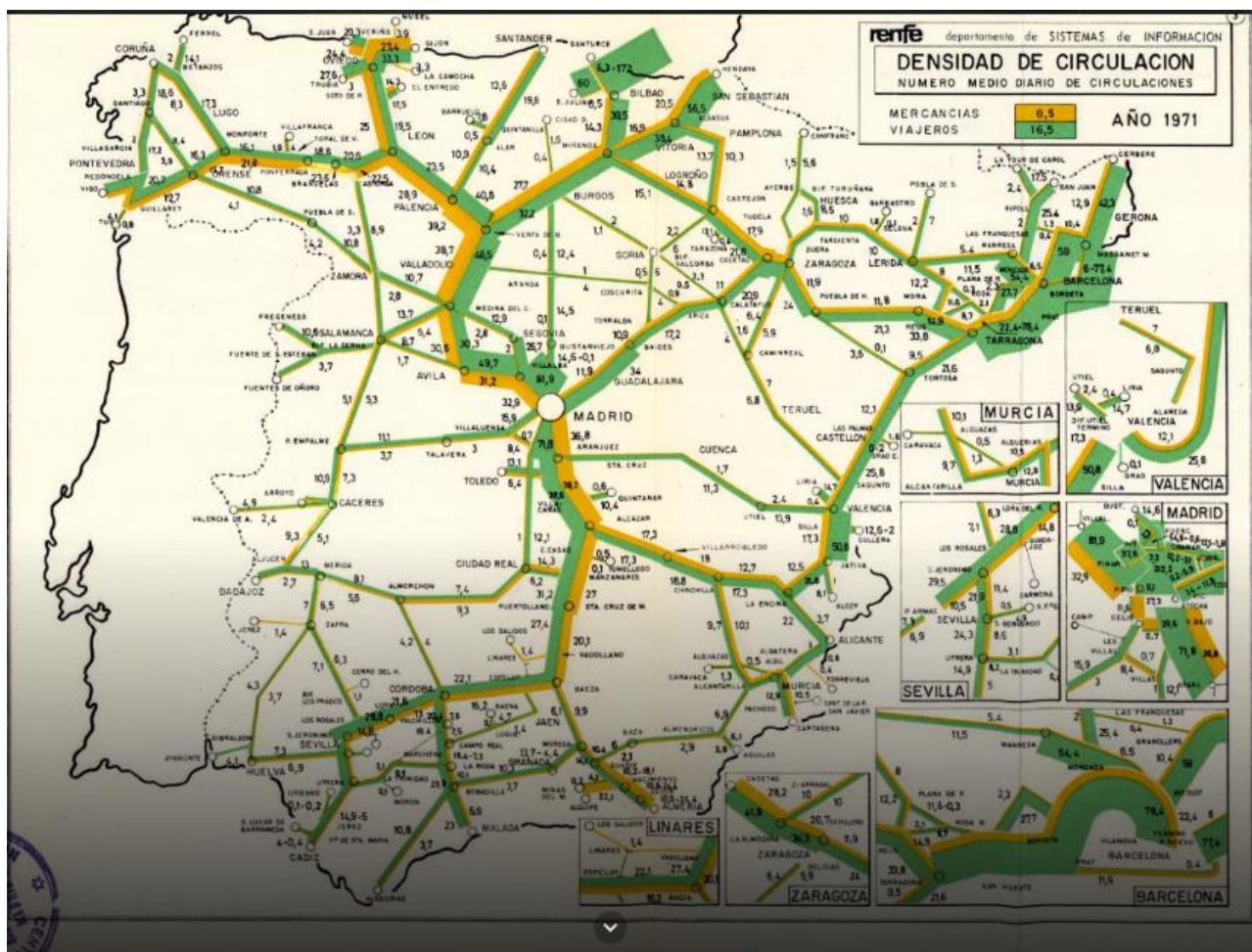
En él podemos ver la última línea con la que se amplió la red ferroviaria española en 1968, La **línea Madrid-Burgos**, también conocida como el **ferrocarril directo Madrid-Burgos**. Aunque proyectada en mapas anteriores desde el siglo XIX, no fue hasta esta fecha cuando se materializó. Comunicó la parte menos conectada de Madrid, la sierra y ofrece a la parte norte de la península ese sistema de conexión en malla en forma de tela de araña, que podía proporcionar una mayor conexión entre los pueblos.

Este entramado coincidió con la época del desarrollismo en España, y fue el medio de transporte más usado por los habitantes de los pueblos, para migrar a las capitales e incluso de viajar al

extranjero, en busca de mejores oportunidades laborales. Estamos en el contexto del desarrollismo, donde las ciudades demandaban grandes cantidades de mano de obra y el campo seguía siendo mecánicamente muy atrasado y sin otras opciones de desarrollo laboral.

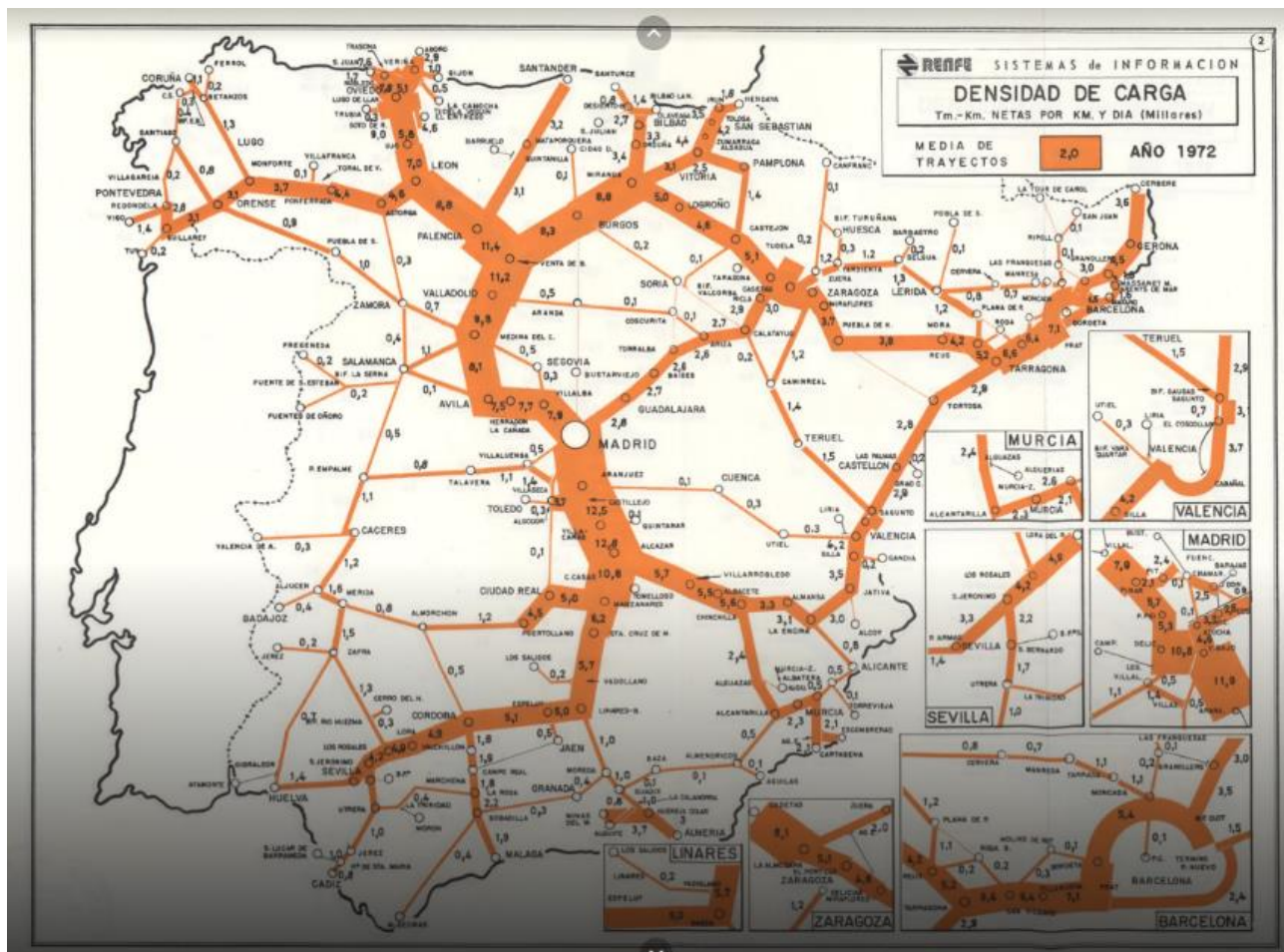
En 1963 RENFE inicia la publicación de una serie de cuadernos que saldrán periódicamente cada año hasta 1989. Estas publicaciones incluían varios mapas cuantitativos con objeto de evaluar la densidad del tráfico ferroviario combinando diferentes colores y grosores de los trazos.

Mapa de densidad de circulación. Número medio diario de circulaciones



Vemos las grandes densidades de circulación de viajeros entre Madrid y el interior de Castilla la Vieja (Castilla y León), y Madrid con su antigua región, Castilla la Nueva (Castilla la Mancha antes de que Madrid formase parte de ella). Destacan también los altos niveles de tráfico de viajeros hacia las ciudades industriales más importantes. Son las personas que aún emigraban de los pueblos de interior y de aquellas que ya residiendo en ellas, se movilizan diariamente para asistir a sus puestos de trabajo. Destacan aquellas más industrializadas como puede ser Bilbao, San Sebastián, el entorno de Barcelona y Tarragona, y la propia Capital como focos de atracción poblacional.

Mapa de densidad de carga de 1972. Se muestran las toneladas netas transportadas por km y día.



El mapa de densidad de carga, nos muestra un sistema de transporte de mercancías ampliamente desarrollado donde materiales y productos son transportados por ferrocarril. Aquí destacan los puertos de entrada del norte (Asturias, Pontevedra, Santander, Bilbao y Hendaya). Estos confluyen en varios nudos de distribución ferroviaria que tuvieron gran importancia: León, Venta de Baños, y Miranda de Ebro. Desde Cataluña, con menor densidad de carga que el eje anterior, tuvieron importancia como nudos ferroviarios, Zaragoza, y en menor medida Calatayud.

El corredor del Mediterráneo que unía la costa catalana y valenciana, también tuvo una densidad de carga considerable, Uniéndose con Madrid desde Tarragona a través del corredor Zaragoza – Calatayud – Guadalajara – Madrid. Por la zona sur se conectaba a la Capital a través de dos ramales: el de la línea Játiva – Almansa – Albacete – Alcázar de San Juan, y el de Cartagena – Alcantarilla, quedando las dos unidas en Albacete y una conexión menor; Murcia – Alicante.

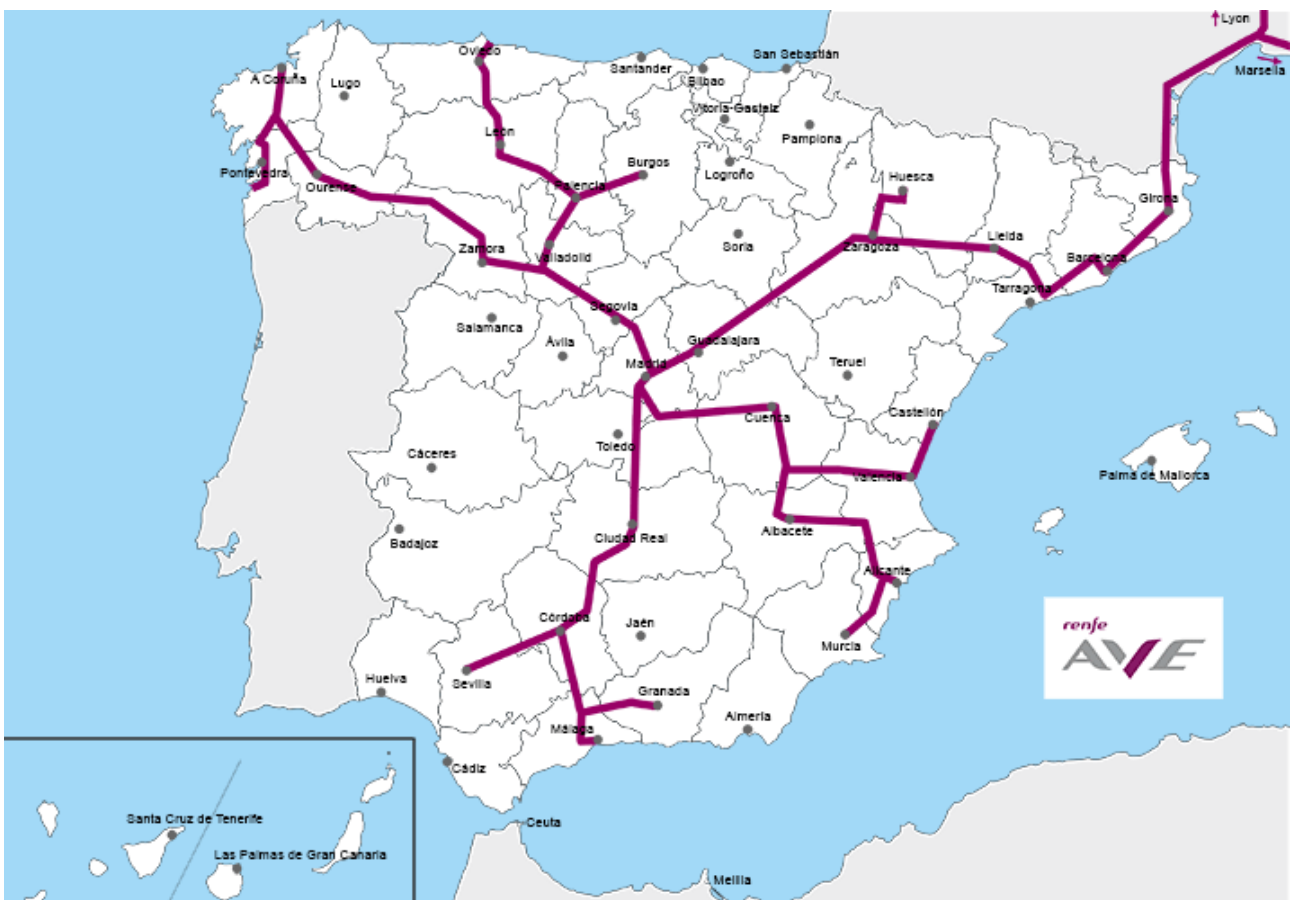
La zona sur también contaba con una considerable densidad de carga, que comenzaba en los puertos de Huelva, Cádiz, Málaga y Almería. Vemos cómo alcanza una importante capacidad la conexión de estas dos primeras ciudades en el nudo de Sevilla, donde la densidad de carga aumenta considerablemente, y va creciendo al recibir mercancías de los corredores extremeños, andaluces y castellano manchegos, según se va acercando a Madrid. Vemos nudos importantes de conexión como Zafra, Mérida y Cáceres, Almorchón, Utrera, La Roda, Córdoba, Linares – Baeza, Santa Cruz de Mudela, Manzanares Alcazar de San Juan o Puertollano.



En 1992, con la llegada del AVE, la línea Madrid-Sevilla irrumpe en los mapas de manera destacada, siempre en color diferente (normalmente el rojo).

En este año se edita este mapa denominado RENFE, proyecto IREN (Inventario Red de Espacios Naturales) que sería reeditado posteriormente en los años 1997 y 2000 y que además de la representación de la recién inaugurada línea de alta velocidad, ofrece una visión

de su relación con el medio ambiente, delimitando los espacios naturales próximos a los trazados ferroviarios. Estos mapas trasladan un propósito de evolución hacia la rapidez en los transportes y por otro lado de respeto medioambiental y cercanía con los espacios naturales. Pero si lo analizamos de forma objetiva con una perspectiva de residencia en el medio rural lo que vemos es un transporte adaptado a las realidades y necesidades de grandes núcleos de población.



Mapa de ciudades españolas conectadas por Alta Velocidad con explotación de infraestructuras de tanto españolas como de otros operadores.

¿Cuántos kilómetros de ferrocarril que comunicaban y vertebraban a nivel comarcal y provincial se han perdido?



Según el informe de La Fundación de los Ferrocarriles Españoles de 2023, más de 3400 kilómetros se han acondicionados en España para, que las infraestructuras fuera de servicio, pudieran ser recuperadas como itinerarios no motorizados. Serían útiles para promover su uso entre la ciudadanía y visitantes e impulsar la recuperación de nuevos trazados a favor del desarrollo de los territorios. 135 Vías Verdes o, tramos de líneas que, la mayoría comunicaban pueblos entre sí.

A lo largo del 2023 se han realizado varias campañas:

- Vías Verdes en Verano
- Por fin es viernes
- El vídeo de la semana

Todas ellas enfocadas al turismo, no a un servicio público que realmente cree conectividad. Esto refleja un propósito de crear riqueza económica en el sector del turismo. El resto de sectores no se ven favorecidos, y la conectividad de las personas que residen en estos municipios, tampoco, pues se les resta servicios de comunicación y se las condiciona a un único sector de desarrollo.

<https://viasverdes.com/pdf/InformeWebGestores2023.pdf>

Estaciones y líneas ferreas en desuso

[Anexo:Estaciones de la línea Bargas-Toledo](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Madrid-Almorox](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Medina de Rioseco-](#)

[Palanquinos](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Medina de Rioseco-Villada](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Palencia-Villalón de](#)

[Campos](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Valladolid-Medina de](#)

[Rioseco](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Villacañas-Quintanar de](#)

[la Orden](#)

[Anexo:Estaciones de la línea Villacañas-Santa Cruz de](#)

[la Zarza](#)

[Anexo:Estaciones del ferrocarril de Valdepeñas a](#)

[Puertollano](#)

A

[Ferrocarril portuario de Adra](#)

[Línea Albaterra-Torre Vieja](#)

[Ferrocarril Alcoy-Gandía](#)

[Ferrocarril Astillero-Ontaneda](#)

[Ferrocarril de Aznalcóllar](#)

B

[Línea Bargas-Toledo](#)

[Ferrocarril del Bidasoa](#)

[Compañía del Ferrocarril Económico de Cortes a Borja](#)

C

[Ferrocarril del Cadagua](#)

[Línea Calatayud-Valencia](#)

[Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza](#)

[Ferrocarril de Castro-Urdiales a Traslaviña](#)

[Línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán](#)

[Línea de ferrocarril Ceuta-Benzú](#)

[Línea Cinco Casas-Tomelloso](#)

[Ferrocarril de los cuarenta días](#)

[Línea Campamento-Leganés](#)

D

[Ferrocarril del Deba](#)

F

[Ferrocarriles de vía estrecha en el protectorado español](#)

[de Marruecos](#)

G

[Ferrocarril Guadajoz-Carmona](#)

[Ferrocarril del Guadiana](#)

J

[Línea Jerez-Bonanza](#)

L

[Línea Luque-Baena](#)

[Ferrocarril Lucainena-Agua Amarga](#)

[Ferrocarril de Luchana a Mungüía](#)

M

[Ferrocarril Fuencarral-Colmenar Viejo](#)

[Línea Madrid-Almorox](#)

[Línea de ferrocarril Melilla-San Juan de las Minas](#)

[Ferrocarril de Minas de Cala](#)

[Línea Murcia-Caravaca](#)

O

[Ferrocarril Ojos Negros-Sagunto](#)

P

[Ferrocarril Pamplona-San Sebastián](#)

[Ferrocarril Pamplona-Sangüesa](#)

[Línea Pau-Canfranc](#)

[Ferrocarril de la mina del Perrunal](#)

[Línea Pinto-San Martín de la Vega](#)

[Ferrocarril de Pravia a Villablino](#)

[Línea Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda](#)

[Línea Puertollano-Minas de San Quintín](#)

R

[Ferrocarril de Puente Nuevo a Ribadeo](#)

[Ferrocarril Ripoll-San Juan de las Abadesas](#)

[Ferrocarril Ruta de la Plata](#)

S

[Ferrocarril de Sádaba a Gallur](#)

[Tren de San Feliu de Guíxols a Gerona](#)

[Ferrocarril de San Martín del Rey Aurelio a Lieres, Gijón
y El Musel](#)

[Línea Torre-Pacheco - Santiago de la Ribera](#)

[Compañía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla](#)

[Ferrocarril Selgua-Barbastro](#)

[Ferrocarril Sevilla-Alcalá-Carmona](#)

[Ferrocarril de Sierra Alhamilla](#)

T

[Ferrocarril Tudela-Tarazona](#)

[Ferrocarril minero de Trubia a Quirós y Teverga](#)

U

[Ferrocarril del Urola](#)

V

[Línea Vadollano-Linares](#)

[Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano](#)

[Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a
Medina de Rioseco](#)

[Ferrocarril Vasco-Navarro](#)

[Ferrocarriles Vascongados](#)

[Camino Natural de las Vegas del Guadiana](#)

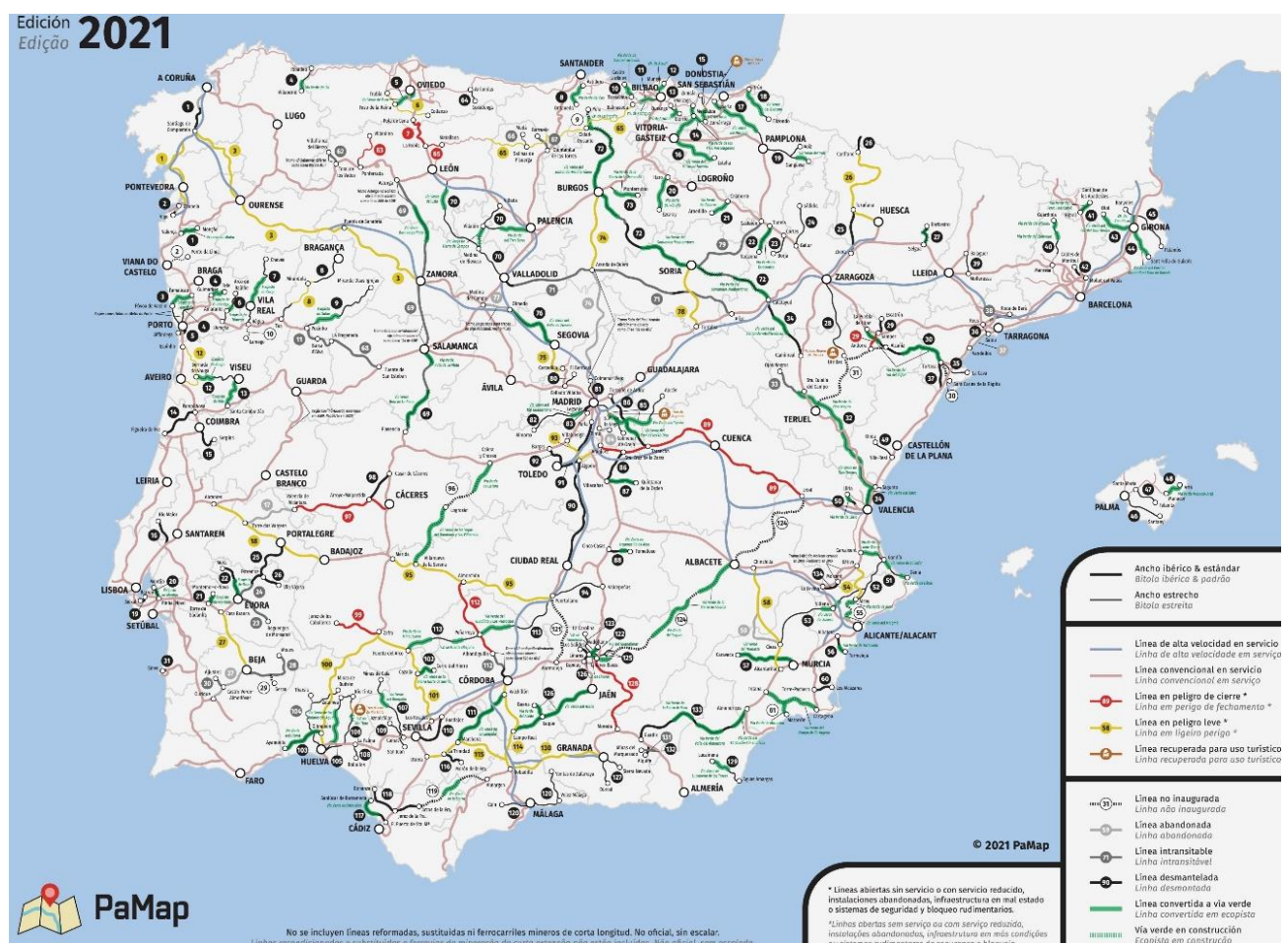
[Línea Villacañas-Quintanar de la Orden](#)

[Línea Villacañas-Santa Cruz de la Zarza](#)

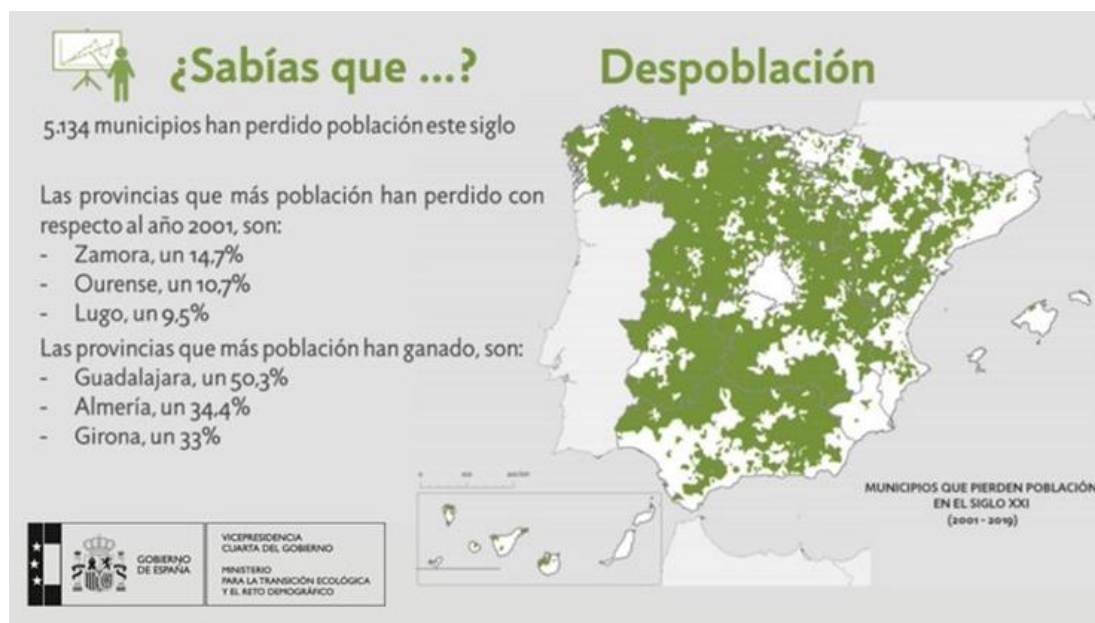
[Ferrocarriles de Villena a Alcoy y Yecla](#)

[Tren del Vino](#)

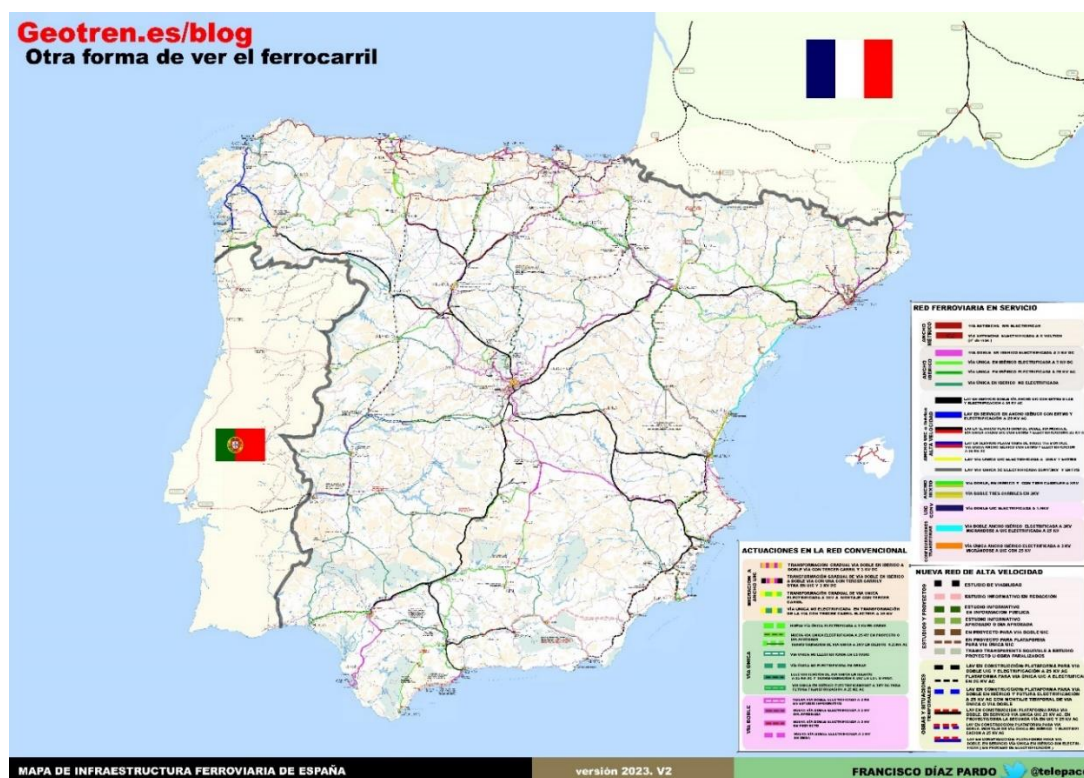
En 1993 había en España 7.600 kilómetros de vía ferroviaria en desuso. Al margen de las Vías Verdes, aún existen unos 4.500 kilómetros de infraestructura ferroviaria. Un estudiante de informática, apasionado de los trenes, Pablo Marinas, confeccionó un mapa de líneas de todas la Península Ibérica en 2021. Si bien este no es un mapa oficial, sí se acerca a lo que hubiera sido una vertebración del territorio a través del transporte ferroviario apoyado en el otro transporte público por carretera, el autobús.



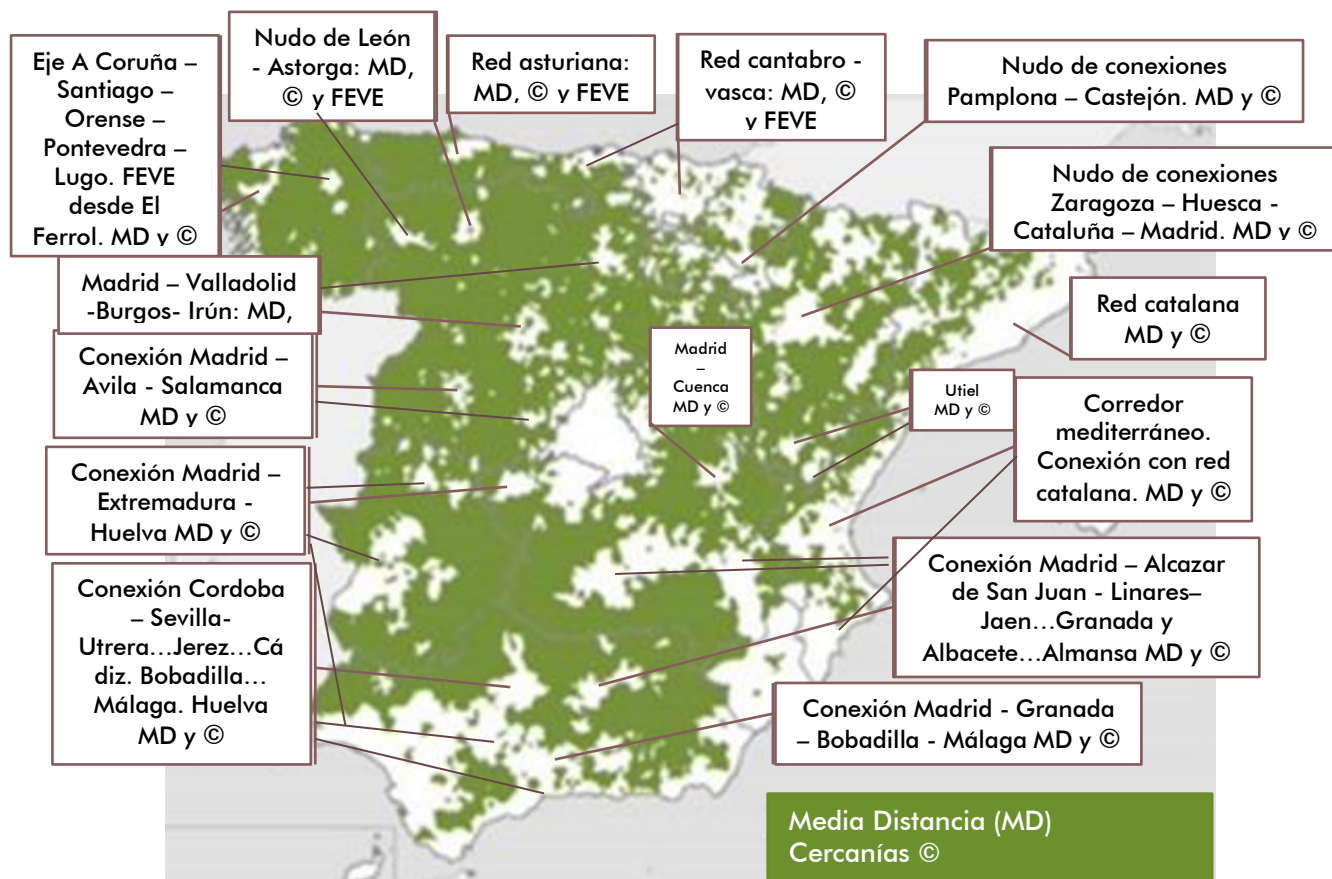
Este es el mapa de municipios que han ido perdiendo población en el presente siglo. La parte verde es la que ha perdido más población y la blanca la que la ha ganado.



Este es el mapa actual de infraestructuras ferroviarias en España:



Si superponemos los dos mapas, vemos un resultado curioso. Las líneas por las que transita el ferrocarril tradicional, y sobre todo sus nudos de conexión ferroviaria, conservan más población, que aquellos por el que discurre el AVE. Vemos ejemplos de esto en todos los territorios.



Podemos apreciar la línea del AVE en negro. Ésta, atraviesa territorios rurales donde no ha crecido su población. Sin embargo, las zonas en blanco del mapa de población, donde sí ha crecido esta, coinciden con las líneas tradicionales ferroviarias.

Ejemplos significativos son la concentración de municipios que han ganado población entorno a la línea Madrid – Alcazar de San Juan, donde se bifurca hacia Santa Cruz de Mudela, por el oeste, y hacia Albacete, hacia el este, los que hay en torno a las líneas que unen Córdoba y Sevilla con Cádiz y Huelva, o el corredor Madrid – Extremadura – Huelva,

Fuentes:

- https://viasverdes.com/pdf/Folleto_ViasVerdes_2025.pdf
- <https://artsandculture.google.com/story/MwVRvfT2XN7Kq?hl=es>
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, España — Google Arts & Culture
- https://www.eldiario.es/economia/seria-espana-si-no-hubieran-desaparecido-7-600-kilometros-vias-tren-mapa-muestra_1_7241934.html.
- Geotren.es

El Autobús

El sistema de comunicaciones por carretera, es, igual que en la red ferroviaria, radial. Todas las autovías parten de Madrid, Kilómetro 0, hacia las ciudades de costa, que también suelen coincidir con las del ferrocarril.



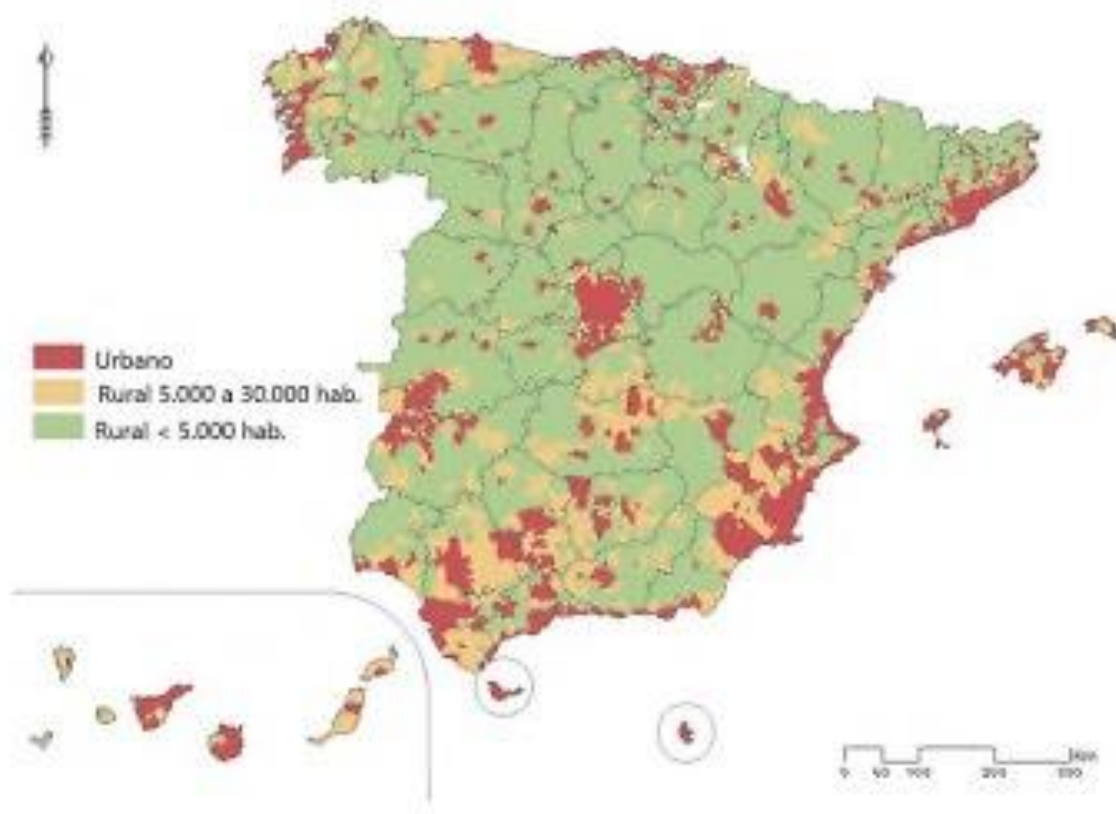
Con una red, aunque radial, más completa y más mallada, es la base del transporte más utilizado en el medio rural.



Bajo esta marca, “bus.es Autobuses de España”, se identifica una Red de transporte de viajeros que presta un servicio público de viajeros por carretera mediante un contrato de gestión con un operador privado, cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado.

Este conjunto de servicios públicos atiende a un total de **4.146 paradas** que se encuentran repartidas entre **2.403 poblaciones** pertenecientes a **1.840 municipios** de la geografía nacional. Datos recogidos de la web [Información sobre líneas regulares de transporte de viajeros | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)

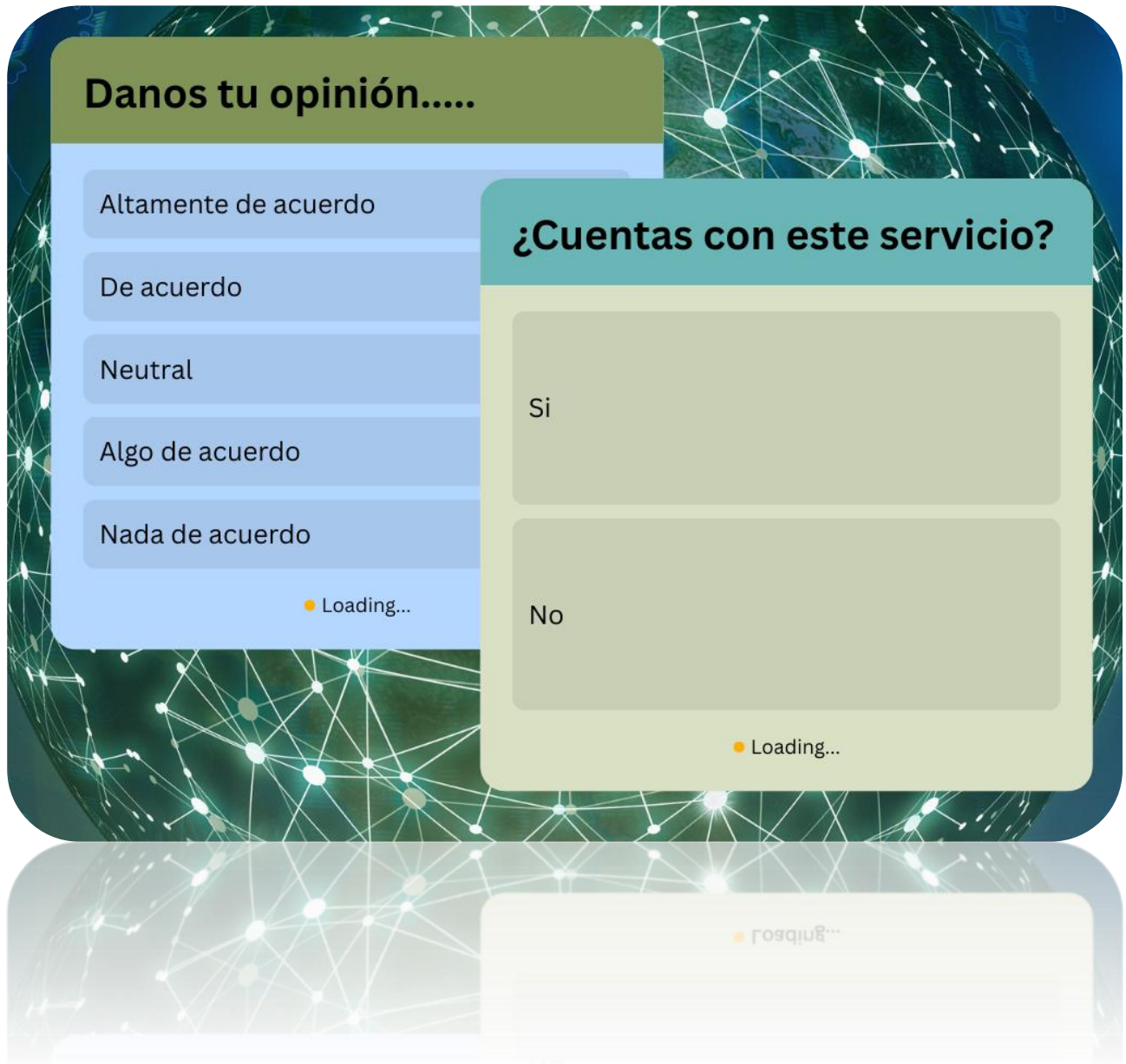
España tiene **8.132 municipios**, distribuidos entre las **50 provincias** y las dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.



Esto supone que la red de transporte de viajeros bajo la marca Autobuses de España, da servicio al **23%** del conjunto de municipios, quedando fuera el **77%** restante, cifras muy parecidas a lo que supone el porcentaje de municipios que poseen **menos de 5.000 habitantes** con el **78%**.

En estos pueblos vive el **9,4%** de la población española. Vemos que el **criterio de número de habitantes y densidad de población es el prioritario** para ofrecer este servicio público. Datos del "Análisis y Prospectiva – AgrInfo nº31" sobre demografía de la población rural en 2020.

Este medio de transporte, está prestando servicio por tanto a los núcleos de población mayores, según estas cifras, aprovechando la red de carreteras en mejor estado, las autovías y autopistas, forzando a los territorios de interior con menor servicio y frecuencias a la utilización del vehículo privado. Esto se ve respaldado por la encuesta más adelante.



Danos tu opinión.....

Altamente de acuerdo

De acuerdo

Neutral

Algo de acuerdo

Nada de acuerdo

● Loading...

¿Cuentas con este servicio?

Si

No

● Loading...

● Loading...

Tipo de muestreo:

Muestreo no probabilístico. Bola de Nieve

Se escogió esta metodología por las características del territorio, y los medios con que se contaba para lograr el mayor alcance del cuestionario. La mejor opción fue hacerlo a través este efecto multiplicador. Fueron las personas objetivo, pertenecientes a las diferentes poblaciones rurales quienes a través de sus propias redes vecinales difundieron el cuestionario para realizar la encuesta.

Tamaño de la población; + 100.000 habitantes.

Número de encuestas realizadas 464

Distribución por sexo: Al apoyarse en una entidad mayoritariamente de mujeres hay un mayor número de respuestas de este sexo, en concreto el 74% frente a un 26% de varones.

Distribución por edades: Podemos apreciar que el grueso de las respuestas está en las edades comprendidas entre los 21 y los 65 años, que coincide con las edades que coinciden con el periodo laboral. Esto proporciona una información valiosa en la relación que existe entre los desplazamientos por motivos laborales y el transporte existente.

Perfil mayoritario de la persona encuestada:

Según los datos sociodemográficos que ahora veremos, el perfil mayoritario es el de mujeres, que se encuentran entre los 21 y los 65 años, que trabajan por cuenta ajena, y que viven en territorios rurales en municipios de menos de 2.000 habitantes.

Perspectiva de género:

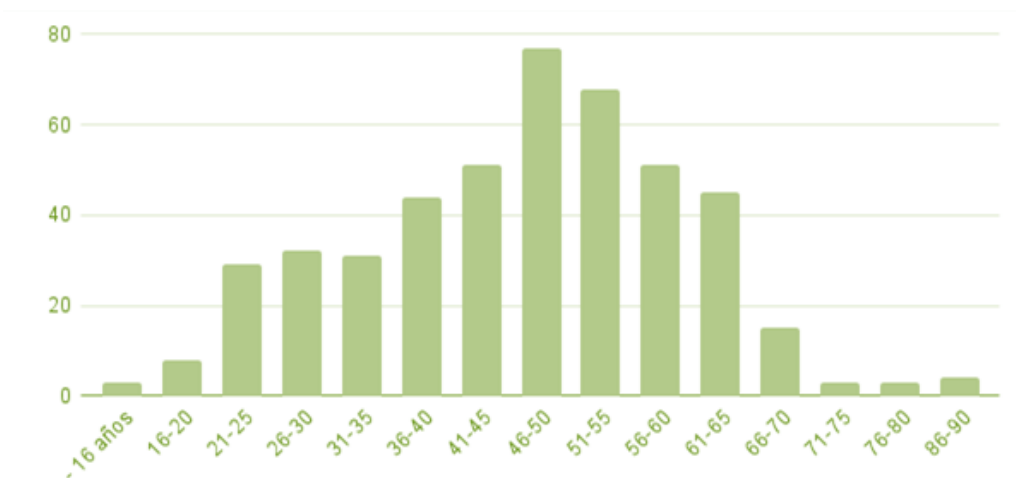
Esta característica aporta una información muy valiosa, a la que tampoco se suele tener alcance en el medio rural: el transporte relacionado con las tareas de cuidados de personas que requieren apoyos, como pueden ser menores, personas enfermas, mayores, y personas dependientes.

Los resultados aportan una perspectiva de género en todos los ámbitos relacionados con los desplazamientos y los problemas y barreras con que se encuentran las mujeres del medio rural para afrontarlos.

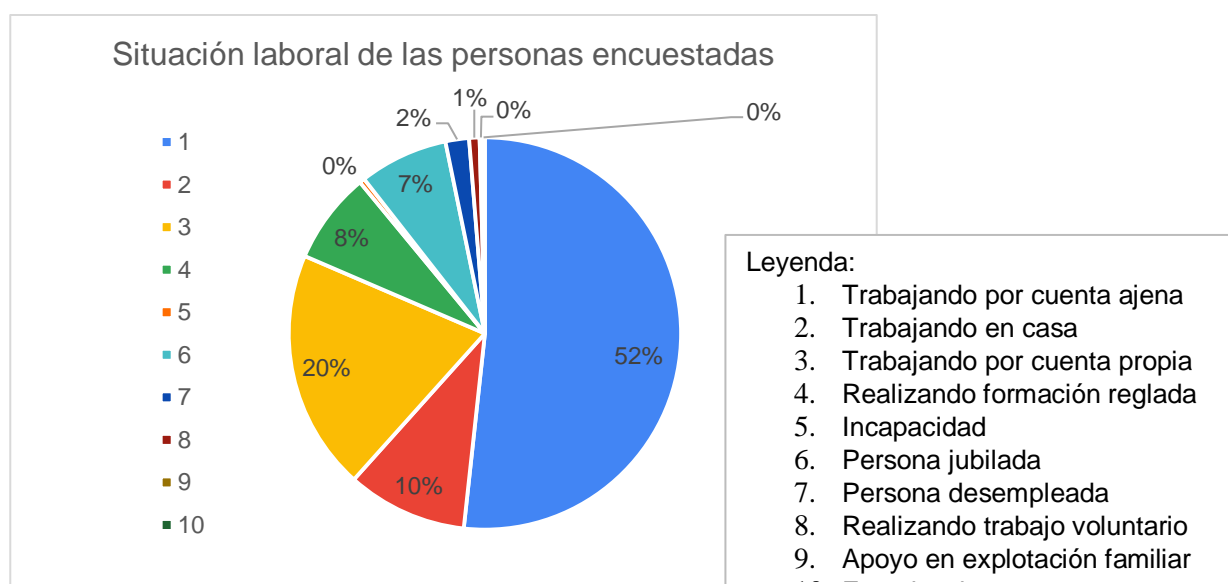
Esto es importante en la medida en que son las mujeres las primeras en salir del medio rural, o sea que es la población de la que de forma mayoritaria se ha abandonado este territorio para vivir en ciudades mayores. También son las grandes supletorias de los servicios que no hay o que son menores en el medio rural. En el ámbito del transporte, que es una prestación que conecta con el resto de servicios primarios para la vida diaria, son ellas también quienes suplen este, llevando a las poblaciones de aquellas personas que necesitaban apoyos, en este caso para desplazarse. Los acompañamientos a colegios, centros de especialidades como pediatría, geriatría, etc, hospitales y otras gestiones de primera necesidad, las están haciendo ellas. Es por esto, que se ha decidido elaborar con las respuestas de tipo cualitativo que han aportado en el cuestionario, un Anexo II donde aparecen todas sus respuestas, tal cual las aportaron.

Análisis de datos

Datos sociodemográficos



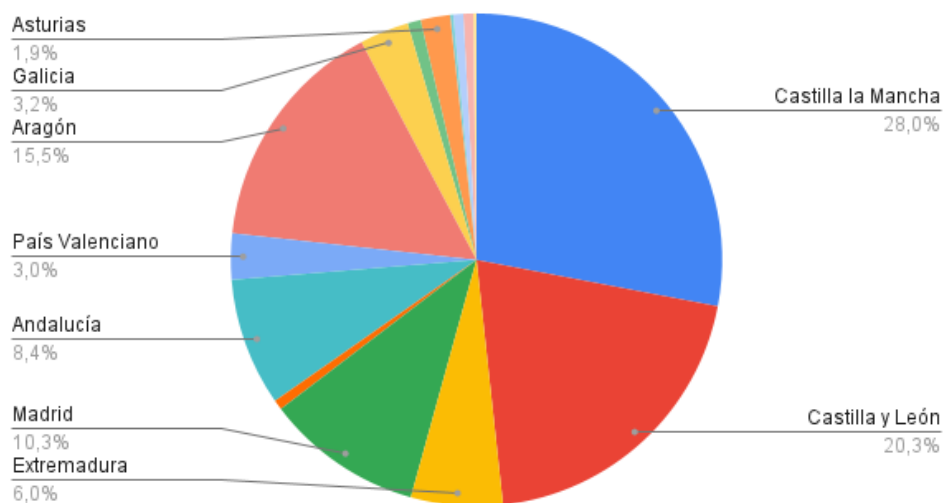
Situación laboral de las personas entrevistadas:



El gráfico nos muestra que la mayoría de las personas encuestadas se encuentran trabajando, o bien por **cuenta ajena**, con un **52%** o bien por **cuenta propia**, con un **20%**. Esto supone que un **72%** de las personas encuestadas se encuentran **en activo** y un **7%** del total **está jubilada**. También llama la atención el número de personas, todas ellas mujeres, que trabajan en casa como lo que se conoce como **ama de casa**, con un **8%** del total de las personas encuestadas.

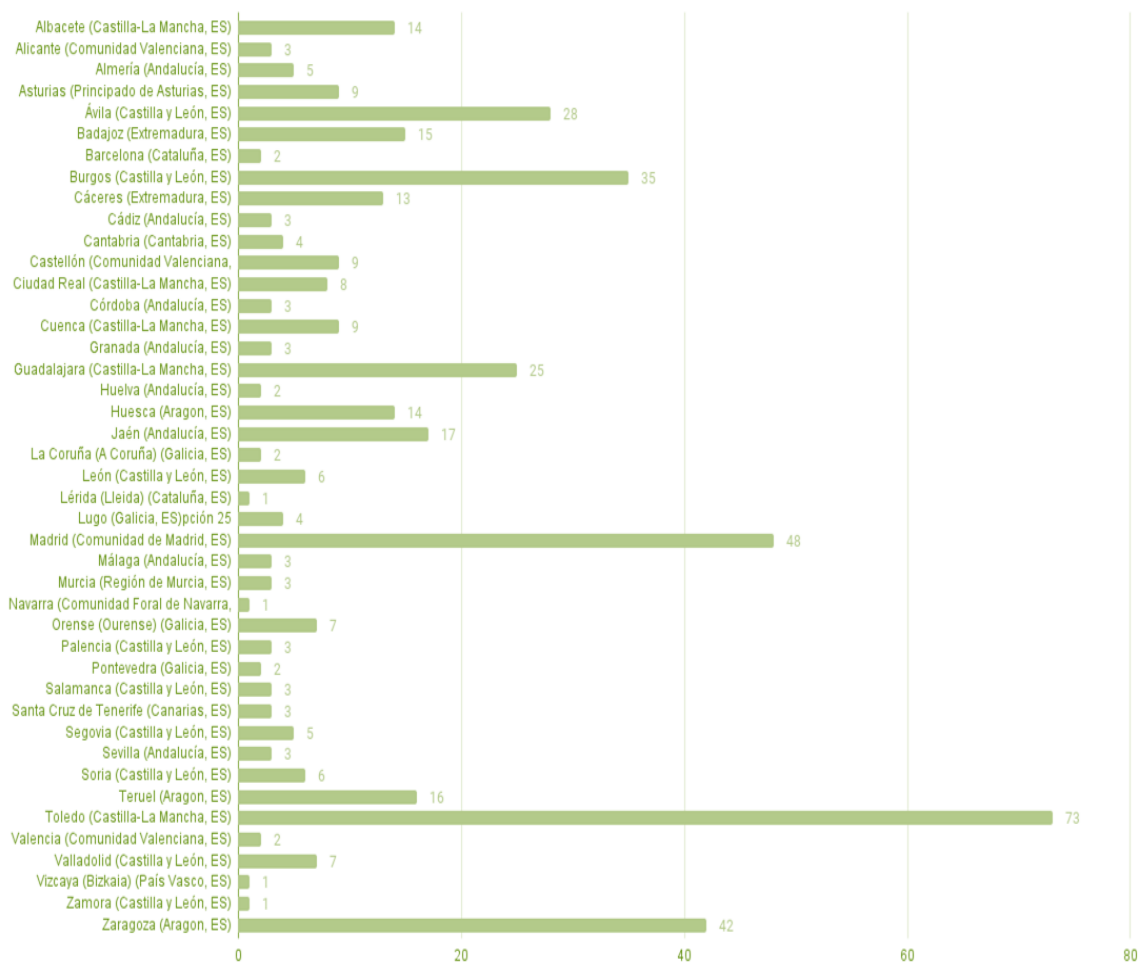
Procedencia de las respuestas por Comunidades Autónomas: Castilla la Mancha, y Castilla León, dos de las Comunidades más rurales de España, fueron las mayoritarias.

Comunidad autónoma de residencia



Número de respuestas por provincias

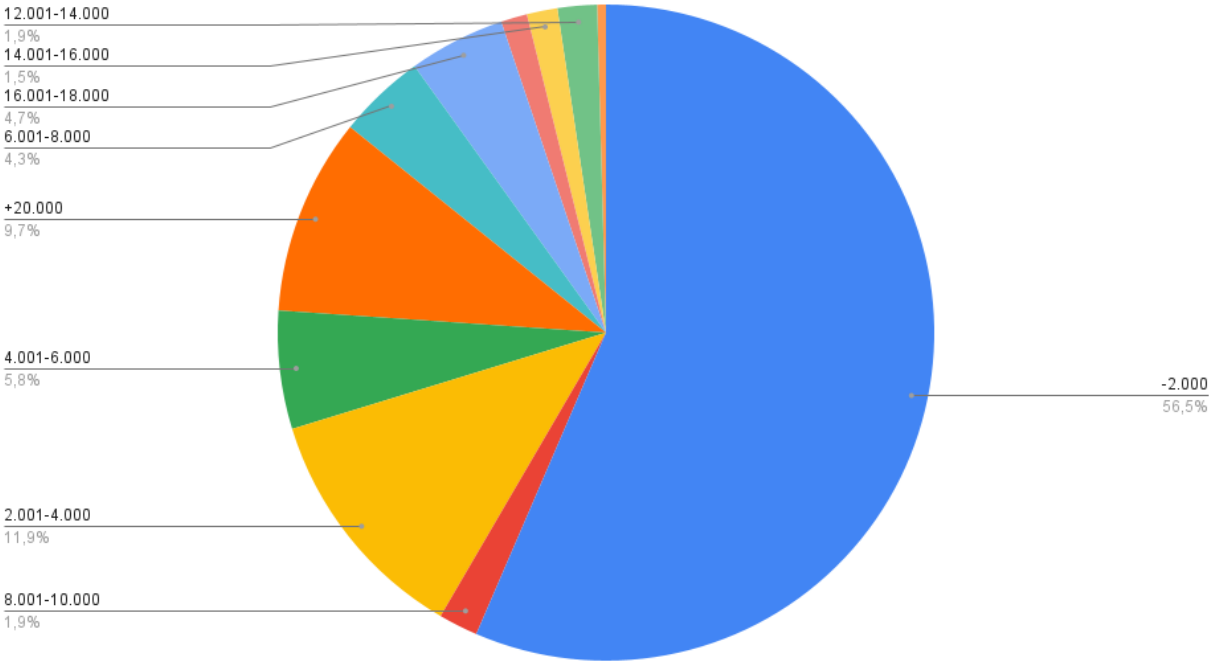
Respondieron en mayor medida las personas residentes en Toledo, seguida por Madrid, Zaragoza, y Burgos.



Respuestas por intervalos de número de habitantes del municipio:

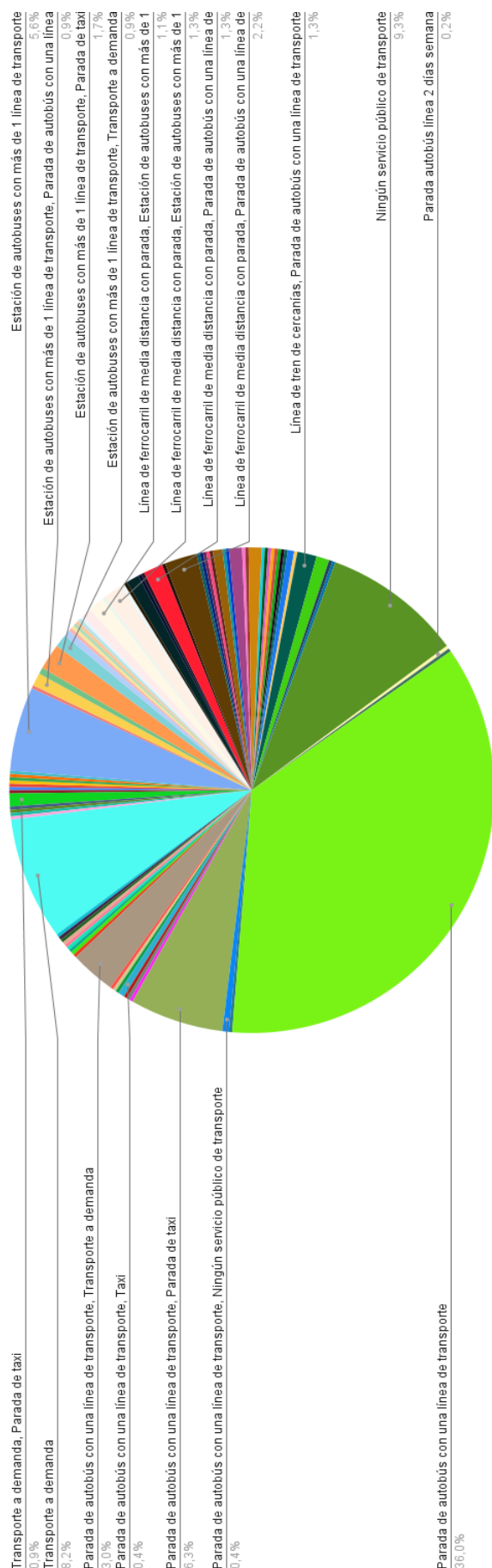
Más de la mitad de las personas que respondieron viven en municipios de menos de 2.000 habitantes, seguido de las respuestas de personas que viven en municipios que se encuentran entre los 2.001 y los 4.000 habitantes.

Número de habitantes del municipio en el que vives



Datos de estudio sobre transporte

Con qué líneas de comunicaciones públicas cuenta tu municipio



Comunicaciones en transporte público:

Una de las preguntas que más nos interesaba era conocer las líneas de comunicación de transporte público con que contaban los municipios.

La respuesta mayoritaria con un **36%** ha sido **Una parada de autobús con una línea de transporte**. Después hay un reparto menor entre las respuestas hasta la que se refiere al **9,3%** de las respuestas aportadas y que corresponde a **Ningún servicio público de transporte**.

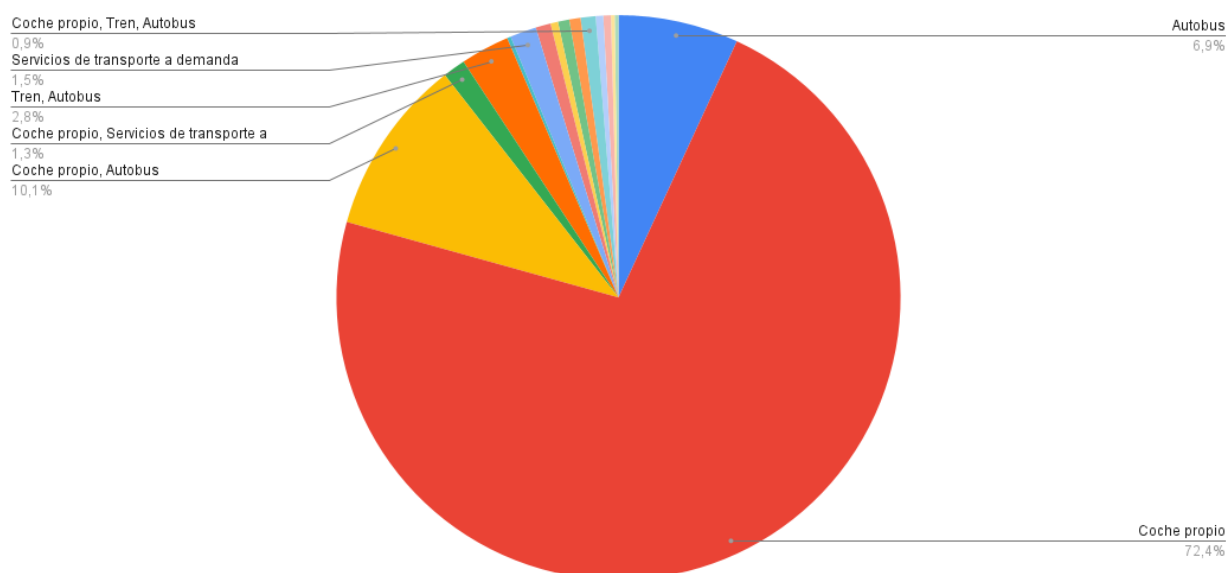
Casi el **55%** restante, se distribuye en municipios que cuentan con **Transporte a demanda**, con un **8,2%**, **Parada de autobús con una línea de transporte y parada de taxi** con un **6,3%**, y **Una estación de autobuses con más de una línea de transporte**, con un **5.6%**.

También se desprende de este gráfico que el **63,3%** de las personas que respondieron **cuentan con algún medio de transporte en su municipio**.

En los municipios que cuentan con transporte público, el mayoritario en el medio rural es **el autobús**. Muy lejos le sigue **el ferrocarril** con una presencia de un **7.2%** en las respuestas.

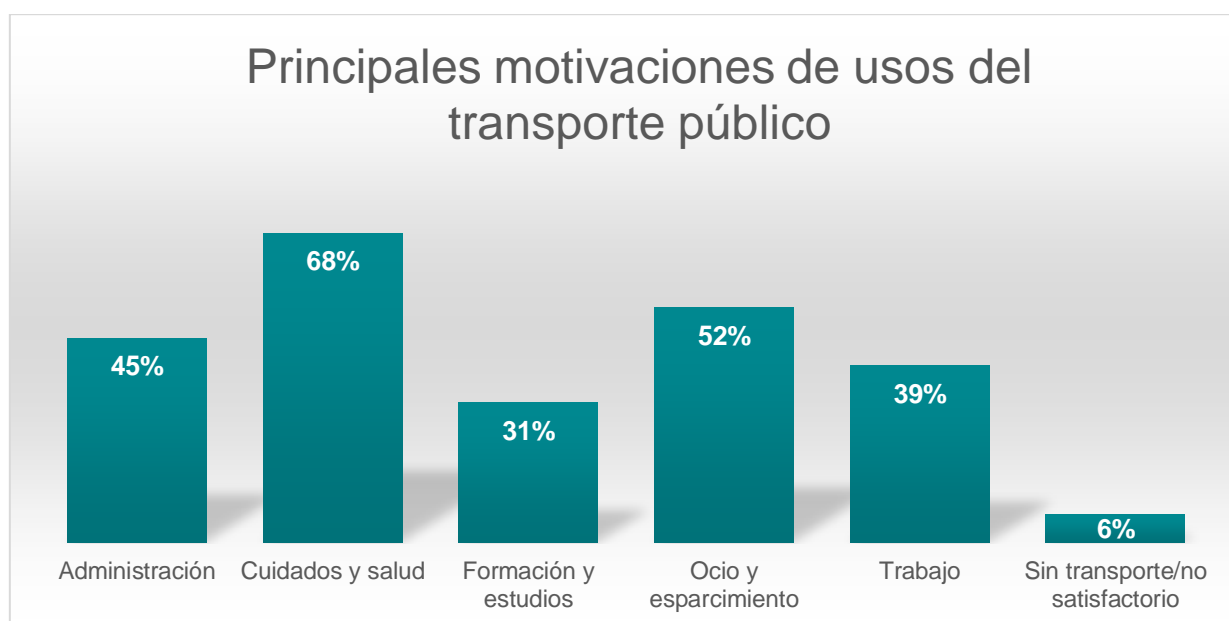
Medio de transporte con el que se realiza la mayoría de los desplazamientos:

Sin embargo, no es en transporte público, donde las personas que viven y trabajan en el medio rural se desplazan. Es en **vehículo privado**, en su coche, donde lo hacen diariamente en un **72.4%** de los casos. Algo más del **10%** combina **el coche y el autobús** para sus desplazamientos, y sólo el **4.3%** viaja únicamente en **transporte público**, como podemos ver en el siguiente gráfico.



Las respuestas dejan patente que es el coche propio el tipo de vehículo preferido para realizar los desplazamientos en el medio rural

Motivos para utilizar el transporte público en el medio rural



Vemos que el motivo principal para tomar el transporte público en los pueblos es el de los **Cuidados y la salud**. Tenemos que recordar que esta encuesta ha sido respondida de forma mayoritaria por mujeres, que son las que llevan un mayor peso en el tema de los cuidados y son las que acompañan en mayor medida a las personas mayores, a los menores, o a personas con alguna discapacidad a sus citas médicas. También tenemos que recordar que el medio rural está envejecido por lo que muchas de las personas que han respondido que la principal motivación para usar el transporte público, son personas mayores por lo que podemos estar hablando de personas mayores que o bien van solas, o acompañan a otra persona mayor a sus citas. Esto debemos relacionarlo con otra situación que, si bien no recoge este estudio, sí lo hacen otros (Caballero, F.F., Lana, A., Struijk, E.A., Arias-Fernández, L., Cárdenas-Valladolid, J., Salinero-Fort, M.A., Banegas, J.R., Rodríguez-Artalejo,

F., Lopez-Garcia, E. 2023. [Multimorbidity patterns in older adults: the role of social variables and lifestyle behaviors](https://doi.org/10.1159/000529406). *Gerontology*, doi: 10.1159/000529406) Este estudio analiza la presencia de múltiples condiciones crónicas, lo que se define como multimorbilidad, lo que es una de las principales problemáticas sociales y sanitarias en la actualidad. Este aumento de la multimorbilidad requiere de un mayor número de desplazamientos para su revisión y asistencia.

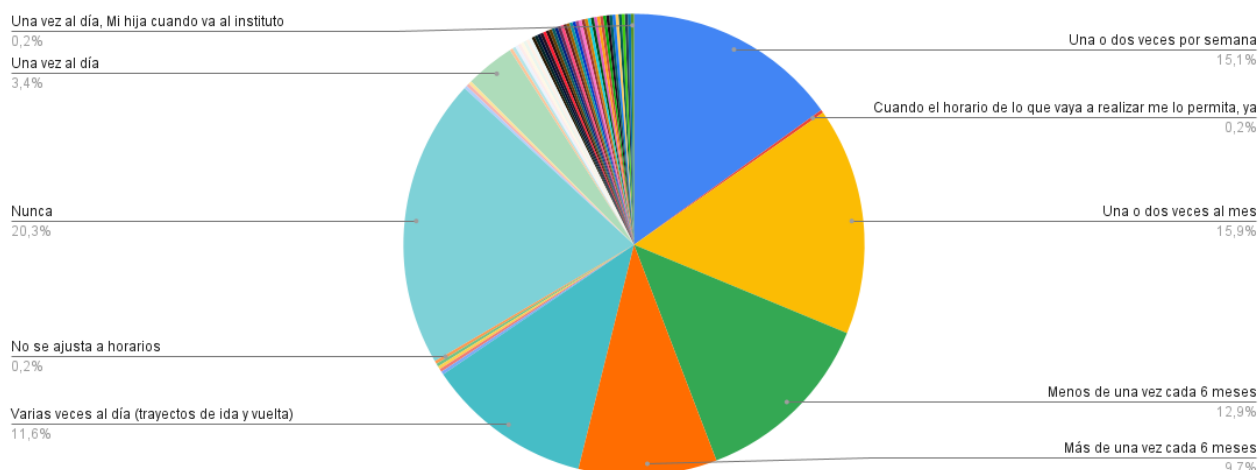
Otra motivación que destaca **por encima del 50%** es el **Ocio y el esparcimiento**. En el medio rural las relaciones vecinales e interpueblos, son más estrechas y tienen relación con vínculos que se relacionan con las relaciones de parentesco, familia y amistad, todas ellas importantes en el apoyo de la vida diaria de las personas mayores, y el enfrentamiento de problemas como la soledad no deseada o el apoyo a las mujeres cuidadoras principales y no profesionales. Esta es una variable muy importante relacionada con el sistema de redes de apoyo entre personas de una misma zona, que no se reduce al municipio, sino que tiene como entorno de desarrollo zonas más amplias como pueden ser las comarcas, partidos, parroquias, etc. Estas, curiosamente suelen estar menos relacionadas entre sí por el transporte público, y más relacionadas con los núcleos de mayor población o las capitales de provincia debido a otra de las variables analizadas, las relaciones con la **Administración**, o los servicios bancarios. Esta motivación es la tercera en importancia, **con un 45%** de las respuestas, condicionando muchos de los desplazamientos que se realizan en los territorios del medio rural.

Los desplazamientos que tienen como objeto el trabajo con el **39%** y la formación con el **31%**, son menores y la razón se encuentra en las respuestas relacionadas con la insatisfacción de los servicios públicos de transporte. Estos son descritos como demasiado escasos, tanto en horarios como en servicios. Hay un desajuste importante entre los horarios de trabajo y estudios y los servicios de transporte que deberían satisfacerlos.

Por último, un **6%** de las personas entrevistadas responde que, no tiene ningún servicio de transporte o que el que hay, es como si no lo hubiera.

Como hemos visto, es el coche propio el vehículo más utilizado en los desplazamientos en el medio rural. Esto implica una complejidad de desplazamiento cuando más de un miembro de la familia necesita utilizarlo. Esto requiere de un mayor reparto de tiempos, o la necesidad de tener un segundo vehículo, incrementando el gasto familiar en su compra y mantenimiento. Esto también significa que hay una **discriminación económica** de los municipios del medio rural con menos servicios de transporte. Esto se confirma en estudios como el **Informe recopilatorio sobre el estado de situación de la vulnerabilidad y pobreza en el transporte** realizado por ECODES *“Los estudios muestran que en España existen entre 350 y 550 mil hogares con vulnerabilidad severa desde la perspectiva del transporte, lo que equivale a 1,3 y 1,8 millones de personas. A su vez hay unos 2 millones de hogares, más del 10% de la población, para los cuales su gasto en transporte supone una carga excesiva. Analizando el fenómeno desde distintos prismas socioeconómicos, muestran que los hogares de zonas rurales, por necesitar más el coche al disponer de escasos servicios y sistemas de transporte público, tienen una mayor probabilidad de ser usuarios vulnerables. Algo parecido sucede con aquellos hogares de renta media y baja donde todos los miembros trabajan por cuenta ajena debido a sus mayores necesidades de desplazamiento.”* Vulnerabilidad y pobreza en el transporte en España. ECODES pag.6.

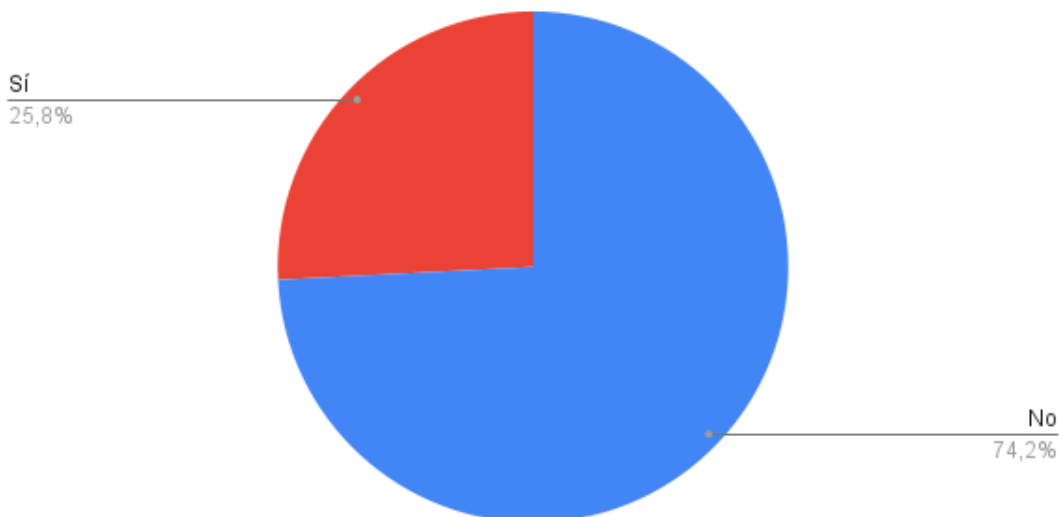
Frecuencia de uso de los medios de transporte:



Este gráfico revela que el **20%** de las personas que respondieron a la encuesta, **nunca usan el transporte público**. Al permitir poner algo más en las respuestas aparece uno de los problemas que más limita el uso del transporte público cuando lo hay, que son los horarios. Quien lo aprovecha vemos que lo hace con cierta costumbre, ya que algo más del **42%**, lo utiliza entre **varias veces al día** y al **menos una o dos veces al mes**. Un **22.2%** utiliza el transporte público esporádicamente, **menos de tres veces en un año**.

Accesibilidad

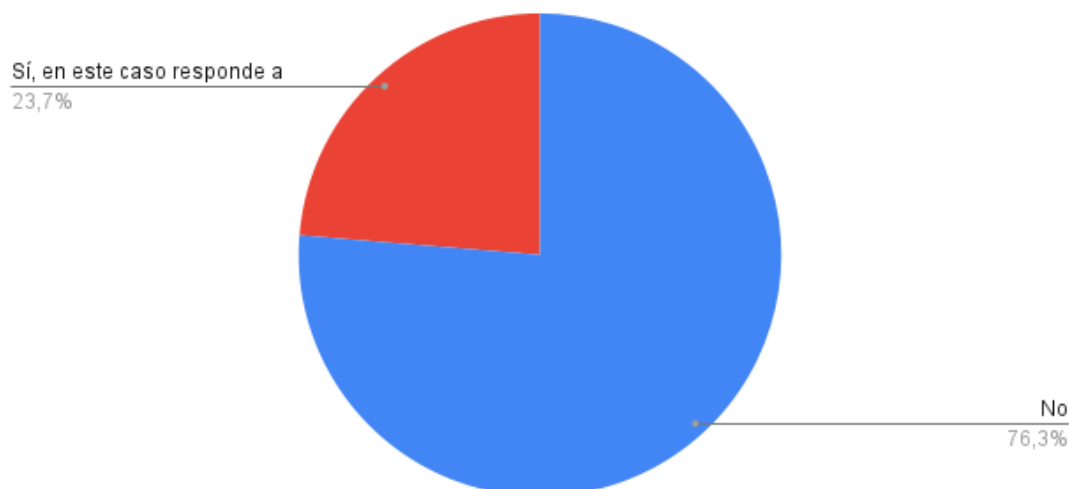
¿En caso de contar con servicios públicos de transporte, crees que son accesibles para toda la población?



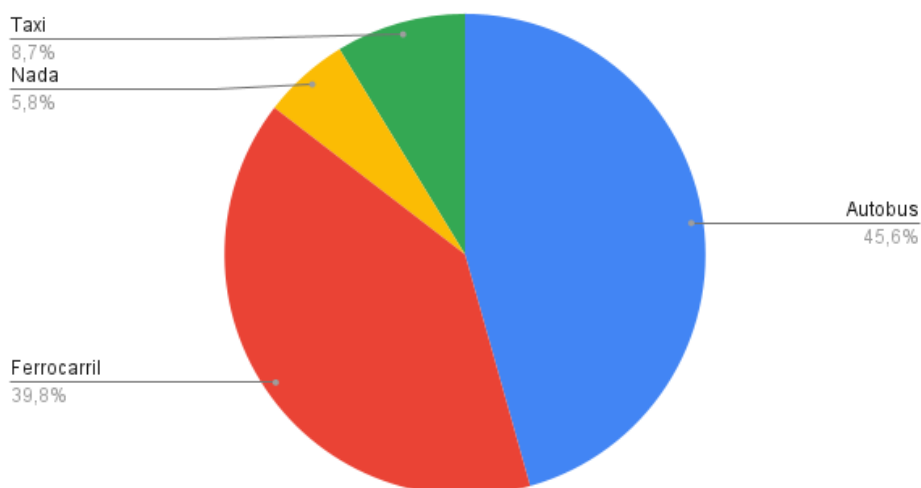
Para las personas que viven en municipios que cuentan con servicios de transporte en el medio rural, de forma clara no son accesibles para toda la población. Los problemas de accesibilidad pueden ir desde la lejanía del servicio, hasta que las instalaciones no estén adaptadas a colectivos con dificultades motoras, sensoriales o con barreras como pueden ser vías sin paso adaptado, o autobuses heredados en desuso con escalones que no permiten subir con carros, sillas de ruedas o carritos infantiles.

Infrautilización de estructuras de transporte abandonadas

¿Tu municipio cuenta con alguna infraestructura de transporte que ya no se utilice?



Qué infraestructura tiene tu municipio que ya no preste servicio



Uno de los problemas con los que se encuentran los municipios del medio rural, es la disminución o eliminación de servicios de transporte. Cerca del **24%** de las respuestas confirmaron la existencia de infraestructuras de transporte que ya no desempeñaban esa función de servicio público. Esto también indica que al menos ese porcentaje de municipios **han perdido servicios de transporte público**.

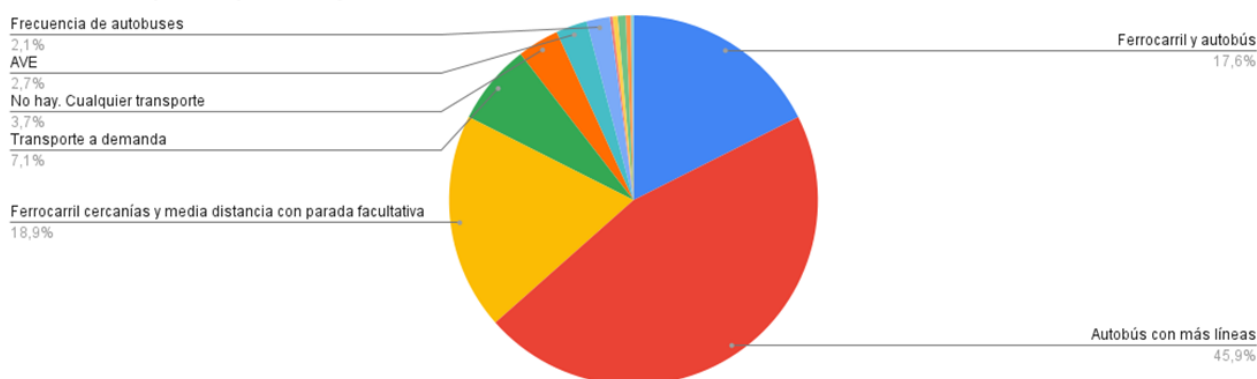
En el segundo gráfico vemos la distribución de respuestas donde parecen igualadas las infraestructuras abandonadas de **Autobus**, con un **45%** y **Ferrocarril** con casi el **40%**. Esta desaparición similar puede estar causada por ese criterio prevalente de prestación de servicio, que es **el número de habitantes o la densidad poblacional**. Antiguas paradas de taxi, coches de línea, o estaciones de tren abandonadas, son testigos de una **conectividad perdida**, debida en muchos de los casos a la despoblación que hace que el criterio prioritario para mantener estos servicios, número de habitantes, juegue en su contra. Así mismo esto conlleva la **desvertebración territorial**, el aislamiento

de los municipios entre sí, y con otros núcleos poblacionales con los que estaban comunicados en el pasado.

Mejora de los servicios de transporte público

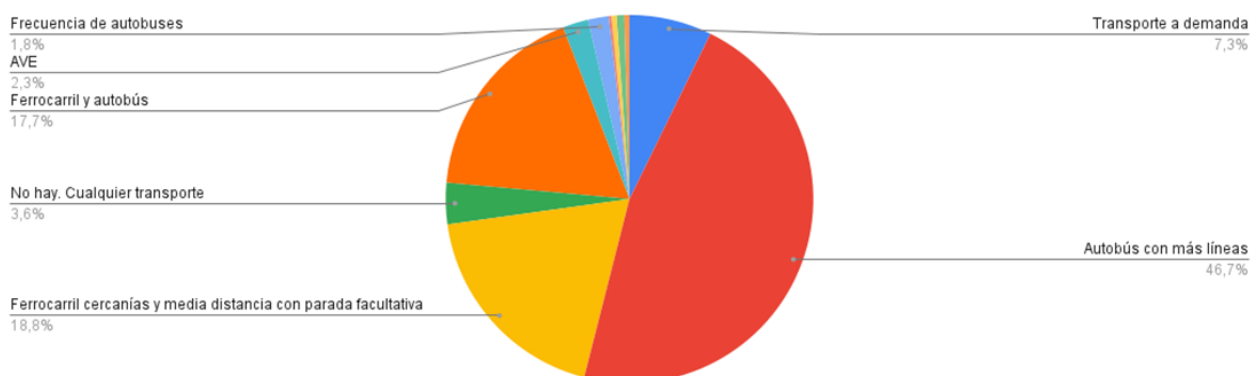
En la encuesta se realizó la pregunta qué servicio sería bueno poner, mejorar o mantener en tu municipio, y en una relación por Comunidades Autónomas, las respuestas son las siguientes:

Qué servicio público poner/mejorar ANDALUCÍA



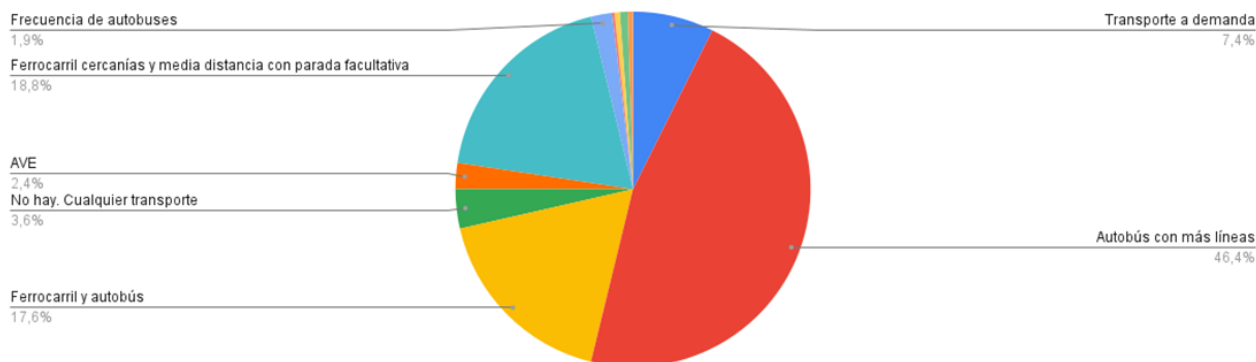
El **autobús con más líneas**, cuenta con una respuesta mayoritaria, casi el **46%**, seguido de los servicios proporcionados por el **ferrocarril**, casi un **19%**, con las opciones de cercanías y media distancia con paradas facultativas, que son esas paradas en las que el viajero/a avisa que tiene que subir o bajar para que el tren efectúe la parada. La tercera respuesta muy cerca de la anterior con un **17,6%**, también estaría relacionada con estos dos medios de transporte, pues las mejoras implican tener una combinación de servicios de **ferrocarril y autobús**. Es importante destacar que el **3,7%** de las personas que respondieron indicaron que les daba igual con tal de que hubiera algún servicio de transporte, porque **no había ninguno**.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar ARAGÓN



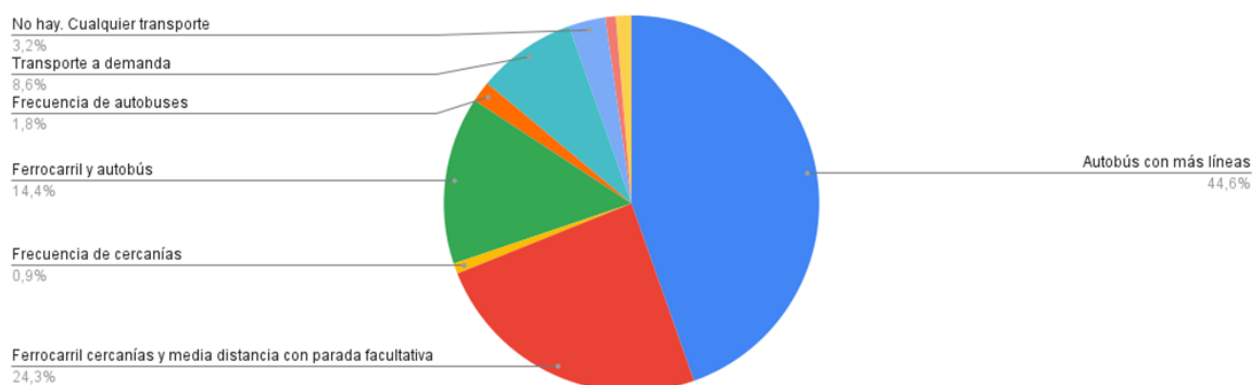
Las repuestas ofrecidas por las personas del medio rural de Aragón también responden mayoritariamente como primera opción en las mejoras, **tener más líneas de autobús** con el **46,7%** de las respuestas. En segundo lugar, el **ferrocarril** de cercanías y media distancia con parada facultativa con casi el **19%** y de nuevo la **combinación entre el ferrocarril y el autobús** con un **17,7%** como medios preferidos de transporte. Un **3,6%** dijo que cualquier transporte, pues **no había ninguno**.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar ASTURIAS



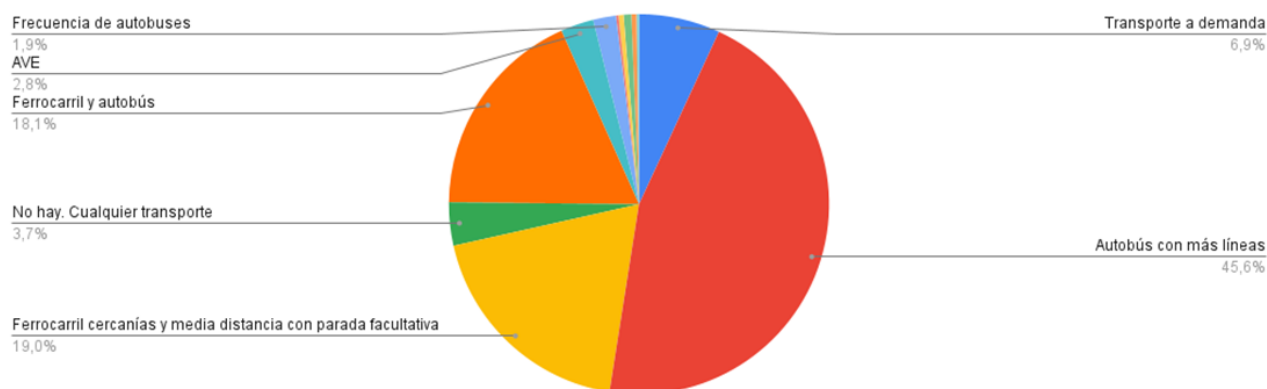
Las personas residentes en Asturias respondieron de forma similar, dando la mayoría de respuestas a la opción del **autobús con más líneas**, con más del **46%**. También la segunda opción con casi el **19%** fue el **ferrocarril** de cercanías y media distancia con parada facultativa. La tercera opción, como en las anteriores Comunidades fue el **ferrocarril y el autobús**, y un **3,6%** de las personas respondieron que les daba igual cualquier transporte, pues **no tienen servicio**.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar CANTABRIA



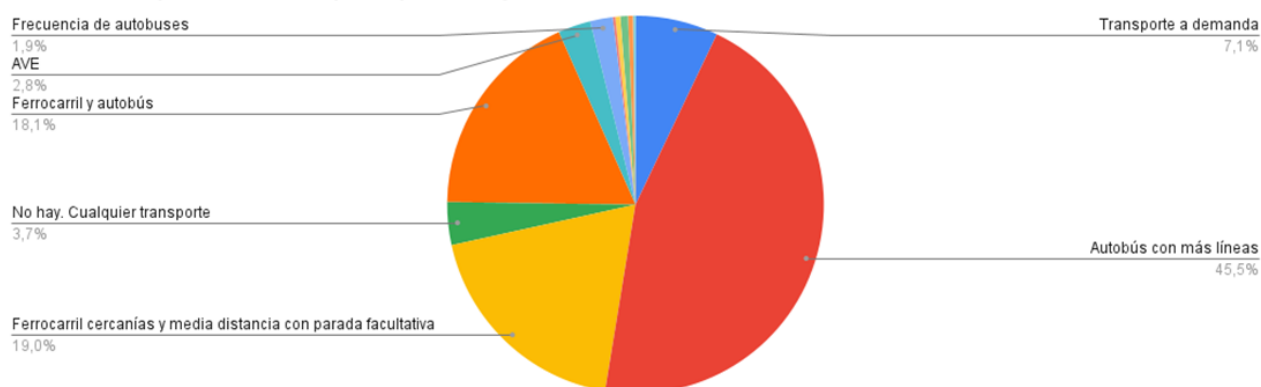
La secuencia de respuestas se repite en Cantabria, el **autobús con más líneas** es la respuesta mayoritaria con más del **44%**, seguida del **ferrocarril** de cercanías y media distancia con parada facultativa, que alcanza más del **24%** y en tercer lugar la **opción mixta de ferrocarril y autobús**. En esta comunidad aparece una nueva respuesta, el **aumento de la frecuencia de cercanías**, y aumenta el porcentaje de personas que la mejora estaría en el transporte a demanda. El porcentaje de personas que **no cuentan con servicio de transporte público** es de un **3,2%**. En esta comunidad desaparece la opción de tener AVE como una mejora en el transporte. Una opción que, en las respuestas como mejora en sus comunicaciones, siempre ha sido minoritaria.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar CASTILLA LA MANCHA



Castilla la Mancha, una de las Comunidades que más ha respondido a la encuesta, repite la secuencia de respuestas anteriores. El **45,6%** de las mismas corresponde a mejoras como **el autobús con más líneas**, seguida por el **ferrocarril** de cercanías y media distancia con parada facultativa, con el **19%** y la opción **mixta de ferrocarril y autobús**. El porcentaje de personas que viven en municipios **sin medio de transporte**, también es similar, un **3,7%**.

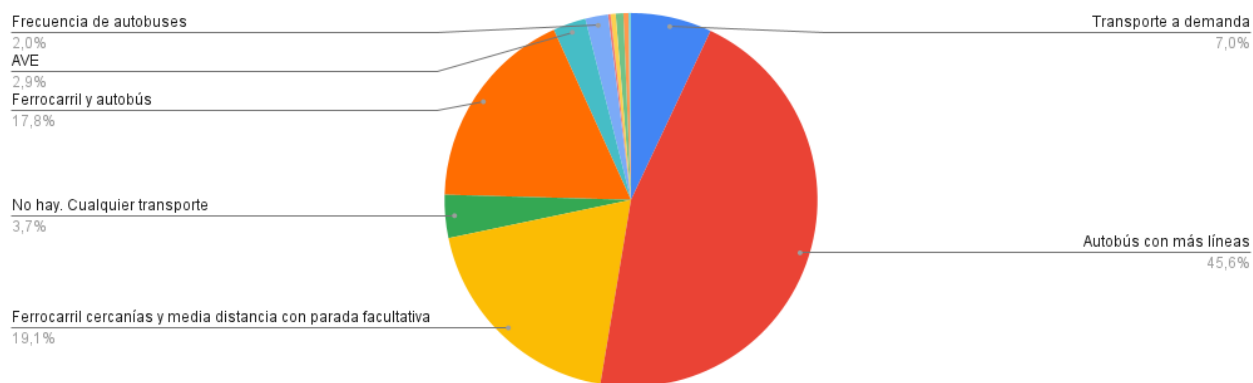
Qué servicio público de transporte poner/mejorar CASTILLA Y LEÓN



Castilla y León responde de forma similar a las anteriores. La opción con mayor respuesta, con un **45,5%** es tener un **autobús con más líneas**, seguido por la opción del **ferrocarril** media distancia y cercanías, con el **19%** y, la opción mixta del autobús y el ferrocarril, con algo más del **18%**.

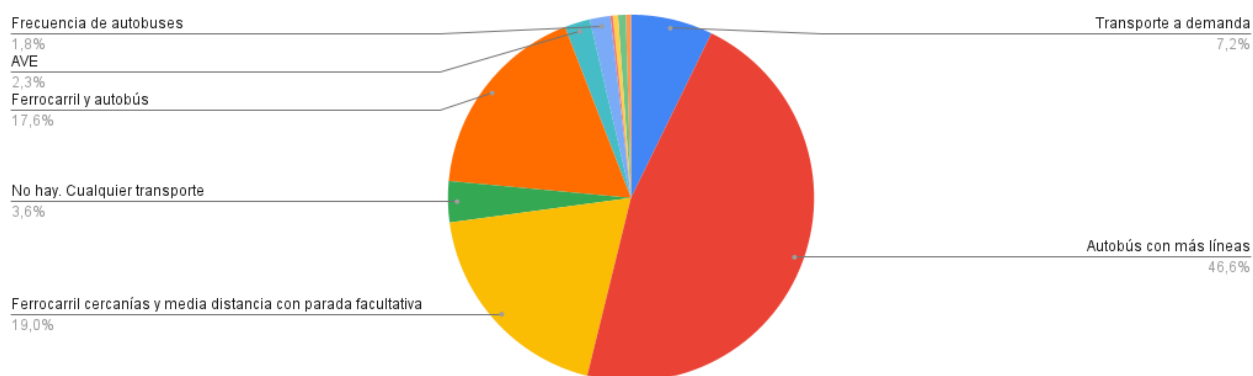
Aquí también, algo menos del **4%** **no cuenta con servicios de transporte** en su municipio de residencia.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar EXTREMADURA



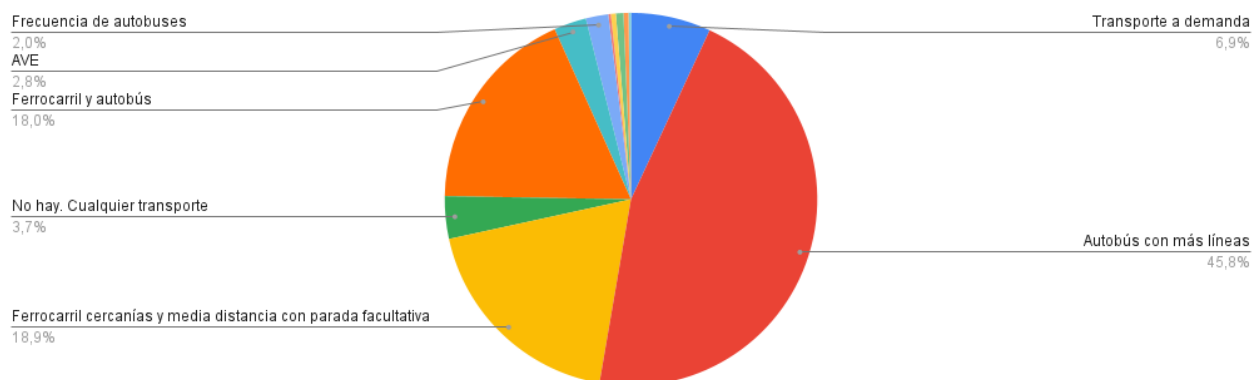
Al igual que en las Comunidades anteriores, se reproduce el mismo patrón de respuesta. En primer lugar, **un autobús con más líneas**, con más del **45%**, seguido por el **ferrocarril** de cercanías y media distancia con parada facultativa con más del **19%** y en tercer lugar la **opción mixta de ferrocarril y autobús**. También en torno al **3,7%** de personas que viven en medio rural **no cuenta con servicios de transporte**.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar GALICIA



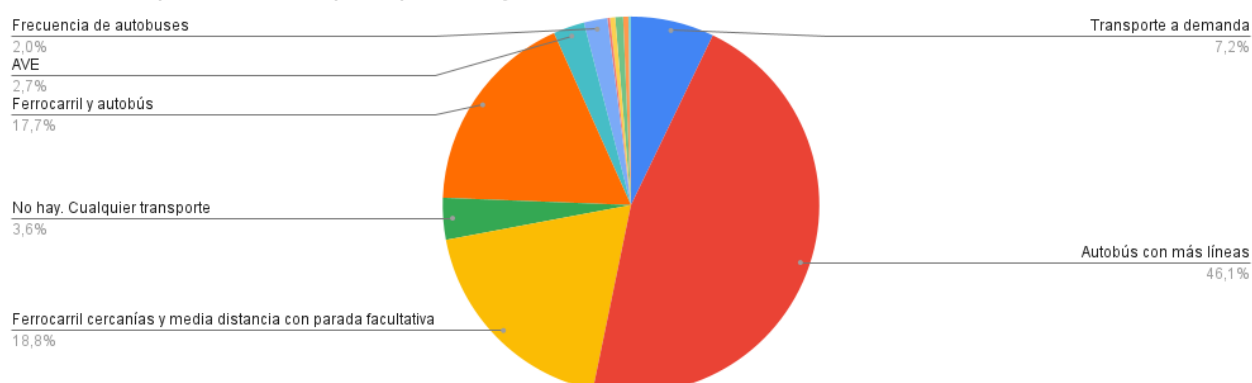
Las respuestas dadas por las personas que viven en el medio rural gallego, son prácticamente iguales a las anteriores. Más del **46%** demanda como mejora **más líneas de autobuses**. El **19%** mejoras en el **ferrocarril** de cercanías y media distancia con paradas facultativas, y mejoras en **ferrocarril y autobús** con un **17,6%**. También en torno al **3,6%** viven en municipios que **no tienen transporte** y piden cualquier tipo de servicio público que resuelva esta necesidad.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar MADRID



Pese a que la Comunidad de Madrid tiene la capital de España, el medio rural madrileño, sigue el mismo patrón de respuestas. Mejorar los municipios rurales madrileños con **más líneas de autobús**, cuenta con casi el **46%** de las respuestas, seguida por las **mejoras en cercanías y media distancia** con casi el **19%**, y la **opción mixta de ferrocarril y autobús** con el **18%**. También hay casi un **4%** de municipios que **no cuentan con un transporte que dé servicio** y su creación sería la mejora buscada por sus habitantes.

Qué servicio público de transporte poner/mejorar PAÍS VALENCIANO



El País Valenciano cuenta con la misma línea de respuesta. **Autobuses con más líneas**, y mejoras en el transporte de cercanías y media distancias son las opciones preferidas de mejora, con algo más del **46%** y casi el **19%**, respectivamente. Les sigue la opción de mejoras o instalación mixta de ferrocarril y autobús con el **17,7%**.

Estudio conjunto:

De todas estas respuestas tenemos claro que, en estos momentos, el transporte que prima en las comunicaciones en el medio rural es el **autobús con una media del 45% en su respuesta de mejora**. Lo que las personas que residen en él piden es un aumento de líneas, algo comprensible pues les comunicaría a nivel local y provincial, que es donde se sitúan servicios de primera necesidad con los que les conectaría este medio de transporte, servicios como los de salud, formación, administración, banca y los sociales de ocio y tiempo libre. También en este ámbito se sitúa su entorno laboral.

A bastante distancia, pero en segundo lugar estaría el **ferrocarril de cercanías y media distancia**, mejoras en este tipo de transporte ferroviario, supondría un **aumento de las conexiones a nivel comarcal, provincial y de comunidad autónoma**, conectando con los mismos servicios de primera necesidad que en el caso del transporte por líneas de autobús.

En estas mismas líneas de respuesta se situarían las opciones de ferrocarril y autobús.

Aunque en un primer momento pensábamos que pesarían más las respuestas de las frecuencias de autobuses, vemos que no hay una respuesta alta en esta opción, lo que nos hace pensar que o bien las personas se han adaptado a los horarios que hay, o que no los utilizan.

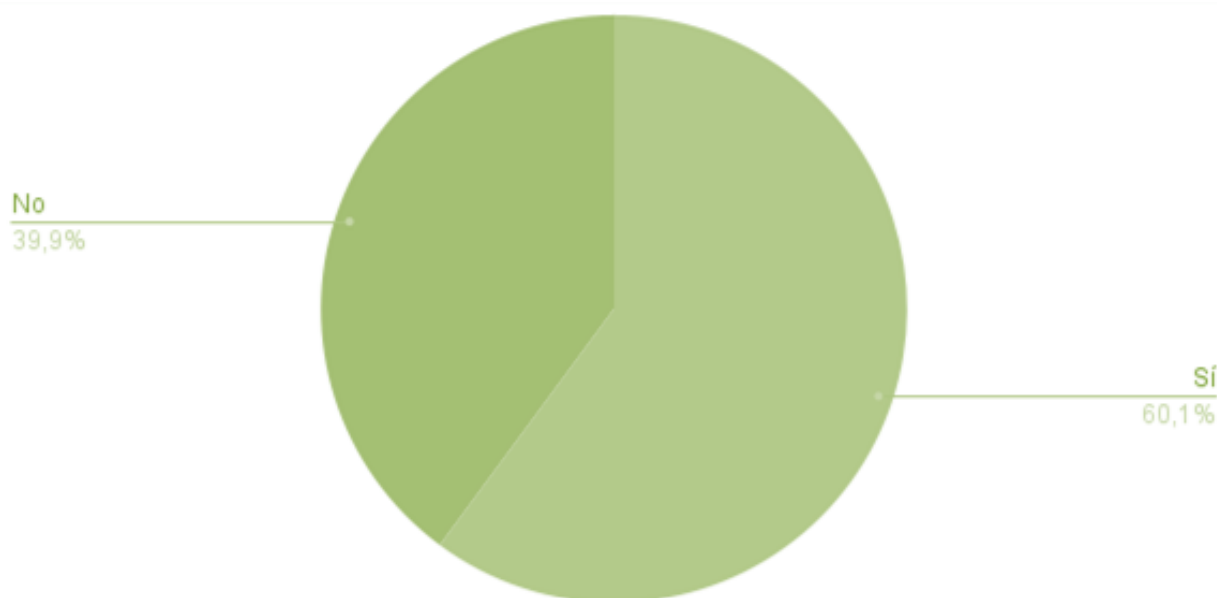
La opción de **los transportes a demanda**, suele quedarse en un **7%** de media, una opción que no es desdeñable, pero que no supone una gran reivindicación. La razón la desconocemos, basándonos en las respuestas de esta pregunta.

Entorno a un **3,5%** las personas preguntadas viven en municipios que **no tienen transporte** y piden cualquier tipo de servicio público que resuelva esta necesidad. Suponemos que son los municipios que cuentan con un menor número de habitantes.

En ningún caso la mejora o petición de contar con un transporte de AVE, aparece como opción representativa. Algo comprensible en territorios que demandan mayor conexión con núcleos vecinos, de su misma provincia o de provincias vecinas. El AVE sólo es eficiente en largas distancias comunicando grandes núcleos de población, por lo que no dan solución a las personas que viven en territorios más pequeños y cercanos entre sí.

Todo ello se confirma en el gráfico de respuestas a la siguiente pregunta:

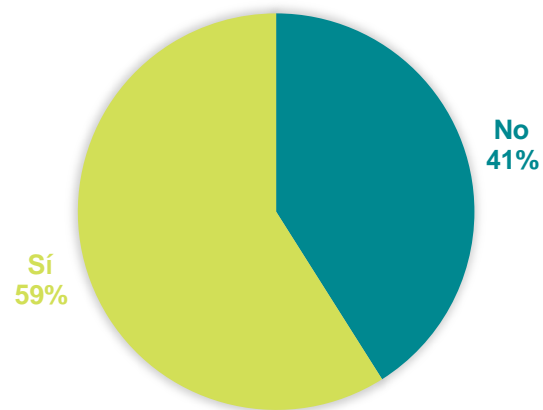
Comunicación directa del transporte con la capital de provincia



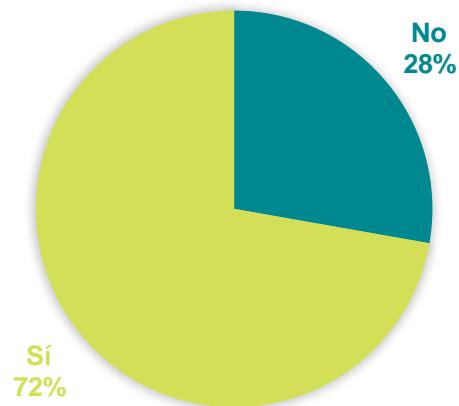
En general, el **40%** de la población que vive en territorios rurales, **no tiene comunicación directa con la capital**, donde se encuentra habitualmente su trabajo, sus estudios o formación, el centro de salud con especialidades, el hospital de referencia. Los lugares que se relacionan con la administración, como registro, notarías, lugares de ocio y esparcimiento, culturales. Lugares donde realizan compras desde la alimentación hasta los electrodomésticos, muebles, etc.

Por provincias responden de la siguiente forma a la pregunta ¿Tienes comunicación directa a través del tren o del autobús con la capital de tu provincia?:

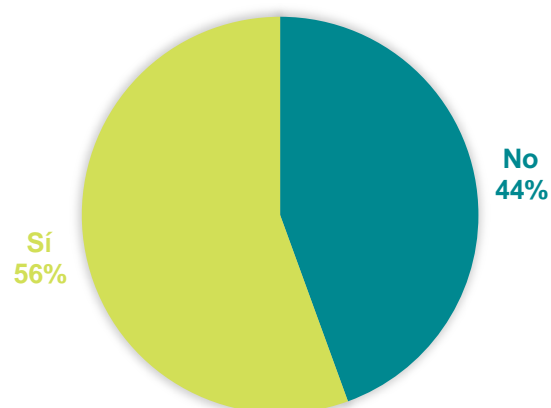
ANDALUCÍA



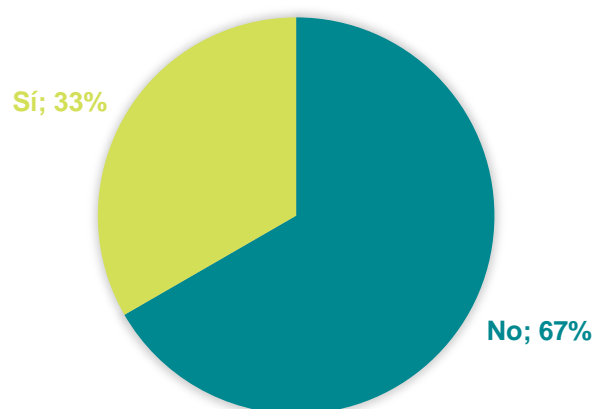
ARAGÓN



ASTURIAS



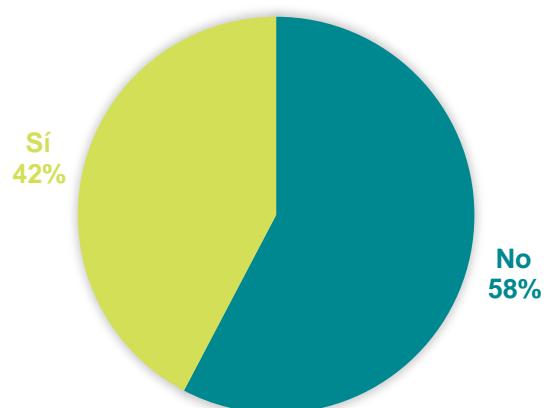
CANARIAS



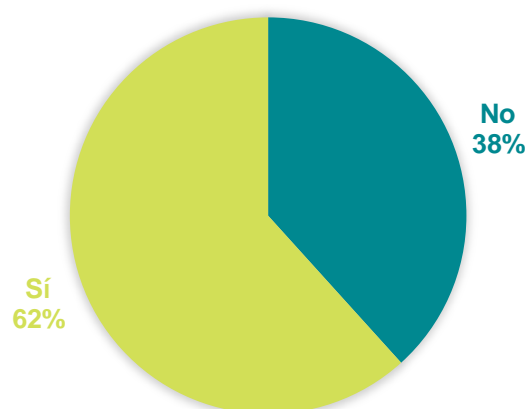
CANTABRIA



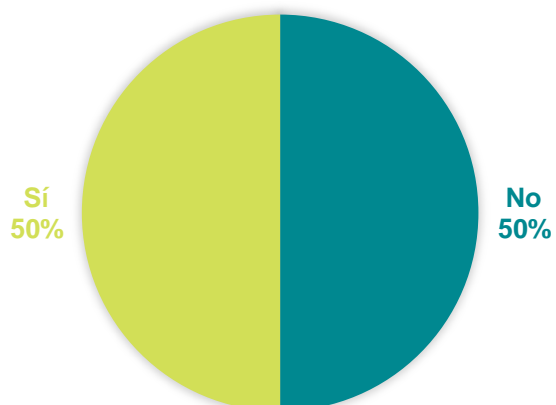
CASTILLA LA MANCHA



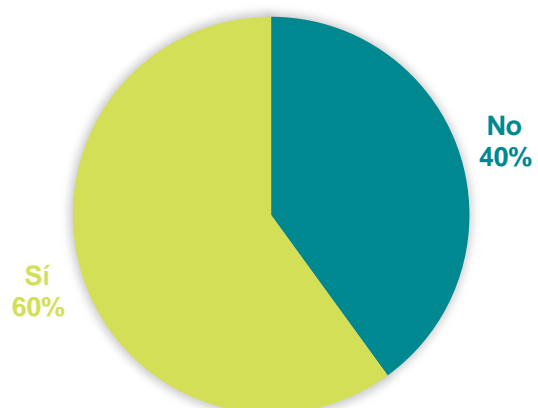
CASTILLA Y LEÓN



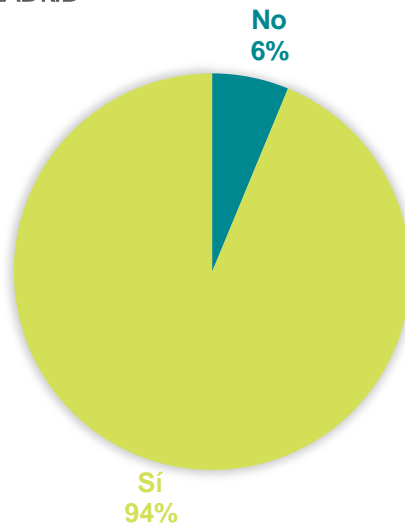
EXTREMADURA



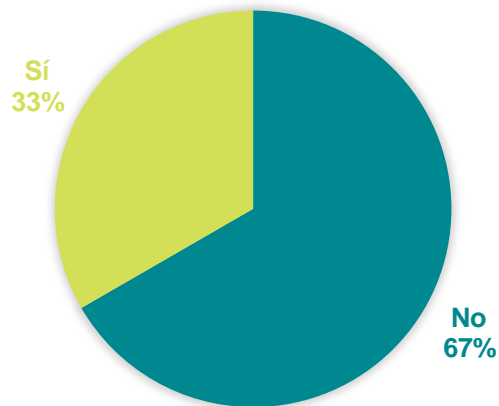
GALICIA



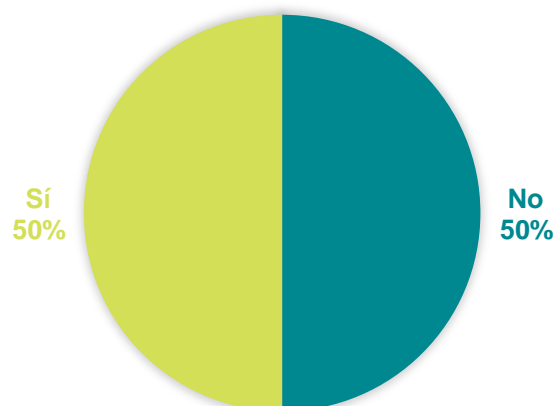
COMUNIDAD DE MADRID



MURCIA



PAÍS VALENCIANO

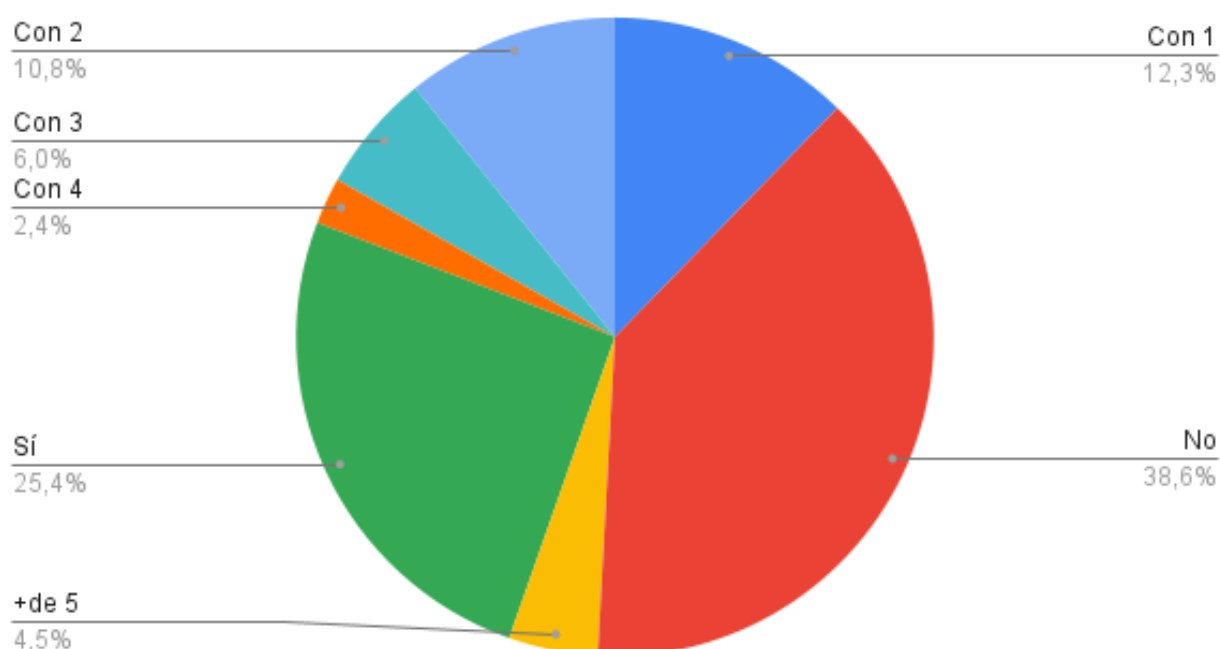


Hemos dejado fuera de esta valoración provincias que apenas estaban representadas con respuestas inferiores a 5, sólo en alguna como Canarias, a la que es difícil acceder para hacer una encuesta, hemos mantenido la valoración de las tres personas que han respondido, por ser territorios insulares.

De Baleares no hemos conseguido respuesta alguna. **La Comunidad mejor comunicada es la de Cantabria**, seguida por la de **Madrid**, donde el **6%** de los territorios rurales **no tienen comunicación con la capital**. Es lógico, pues la estructura de comunicaciones radial a todos los niveles, tienen al municipio de Madrid como centro. Comunidades como **Castilla la Mancha**, que es una de las reconocidas como más rurales de España, es de las que **menos comunicaciones con sus capitales de provincia tienen** los municipios rurales. Murcia o Canarias, parecen estar peor comunicadas, pero ante un número de respuestas bajo, no se puede determinar como algo representativo. Se necesitaría tener un mayor número de respuestas en diferentes municipios para que lo fuera.

Por otro lado, cuando se les pregunta si **alguno de estos servicios los tiene fuera de su municipio**, el **99,6%** de las personas preguntadas responde que **sí**, por lo que le es necesario desplazarse para llegar a ellos.

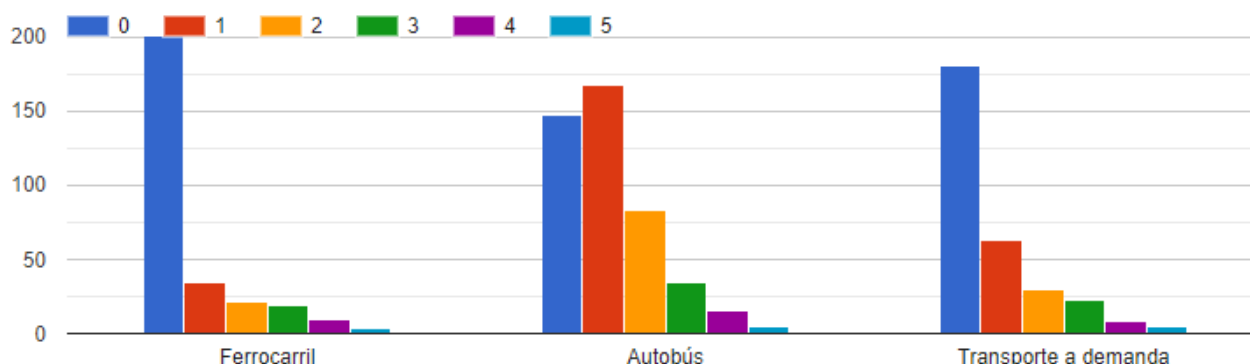
Comunicación directa a través del transporte público, con los pueblos que se encuentran a una distancia menor de 25km



El gráfico nos muestra que un **38,6%** de personas que viven en territorios rurales, **no tienen comunicación de transporte público con localidades situadas a menos de 25 km** de la suya, lo que sería una comarca, bioregión, etc. Del restante **61,4%** que **sí lo tiene**, un **25%** responde **positivamente** pero no da más datos. Mayormente tienen relación con uno o dos municipios. Entorno al **13%** tienen comunicación directa con tres o más municipios.

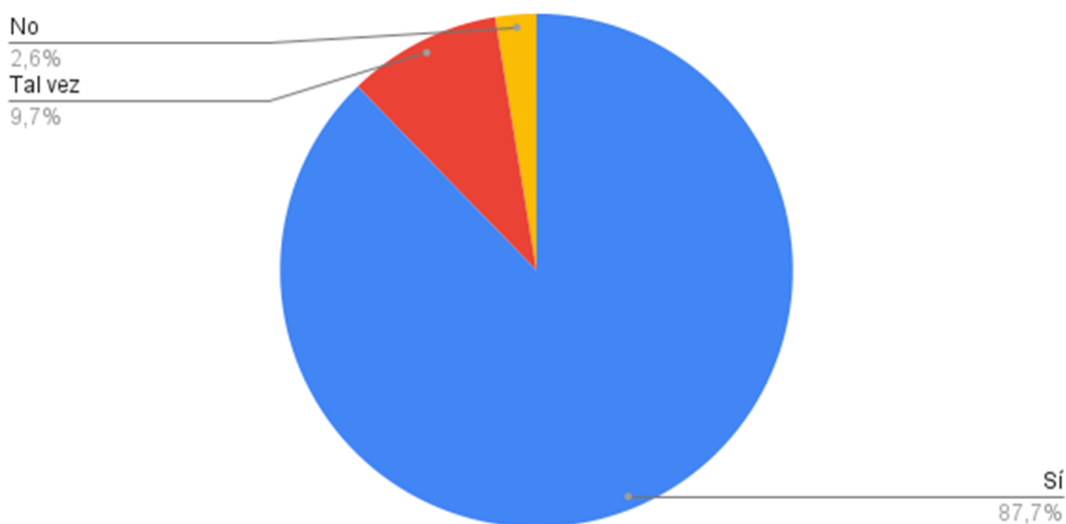
Nivel de Satisfacción con los medios de transporte:

Se realizó una pregunta de evaluación sobre el nivel de satisfacción que las personas que viven o trabajan en el medio rural, tienen sobre los transportes. Se les pidió que en una escala de 0 a 5 donde 0 es la puntuación más negativa y 5 la más positiva, reflejasen su respuesta sobre los servicios públicos de transportes que existen en su municipio.



Las respuestas son claramente negativas. Sólo el autobús tiene una puntuación media de 2 sobre 5

Deseo de utilizar más los medios de transporte públicos en su municipio



Casi el **88%** de la población encuestada **desearía poder utilizar servicios públicos de transporte con una mayor frecuencia**. Del **12%** restante, hay una mayoría de personas que **se plantearía** su utilización y **una pequeña parte que no utilizaría transporte público**, por lo que es muy probable que utilicen siempre el coche particular. Pero en el peor de los casos habría un gran porcentaje de personas que desearía poder utilizar los servicios públicos de transporte, o hacerlo con mayor frecuencia, si se facilitasen los problemas que les impiden hacerlo. A continuación veremos cuáles son.

El mayor problema de transporte con los que se encuentran los municipios



Al preguntar por cuáles son los mayores problemas que se encuentran para que **el transporte con el que cuentan sus necesidades**, vemos que es la falta de horarios y frecuencias. Si recordamos la pregunta “*qué servicio sería bueno poner, mejorar o mantener en tu municipio*” **La prioridad de quienes respondieron era tener más transporte**. En resumen, en el medio rural hay poco transporte y el que hay tiene **horarios y frecuencias deficitarios** que no cubren las necesidades de sus habitantes, pues se ven obligados a usar el vehículo propio. Como vimos el **63,3%** de las personas que respondieron **cuentan con algún medio de transporte en su municipio**, pero este en la práctica no da solución satisfactoria a sus desplazamientos.

Esta contenía una pregunta abierta que hemos agrupado para su análisis, pero nos gustaría recoger varias de las respuestas facilitadas por las personas encuestadas, en primer lugar, para darlas voz, y después, para poder apreciar la dimensión real de problemas con los que se encuentran estas personas ante la necesidad de un servicio de transporte. Estas son sus respuestas, tal cual se recibieron. El resto están recogidas en el **Anexo II** en su totalidad.

- Hay autobús dos días a la semana con un horario muy malo, ineficaz para poder realizar los asuntos, ir a médico, compras , ...
- No hay autobús al hospital que nos corresponde
- Menos autobuses, más caro el billete, los autobuses recorren más pueblos por lo que se alarga el tiempo y con peor calidad de servicio.
- Falta de comunicación y mínimos horarios para compaginar trabajo estudios y cualquier gestión que se necesite hacer
- No tener acceso al ferrocarril porque no hay autobuses para llegar a la estación de tren más cercana
- Estamos obligados a utilizar nuestro coche para todo.
- No tener autobús ya que antes siempre había para Talavera a una hora razonable, pero ahora ya si no llamas no viene y para Madrid tampoco hay.
- Se quitaron buses sábados y tardes solo hay mañanas 1 a la capital, no al centro de salud comarcal. Últimamente se ha quitado servicio durante el curso y funciona a "demanda" con el

transporte escolar. Hay que apuntarse un día antes antes de las 2 con lo que si te sale alguna urgencia no puedes ir. Y para el lunes el viernes antes de las 2 también por internet. En mi caso tengo una discapacidad visual no puedo conducir y estos servicios son insuficientes. Deberían plantearse opciones de transporte complementarias a la demanda que realmente comunicarse en más frecuencia horaria como comarca y capital o taxis subvencionados para personas con discapacidad.

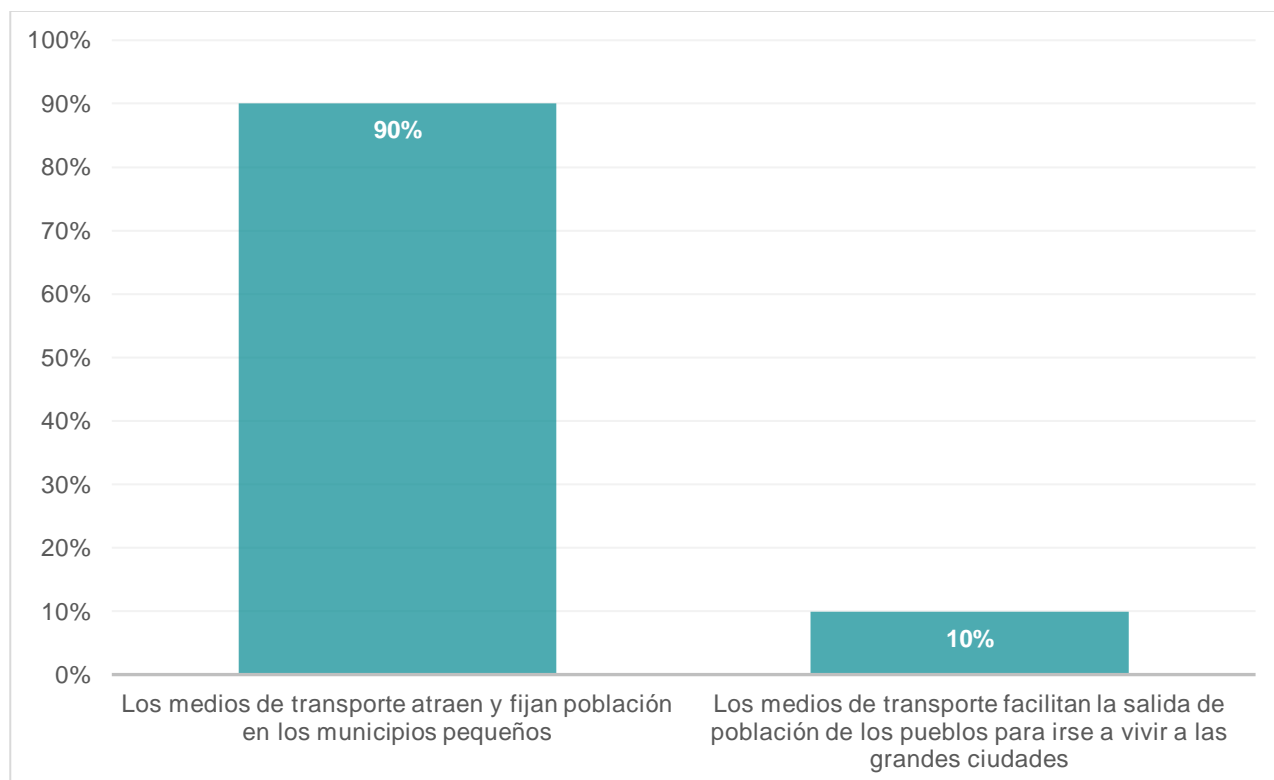
- El autobus tarda demasiado en llegar hasta la capital de provincia (Leon). Mas de una hora, que es mas del doble en coche. Además, los servicios para moverse entre los pueblos de alrededor es extremadamente escaso. Es difícil vivir sin poseer un coche privado. Aunque el tren es significativamente mas rapido que el bus o el coche, solo dispone de 2 frecuencias diarias. Pasa una vez hacia Leon, y otra hacia Ponferrada, por lo que utilizarlo es difícil e inconveniente.
- Existe una autobús que pasa a la 6.00am y que va a Almería capital pasando por diferentes municipios donde se encuentra el hospital por ejemplo. Ese Horario es inaccesible para personas mayores y niños ya que vuelve a las 18.00 de la tarde. Se pierde el día por completo y tienes que estar fuera de casa toda la jornada.
- Una única parada del autobús de ALSA (debería haber menos 2 y en las 2 direcciones). Es una pequeña marquesina en dirección a Úbeda - sin información de horarios ni destinos, ni frecuencias. Horarios incompatibles para gestiones administrativas, médico, etc., principalmente a Úbeda o a Linares. No hay comunicación directa con Baeza (dista 7 km) , para poder enlazar con el autobús a Jaén (por cierto muy mal servicio de la Estación de Autobuses de Baeza, sin atención en las pocas taquillas que hay. No dispone de tabloneros con horarios, destinos, ni correspondencias. En el pueblo no hay parada ni fija ni a demanda para el Balneario. No hay comunicación directa a Jaén. No hay servicio de autobuses coordinados con el horario de los trenes que circulan por Linares-Baeza (en los años 50, 60 e incluso 70 si había. /En los años 59 y 60 `pr tranvía)
- Aunque tiene líneas de transporte tanto tren como bus, para los horarios de trabajo y universidades no nos valen.
- No tenemos acceso directo a hospitales ni a hacienda o al sepe. No hay horarios nocturnos para jóvenes. Para ir al hospital debemos coger dos autobuses distintos. Poca frecuencia y van llenos.
- Es una población muy muy pequeña demasiado cerca de la capital de provincia y nunca ha contado con transporte público propio, la estación de tren más cercana estaba a 7km pero desde hace décadas no presta servicio.
- Ferrocarril a 4km sin servicio de acceso y ,escasa diversidad de horarios de autobuses y trenes
- Ni es transporte, ni es publico, Es como no existir.
- No hay suficiente frecuencia, muchas veces hay viajeros que se quedan en tierra, ponen autobuses en pésimo estado y hay averías.
- Que no hay, había una parada de bus que recogía a demanda, y sólo el autobús que iba a o venía de Madrid, pero lo han quitado. Siendo un pueblo que está a menos de 10 kms de Soria, ni siquiera hay un bus que una el pueblo con la capital de provincia.
- No puedes llegar al pueblo más cercano que cuenta con tiendas de alimentación ni a cualquiera con un servicio de urgencias, solo puedes ir hacia Madrid pasando por pueblos muy pequeñitos que no cuentan con ningún servicio
- Mala comunicación con Talavera de la Reina que es donde van los jóvenes a estudiar, donde vamos al hospital, a cualquier consulta médica que no sea la del médico de cabecera, donde

tenemos que ir a hacer la compra tanto para determinada comida como para el vestirnos, y donde tenemos que ir para cualquier trámite burocrático (hacienda, SS, catastro,...)

- Pocos autobuses con trayectos muy largos al parar en muchos pueblos. Más lógico más autobuses directos desde algún pueblo cercano más grande
- Las líneas de autobús que comunican el municipio con Ávila, Salamanca y Madrid son escasas y el servicio de la subcontrata es pésimo. Además el precio del peaje de la autopista que comunica Ávila con Madrid es vergonzoso y condena económicamente a toda la provincia.
- muy pocos autobuses y pasab llenos y no cogen a la gente.
- Yo creo que faltan más líneas y con mayor frecuencia. Y el tren de cercanías que una Arroyo con Valladolid y con otros pueblos, aprovechando trenes de media distancia, o creando líneas de cercanías
- Frecuencia de autobuses para gente joven, mayores y discapacitados.....para moverte fuera hay que tener coche.....Uso la bici hace 7 años
- Los autobuses no tienen un horario fijo
- Que hay pocas combinaciones y no son directas desde el municipio, hay que ir a Alcañiz muchas veces.
- Con la pandemia, se han cortado líneas de ferrocarril, por ejemplo la directa Almansa –Madrid
- La despoblacion

Por último, no hemos querido terminar la encuesta sin preguntar directamente a las personas que viven en pueblos, si ven una relación directa entre el transporte y la lucha contra la despoblación a través de la pregunta:

Medios de transporte público y despoblación



El gráfico no requiere mucha interpretación, **90%** de las personas que respondieron a esta encuesta, piensan que **los medios de transporte atraen y fijan población en los municipios pequeños**. La salida

de los pueblos para irse a vivir a las grandes ciudades, corresponde a una época pasada de nuestra historia, en concreto a las grandes migraciones campo – ciudad de finales de los años 50 del siglo XX y sobre todo de las dos décadas posteriores, donde la falta de modernización del campo unido a la dureza de este, y la creciente demanda de mano de obra en las fábricas de las ciudades, hicieron salir de sus pueblos a un gran número de personas, buscando mayores oportunidades de empleo, especialmente las mujeres, y mejores salarios. La mayoría de estas personas aprovecharon el ferrocarril, que por aquel entonces tenía una mayor presencia en el medio rural, facilitando esta salida hacia núcleos mayores de población. Esta salida masiva que multiplicó, en algunos municipios entorno a Madrid o Barcelona, por 10 su población, e hizo posteriormente, que ese fuera el criterio principal para restar o eliminar servicios de transporte en los antiguos territorios campesinos.

Actualmente el desequilibrio poblacional que sufre España, debería tener entre sus “herramientas” para combatirlo el servicio público necesario para acceder a otros servicios de primera necesidad, que como vemos, por diferentes razones, parece algo complejo en el medio rural. Sin embargo, muchos de los problemas citados en las respuestas, también conllevan sugerencias de mejora, que sería necesario tener en cuenta. Como vemos, los medios de transporte son necesarios para atraer y fijar población en los municipios del medio rural y, debiera ser considerado uno de los apoyos principales para vertebrar de forma real el territorio, equilibrar la distribución de la población y acceder de forma práctica a los servicios y comunicaciones necesarias para la fijación de aquella.



Anexo I: Formulario sobre el que se ha realizado la encuesta:

Este formulario está pensado para recoger la realidad de los servicios de transporte y su relación con otros servicios en los territorios del medio rural. Tu visión y percepción de la utilización de estos servicios, nos ayuda, a conocer si hubiera una incidencia directa en la despoblación, cual es el nivel de afectación de los servicios de transporte con respecto a otros servicios en relación con estos, y en qué medida afectan directa o indirectamente a las diferentes poblaciones que viven y/o trabajan en el medio rural.

¡Muchas gracias de antemano por tu colaboración!

Datos sociodemográficos

Los datos recogidos en esta parte servirán para determinar, los lugares desde donde se ofrecen las respuestas, densidad de población, tipo de población a la que se pertenece (jóvenes, mayores, etc), diferenciación por sexo, si se está trabajando dentro o fuera de casa por la importancia de los desplazamientos según necesidades laborales, de formación, de información o asistencia sanitaria o social.

Sexo al que perteneces *

Marca solo una respuesta.

- ☐ Mujer
- ☐ Varón
- ☐ Otro: _____

Edad *

Marca solo una respuesta.

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/> 16 años | <input type="radio"/> 46-50 | <input type="radio"/> 81-85 |
| <input type="radio"/> 16-20 | <input type="radio"/> 51-55 | <input type="radio"/> 86-90 |
| <input type="radio"/> 21-25 | <input type="radio"/> 56-60 | <input type="radio"/> 91-95 |
| <input type="radio"/> 26-30 | <input type="radio"/> 61-65 | <input type="radio"/> 96-100 |
| <input type="radio"/> 31-35 | <input type="radio"/> 66-70 | <input type="radio"/> +100 |
| <input type="radio"/> 36-40 | <input type="radio"/> 71-75 | |
| <input type="radio"/> 41-45 | <input type="radio"/> 76-80 | |

Situación laboral *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Trabajando por cuenta ajena
- ☐ Trabajando por cuenta propia
- ☐ Trabajando en casa
- ☐ Realizando tareas de cuidado profesional
- ☐ Realizando tareas de cuidado no profesional
- ☐ Apoyo en la explotación familiar
- ☐ Realizando formación reglada (colegio, formación profesional, universidad...)
- ☐ Otro: _____

Comunidad Autónoma en la que resides *

Marca solo una respuesta

- | | |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <input type="radio"/> Andalucía | <input type="radio"/> Ciudades autónomas de Ceuta y Melilla |
| <input type="radio"/> Aragón | <input type="radio"/> Extremadura |
| <input type="radio"/> Baleares | <input type="radio"/> Galicia |
| <input type="radio"/> Asturias | <input type="radio"/> La Rioja |
| <input type="radio"/> Canarias | <input type="radio"/> Comunidad de Madrid |
| <input type="radio"/> Cantabria | <input type="radio"/> Murcia |
| <input type="radio"/> Cataluña | <input type="radio"/> Navarra |
| <input type="radio"/> Castilla y León | <input type="radio"/> País Valenciano |
| <input type="radio"/> Castilla la Mancha | <input type="radio"/> País Vasco |

Provincia de residencia *

Marca solo una respuesta.

- | | |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <input type="radio"/> Álava (Araba) (País Vasco, ES) | <input type="radio"/> La Rioja (La Rioja, ES) |
| <input type="radio"/> Albacete (Castilla-La Mancha, ES) | <input type="radio"/> Las Palmas (Canarias, ES) |
| <input type="radio"/> Alicante (Comunidad Valenciana, ES) | <input type="radio"/> León (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> Almería (Andalucía, ES) | <input type="radio"/> Lérida (Lleida) (Cataluña, ES) |
| <input type="radio"/> Asturias (Principado de Asturias, ES) | <input type="radio"/> Lugo (Galicia, ES) |
| <input type="radio"/> Ávila (Castilla y León, ES) | <input type="radio"/> Madrid (Comunidad de Madrid, ES) |
| <input type="radio"/> Badajoz (Extremadura, ES) | <input type="radio"/> Málaga (Andalucía, ES) |
| <input type="radio"/> Barcelona (Cataluña, ES) | <input type="radio"/> Melilla |
| <input type="radio"/> Burgos (Castilla y León, ES) | <input type="radio"/> Murcia (Región de Murcia, ES) |
| <input type="radio"/> Cáceres (Extremadura, ES) | <input type="radio"/> Navarra (Comunidad Foral de Navarra, ES) |
| <input type="radio"/> Cádiz (Andalucía, ES) | <input type="radio"/> Orense (Ourense) (Galicia, ES) |
| <input type="radio"/> Cantabria (Cantabria, ES) | <input type="radio"/> Palencia (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> Castellón (Comunidad Valenciana, ES) | <input type="radio"/> Pontevedra (Galicia, ES) |
| <input type="radio"/> Ceuta | <input type="radio"/> Salamanca (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> Ciudad Real (Castilla-La Mancha, ES) | <input type="radio"/> Santa Cruz de Tenerife (Canarias, ES) |
| <input type="radio"/> Córdoba (Andalucía, ES) | <input type="radio"/> Segovia (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> Cuenca (Castilla-La Mancha, ES) | <input type="radio"/> Sevilla (Andalucía, ES) |
| <input type="radio"/> Gerona (Girona) (Cataluña, ES) | <input type="radio"/> Soria (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> Granada (Andalucía, ES) | <input type="radio"/> Tarragona (Cataluña, ES) |
| <input type="radio"/> Guadalajara (Castilla-La Mancha, ES) | <input type="radio"/> Teruel (Aragon, ES) |
| <input type="radio"/> Guipúzcoa (Gipuzkoa) (País Vasco, ES) | <input type="radio"/> Toledo (Castilla-La Mancha, ES) |
| <input type="radio"/> Huelva (Andalucía, ES) | <input type="radio"/> Valencia (Comunidad Valenciana, ES) |
| <input type="radio"/> Huesca (Aragon, ES) | <input type="radio"/> Valladolid (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> Islas Baleares (Islas Baleares, ES) | <input type="radio"/> Vizcaya (Bizkaia) (País Vasco, ES) |
| <input type="radio"/> Jaén (Andalucía, ES) | <input type="radio"/> Zamora (Castilla y León, ES) |
| <input type="radio"/> La Coruña (A Coruña) (Galicia, ES) | <input type="radio"/> Zaragoza (Aragon, ES) |

Población *

Número de habitantes del municipio en el que vives *

Marca solo una respuesta.

- | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="radio"/> -2.000 | <input type="radio"/> 8.001-10.000 | <input type="radio"/> 16.001-18.000 |
| <input type="radio"/> 2.001-4.000 | <input type="radio"/> 10.001-12.000 | <input type="radio"/> 18.001-20.000 |
| <input type="radio"/> 4.001-6.000 | <input type="radio"/> 12.001-14.000 | <input type="radio"/> +20.000 |
| <input type="radio"/> 6.001-8.000 | <input type="radio"/> 14.001-16.000 | |

Datos de estudio sobre transporte

En esta sección queremos conocer los transportes que se utilizan en el municipio en el que resides, así como su relación con otros municipios, frecuencia, usos de estos transportes y las comunicaciones existentes con el resto de la provincia y la comunidad autónoma.

Con qué líneas de comunicaciones públicas cuenta tu municipio *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Línea de tren de cercanías
- ☐ Línea de ferrocarril de media distancia con parada
- ☐ Línea de ferrocarril de media distancia sin parada
- ☐ Línea de ferrocarril con parada facultativa (Si pides con anterioridad que el tren pare en un municipio por el que pasa, parará)
- ☐ Línea de alta velocidad (AVE) con parada
- ☐ Línea de alta velocidad (AVE) sin parada
- ☐ Estación de autobuses con más de 1 línea de transporte
- ☐ Parada de autobús con una línea de transporte a demanda
- ☐ Parada de taxi
- ☐ Ningún servicio público de transporte
- ☐ Otro: _____

Para qué necesitas tomar el servicio público de transporte que existe en tu municipio *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Por trabajo
- ☐ Por estudios y formación
- ☐ Por salud, asistencia a citas médicas, pruebas diagnósticas, intervenciones, etc
- ☐ Acompañamiento a una persona menor, mayor, enferma o dependiente
- ☐ Tareas administrativas
- ☐ Ocio y esparcimiento
- ☐ Otro: _____

Con qué frecuencia utilizas los servicios de transporte público *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Varias veces al día (trayectos de ida y vuelta)
- ☐ Una vez al día
- ☐ Una o dos veces por semana
- ☐ Una o dos veces al mes
- ☐ Más de una vez cada 6 meses
- ☐ Menos de una vez cada 6 meses
- ☐ Nunca
- ☐ Otro: _____

Desearías poder utilizar servicios públicos de transporte con más frecuencia. Marca solo una respuesta.

*

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ Tal vez

Cuáles de los siguientes servicios y lugares se encuentran fuera de tu municipio de residencia. *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ El trabajo
- ☐ Los estudios / la formación
- ☐ El centro de salud de atención primariaEl Centro de salud de especialidades
- ☐ El hospital de referencia
- ☐ Lugares donde se realizan tareas administrativas (ejemplo hacienda, registro civil, notarías, etc....)
- ☐ Lugares de ocio, esparcimiento, culturales...etc
- ☐ Compras alimentación
- ☐ Compras vestido Ultramarinos y similares
- ☐ Compras electrodomésticos, muebles...etc
- ☐ Otro: _____

Con qué medio de transporte realizas la mayor parte de tus desplazamientos *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Coche propio
- ☐ Tren
- ☐ Autobús
- ☐ Servicios de transporte a demanda
- ☐ No me desplazo fuera del pueblo

¿En caso de contar con servicios públicos de transporte, crees que son accesibles para toda la población?

Marca solo una respuesta.

- ☐ Sí
- ☐ No

¿Tu municipio cuenta con alguna infraestructura de transporte que ya no se utilice? *

Marca solo una respuesta.

- ☐ Sí, en este caso responde a la siguiente pregunta
- ☐ No

Qué infraestructura tiene tu municipio que ya no preste servicio

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Estación de ferrocarril
- ☐ Vías de ferrocarril, con travesaños y vías Antigua vía de ferrocarril, sin travesaños ni vías Antigua estación de autobuses
- ☐ Paradas de autobuses que ya no tienen servicioParada de taxi sin servicio
- ☐ Otro: _____

Qué servicio público de transporte crees que sería bueno poner/mejorar en tu municipio *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Línea de tren de cercanías
- ☐ Línea de ferrocarril de media distancia con parada
- ☐ Línea de ferrocarril con parada facultativa (Si pides con anterioridad que el tren pare en un municipio por el que pasa, parará)
- ☐ Línea de alta velocidad (AVE) con parada
- ☐ Estación de autobuses con más de 1 línea de transporteParada de autobús con una línea de transporte
- ☐ Parada transporte a demandaParada de taxi
- ☐ Ningún servicio público de transporte
- ☐ Otro: _____

¿Tienes comunicación directa a través del tren, o el autobús con la capital de tu provincia? *

Marca solo una respuesta.

- ☐ Sí
- ☐ No

¿Tienes comunicación directa a través del tren, el autobús u otro medio de *

transporte público, con los pueblos que se encuentran a una distancia menor de 25km del tuyo?

Marca solo una respuesta

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ Con 1
- ☐ Con 2
- ☐ Con 3
- ☐ Con 4
- ☐ +de 5

Qué infraestructura de tu municipio o cercano compartido con otros, tenía tu municipio y ya no tiene.
*

¿Tienes comunicación directa a través del tren, o el autobús con otras capitales de tu Comunidad Autónoma? *

Marca solo una respuesta.

- ☐ Sí, con todas
- ☐ Con algunas
- ☐ No
- ☐ Otro: _____

En una evaluación de 0 a 5 donde 0 es la puntuación más negativa y 5 la más positiva, cuál es tu nivel de satisfacción con los servicios públicos de transportes que hay en tu lugar de residencia. Sólo los que tiene efectivamente tu municipio.

Selecciona todos los que correspondan.

	0	1	2	3	4	5
Ferrocarril	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobús	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transporte ademandado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cuál es el mayor problema de transporte con el que se encuentra tu municipio *

¿Crees que los medios de transporte atraen y fijan población a los municipios pequeños, o facilitan la migración a las grandes ciudades? *

Marca solo una respuesta.

- ☐ Los medios de transporte atraen y fijan población en los municipios pequeños
- ☐ Los medios de transporte facilitan la salida de población de los pueblos para irse a vivir a las grandes ciudades

El cuestionario ha finalizado. Gracias por tu colaboración.

Anexo II: Respuesta sobre el mayor problema que tiene tu municipio en referencia al transporte.

Horario y recogida para ir a los centros de estudios
La mala comunicación que tenemos a la hora de ir a Talavera de la Reina q es donde tenemos q hacer todos los trámites burocráticos, las compras, los médicos especialistas y el hospital.
No hay tren
Pocas líneas de autobuses
Hay autobús dos días a la semana con un horario muy malo, ineficaz para poder realizar los asuntos, ir a médico, compras , ...
Q hay Q desplazarse a otra localidad
Horarios y frecuencia
Falta de conexiones con otras comarcas
no existe transporte publico en mi municipio, solo un apaño con la empresa mombus
No hay autobús al hospital que nos corresponde
Si no tienes coche estás perdido
Menos autobuses, más caro el billete, los autobuses recorren más pueblos por lo que se alarga el tiempo y con peor calidad de servicio.
Poca frecuencia y precios elevados.
Escasísima frecuencia de autobuses, único modo de transporte público actualmente en funcionamiento.
Falta de comunicación y mínimos horarios para compaginar trabajo estudios y cualquier gestión que se necesite hacer
No hay líneas de auyobus
Escasez de líneas de autobús y trenes.
Falta de taxis y líneas de bus
Pocos trayectos al día y pocos destinos útiles
Poco servicio de autobús, no hay servicio de tren
Poco horario
El autobús no sirve para ir a trabajar fuera, porque el horario de ida y vuelta es único, una vez al día
Frecuencia horaria
Más líneas
No hay, ese es el problema.
No tener acceso al ferrocarril porque no hay autobuses para llegar a la estación de tren más cercana
Muy pocos trenes y autobuses

Este barrio está bien comunicado
todos
Debería haber mejores comunicaciones en autobús
Los horarios. La frecuencia de viajes es prácticamente inexistente
Que no hay transporte
Autobus solo tres días a la semana.
Las rutas que hacen
Horario
Horarios
Bus
Control de la velocidad de los vehículos
Frecuencia
Estamos obligados a utilizar nuestro coche para todo.
Baja frecuencia de autobuses y falta de servicios directos
No hay autobús diario
No tener autobús ya que antes siempre había para Talavera a una hora razonable Pero ahora ya si no llamas no viene Y para Madrid tampoco hay
Hay poco
Mala disponibilidad de wutobus con el talavera de la reina q es donde tenos q ir a hacer la mayoría de nuestro tramites
POCO SERVICIO UNIDO A CAMBIO DE HÁBITOS, EXCESO VEH. PARTICULAR
Poca frecuencia de autobús
Comunicaciones con talavera
La falta de comunicación con los pueblos cercanos. Hay muy pocas líneas o ninguna y las que hay tienen una frecuencia de más de 1 hora. También hay problemas en cuanto a los buos desde Madrid a Majadahonda, con frecuencias de 3 horas de espera entre las salidas de buses
Frecuencia y horarios
Se quitaron buses sábados y tardes solo hay mañanas 1 a la capital, no al centro de salud comarcal. Últimamente se ha quitado servicio durante el curso y funciona a "demanda" con el transporte escolar. Hay que apuntarse un día antes antes de las 2 con lo que si te sale alguna urgencia no puedes ir. Y para el lunes el viernes antes de las 2 también por internet. En mi caso tengo una discapacidad visual no puedo conducir y estos servicios son insuficientes. Deberían plantearse opciones de transporte complementarias a la demanda que realmente comunicarse en más frecuencia horaria como comarca y capital o taxis subvencionados para personas con discapacidad.
Buenas infraestructuras. La Comarca de las Cinco Villas, a pesar de ser la más extensa de Aragón, no tenemos ni un km de autopista, autopista ni carretera nacional.

Mala comunicación con otras provincias vecinas y precios elevados. Falta tren.
No hay
Ninguno
Que no hay
La falta de inversión en la línea de ferrocarril
Horarios y frecuencias
El estado de las carreteras y que tenemos tren pero los horarios y la frecuencia lo hacen casi inviable
Frecuencias de cercanías
No hay transporte intermunicipios.
La dispersión de la población
No hay líneas directas a la capital
Deficitario
La dependencia del vehículo privado.
Que hay una línea con un convenio antiguo obsoleto
Pocas líneas de bus con el resto de municipios de Valladolid
Poca frecuencia de autobuses
No lo hay
Solo hay autobuses a Zaragoza y con horarios limitados
Pocas líneas de autobús
que no existe una línea regular que asegure la comunicacion
No hay una línea regular que asegure la comunicación
Con la pandemia, se han cortado líneas de ferrocarril, por ejemplo la directa Almansa -Madrid
El autobús solo pasa una vez al día
No hay autobuses los fines de semana y la línea hacia el municipio donde tenemos que hacer toda clase de gestiones (hospital, gestiones administrativas, tiendas...) y donde está la educación secundaria y el trabajo de muchos ciudadanos solo funciona 3 días a la semana. Además este bus es el que conecta el pueblo con una gran capital del país, Valencia, y muchos jóvenes estudian o trabajan en esta ciudad.
La falta de presentación del servicio
Pocos buses con pocos horarios que no se suelen utilizar.
Existen varias líneas de autobús a lo largo del día, pero a veces los horarios no son accesibles. Si tienes una gestión a media mañana tienes que ir a primera hora y perder parte de ésta, porque no hay ninguna a medio día. Así pues, desde las 8:30 de la mañana hasta las 16:15 no hay ninguna línea que conecte con la capital de la provincia (a 30km de distancia). En definitiva hay que añadir un par de líneas de autobús más y distribuirlas mejor

Poco frecuencia y ausencia de autobuses directos, además de la falta de un autobús lanzadera que conecte Coín con la parada de cercanías más próxima (Cártama)
El autobus tarda demasiado en llegar hasta la capital de provincia (Leon). Mas de una hora, que es mas del doble en coche. Además, los servicios para moverse entre los pueblos de alrededor es extremadamente escaso. Es difícil vivir sin poseer un coche privado. Aunque el tren es significativamente mas rapido que el bus o el coche, solo dispone de 2 frecuencias diarias. Pasa una vez hacia Leon, y otra hacia Ponferrada, por lo que utilizarlo es difícil e inconveniente
No hay un servicio regular de transporte de viajeros de calidad, es un desastre
Ser un pueblo con una carretera que no puede abarcar el tráfico en horas y fechas puntas
Transporte diario
Falta de transporte público
Han quitado autobuses con la capital y cuando pasa no para en todos los pueblos como lo hacía antes.
No hay ningún tipo de transporte
No tenemos movilidad, solo si tienes coche propio o alguien te lleva. Hasta en epoca escolar tienen que llevarnos y traernos
Solo hay un bus de ida y otro de vuelta al día hasta Guadalajara (siendo horarios complicados), sin comunicación directa con Madrid
La frecuencia y conexión de las guaguas
Que no hay demanda
El propio estado de la carretera que conecta con el mayor núcleo cercano es deplorable (SG-411).
Sólo dos días a la semana
Demasiado uso del vehículo privado y poco uso del transporte público y viceversa.
Todos, porque por aquí no disponemos ninguna línea regular, para acercarnos a la capital para acudir a citas medicas, siempre hemos tenido que salir a coger el autobús a Barco o Piedrahita, estamos totalmente incomunicados.
Avería de trenes
Vías de comunicación no seguras
No hay apenas transporte público
Aislamiento no hay transporte público y carretera en mal estado
Todos, no hay nada de transporte publico y estoy obligado a coger el coche hasta para ir al tren o al bus. Soy ciudadano de ultima clase, aunque pague impuestos, gracias a nuestra encantadora clase privilegiada politica
Pocas opciones
La estación del ferrocarril está a más de 4km.
Esta a un kilómetro y media de la parada de bus más cercana
No tenemos diariamente transporte para trasladarnos a otros municipios

El autobús no entra al pueblo, hay que salir a la carretera
Que no tenemos ningún servicio de transporte público para desplazarnos
Solo hay un bus a Madrid a demanda y al cual hay que avisar el día anterior para que venga
Solo comunica con la ciudad más cercana y desde ahí es necesario coger otros medios de transporte para viajar más lejos
Las carreteras, no tiene ningún km de autovia
Horarios tren o bus a Zaragoza
La escasez de posibilidades
Poca frecuencia y muy saturado, necesario metro
El autobús con Madrid diario solo funciona julio y agosto. El resto del año, no
Horarios incompatibles
No viene si no le llaman
Pocos horarios. No hay autobuses buho
No hay ningún transporte
Falta de horarios y conexiones
Que solo pasa tres días a la semana
Que no hay transporte público para ir a la estación de tren
Para ir al tren, te tienes que cojer coche
El tren
Que no hay, solo se puede salir del pueblo tres días a la semana
Autobús
Las persona mayores y que no tiene coche no se puede desplazar para lo que necesite nada mas que 3 días a la semana.
No hay
Horario de autobuses
No tiene servicio al centro de salud
No, somos apenas vecinos y no interesa a nadie poner, un bus para burgos
Pues los 2 días que hay autobús no puedes llegar al centro de salud a tiempo para analítica
Que no hay transporte publico
Tiempo que tardas en moverte a cualquier sitio, los horarios que hay.
Muy pocos horarios de autobuses
Falta de transporte a diario
Sólo pasa una vez a la semana
Hay servicio muy reducido

La baja frecuencia y el precio
Falta de comunicación entre municipios, un solo medio de transporte
Pocos autobuses al día
Los horarios y la frecuencia de las comunicaciones
no hay mayor ni menor, no hay transporte regular. Es una vergüenza
Poder disponer de un medio de transporte que ahora mismo no tenemos, ojala fuera mejorar lo que hay, pero desgraciadamente vivir en un pueblo supone que tenemos que renunciar a trabajar y a estudiar si no tienes coche propio (contando con el desembolso economico que supone)
El no disponer de un transporte digno, si no tienes coche no te puedes mover y menos cuando vas con personas mayores, que en muchas ocasiones es mi caso
Escasa frecuencia en la línea de autobuses. Quitaron una estación de Renfe de cercanías y media y larga distancia muy cerca que daba servicio a mi municipio y a los de alrededor.
Xxx
Cuando hace mal tiempo (nieve) no pasan
LABAJA POBLACION EMPADRONADA EN EL MUNICIPIO HACE QUE NO NOS DESTINEN MAS TRANSPORTEN.
No funciona todos los días
La falta de calidad, el servicio es totalmente ajeno a la realidad. Las diferentes administraciones responsables no ofrecen soluciones dignas para el desplazamiento de todos los colectivos afectados. Escasa igualdad de oportunidades con otros municipios donde ademas cuentan con varias lineas de transporte
No tener
Una sola linea a demanda de escasa calidad en el servicio y horario incompatibles con las necesidades de la poblacion
No tener servicio
Pocos autobuses
Horarios, ya solo hace un trayecto en este caso Zaragoza y pueblos d alrededor de Ejea, está última se merece más serviiso d autobús a otras ciudades como Huesca Pamplona, Teruel....
Sólo puedes ir a Zaragoza y no tienes líneas para Navarra y Huesca
Los precios
La frecuencia
Q hay poca gente
Falta de horarios y trayectos
Falta de una red de transporte entre los distintos barrios del municipio
El tren la lejanía y el bus los horarios
Los horarios

Ferrocarril
Falta de líneas de autobús y tren
Salud
Teníamos la segunda estación de tren más importante de Aragon y ahora no hay combinaciones útiles de tren ni bus
Una única línea de autobús con la población donde se encuentran todos los servicios. Solo pasa una vez al día por tanto, no es útil.
No hay todos los días
Que solo hay un buen y un tren a una sola hora para ir a Zaragoza y otra para volver
Frecuencia bus
Es escaso
Escasa frecuencia de autobuses
Horarios
Solo un viaje de bus
Frecuencias y algunas localidades sin línea
La ausencia de transporte
Horarios
El tren. Hemos perdido paradas en largo recorrido, reducido frecuencia de trenes en cercanías. Difícil enlace con AVE
Que prácticamente no hay
Horarios insuficientes. Deficitario por falta de usuarios
Horarios que te permitan llegar más pronto a Zaragoza. Y comunicar la localidad con la estación de tren del pueblo de al lado.
La falta de adecuación a horarios
Baja frecuencia de las líneas
Faltan horarios para cubrir toda la demanda del municipio
Que nos van a quitar los buses
Esta incomunicado con el transporte público sino es bajo demanda
Los retrasos en el Cercanías
Frecuencia escasa y pocas plazas
Falta de autobús
Poca frecuencia de autobuses
Que casi no hay y los horarios son muy limitados
No hay autobús a talavera
Ningún importante

Muy Escaso
La despoblación de mi pueblo
Malas vías de transporte y pocos destinos.
la falta de él
Que no hay
Tren
La poca frecuencia
..
Que no hay transporte público
No existe transporte público
Todo no hay de nada 1 autobús cada 5 horas
La Frecuencia de los mismos
Quita el tren regional
los horarios y que solo hay uno al día.
Que necesitas coche propio si no no te mueves, y necesitas moverte para cualquier cosa que necesites
Ha mejorado la línea de bus que lleva a Madrid, hay muy pocos autobuses (3 al día) que te lleven a "El Escorial" ,municipio más grande y en el cual se encuentras los servicios administrativos cómo Hacienda o el hospital y las consultas de especialidades. No tenemos autobuses que nos conecten con otras zonas cercanas, Chapinería, Colmenar del Arroyo..... Para coger el tren, tenemos que ir a Robledo de Chavela, coger otro bus y tener suerte con que coincida que hay un tren, hay muy pocos al día que te lleven a Madrid. Esto complica el hecho de trabajar por la zona si no tienes carnet de conducir o coche propio, además de que si decides trabajar en Madrid, a tú jornada laboral tendrás que sumarle unas. 4 horas dependiendo de tus horarios de salida.
Insuficiente o prácticamente inexistente
Que sólo hay un horario de lunes a viernes para ir a Molina de Aragón, y dos días en semana para ir a Teruel. Dificulta mucho el que una persona joven quiera vivir aquí y seguir estudiando a partir de cierto nivel de estudios.
Que hay más afluencia, sólo en horario laboral.
No existe.
la frecuencia horaria con poblaciones del entorno es mínima
Comunicación con Soria
Falta de lineas
Pocas frecuencias en una parada
Los horarios de tren y autobus a Castellón son escasos y no coinciden con los horarios de trabajo. Las viajes son caros y tardan muchisimo
Sólo hay comunicación con la capital de provincia.

Falta de mayor servicio de autobuses, solo hay dos al dia
No para en todos los municipios
No hay
No hay tren
Necesidad de autovia
Que no hay posibilidad de transporte público
Horario difícil
Que no llega
No lo sé
minimo servicio que hace imposible la utilidad
Ahora mismo nos van a quitar la única línea de autobús que existe
Incomunicación con Ávila, Madrid y poblaciones cercanas
Falta de horarios, y precios abusivos
Pocas frecuencias
La frecuencia y escasez de líneas de autobús y de tren respectivamente.
La poca frecuencia de autobuses interurbanos y la no conexión directa con Madrid
La despoblacion
Horarios, vehículos muy viejos
No hay
La frecuencia
Los mayores y estudiantes no pueden ir a Talavera
Que no hay,ni se puede valorar
Carecer de transporte
Los horarios de salida y llegada de trenes y autobús y que no hay conexión entre los distintos pueblos.
Faltan autobuses
Que hay pocos servicios con la ciudad de referencia, Talavera de la Reina
Que hay poco servicios y hacen un recorrido muy grande, pasando por varios pueblos. Necesitamos más asiduidad y tardar menos tiempo
No hay servicio regular. Hay que desplazarse a otra Localidad
Solo hay un autobús al día
No hay tren desde Granada, Málaga o Almería
Poca frecuencia de los autobuses conectados con Madrid, e inexistencia de comunicación efectiva con muchos municipios próximos, incluyendo aquellos donde se encuentran hospitales de referencia u otros servicios como oficinas del INEM y Seguridad Social, etc.

No sale rentable y tener solo dos horas para poder coger el bus no te soluciona nada, necesitamos transporte de verdad, no que pase el autobús una vez y ya con eso decir que hay transporte. Tiene que ser realmente útil... y con varios horarios no 4 o 5 al día
Caro para el servicio. Falta de trenes entre diario y los fines de semana. No hay autobuses casi con el Escorial y no hay a Madrid
Que hay mucha escasez ya que sólo hay una línea de autobús con horario que no es accesible. Y un taxi que no se realiza mucho uso y el coste es mayor.
La poca frecuencia
Todos, solo puedes desplazarte con transporte privado. el taxi es muy caro
Que es inaccesible, sobre todo por tema de horarios. También el coste de este, hay gente que le es complicado permitírselo. No es mi caso, pero es importante pensar en los demás.
no hay
Escasez de horarios
Que poco a poco los van suprimiendo
No hay a todas horas
No hay buses en el centro
Frecuencia limitada
Que no hay, había una parada de bus que recogía a demanda, y sólo el autobús que iba a o venía de Madrid, pero lo han quitado. Siendo un pueblo que está a menos de 10 kms de Soria, ni siquiera hay un bus que una el pueblo con la capital de provincia.
Q no tiene
sólo hay comunicación hacia Madrid, no en otras direcciones
Pocos autobuses y fin de semana es peor
Frecuencia de paso
Poca frecuencia de autobuses a Madrid y mañana comunicación entre municipios
Que está muy lejos la estación ferroviaria
No hay en la actualidad
No hay ningún tipo de transporte público
Ferrocarril a 4km sin servicio de acceso y ,escasa diversidad de horarios de autobuses y trenes
Falta de autobuses, frecuencias y que no son directos
Solo hay autobús, con poca frecuencia varias horas al día, autobuses viejos e incómodos.
Ni es transporte, ni es publico, Es como no existir
Anulación de líneas de autobuses
Poca frecuencia bus y tren, problemas horario tren
No tener frecuencias suficientes
Distancia

Falta horarios en bus yñe inexistencia tren.
No hay autobús para el hospital
Horarios poco frecuentes
Algunas líneas de autobús no son diarias y tienen pocos horarios
Que los autobuses llegan y salen a la misma hora que el tren. Por lo que no sirve d emucho tenerlos. El Consorcio no atiende a razones.
No tenemos servicio de transporte público
No hay suficiente frecuencia, muchas veces hay viajeros que se quedan en tierra, ponen autobuses en pésimo estado y hay averías, no cuidan que los pasajeros cumplan con las medidas anticovid
Ninguno
No suficiente servicio a pueblos aledaños y poco servicio a Madrid
Ninguno
Frecuencia
Más frecuencia horaria y refuerzo en horas puntas así como una extra línea al escorial, donde esta el hospital.
Abandono
No hay, es un municipio pequeño
Es una población muy muy pequeña demasiado cerca de la capital de provincia y nunca ha contado con transporte público propio, la estación de tren más cercana estaba a 7km pero desde hace décadas no presta servicio.
Escasez de trenes y baja calidad
no tener mas lineas de autobuses
No hay nada.
LA INCONEXION CON LOS PUEBLOS E LA COMARCA Y CON LA CAPITAL COMARCAL
El tiempo de espera de salida y llegada de cada línea. Y que no hay alternativa de transporte si no llegas a la hora de salida a destino .
Muy poca frecuencia, que se ha visto reducida en los últimos años. Ahora mismo sólo 1 autobús de ida y otro de vuelta al día y entre semana. Haría falta servicio también en fin de semana. Además horarios no muy adecuados.
Cuesta casi 3 horas llegar a la capital y son 100 km
Pocos trayectos de bus en el día y ninguno por la noche
El no tenerlo
Conexión con municipios limítrofes
Imposibilidad de ir y venir cómodamente hacer tareas fuera de tu municipio como comprar ir a un hospital....
Prácticamente inexistente
Freqüència horària

No tenemos acceso directo a hospitales ni a hacienda o al sepe. No hay horarios nocturnos para jóvenes. Para ir al hospital debemos coger dos autobuses distintos. Poca frecuencia y van llenos.
Falta de ferrocarril
No hay autobus a Madrid y Talavera
horarios
La falta de transporte y el horario
Poca combinacion de transporte publico
Horario
No pasa el autobús más veces a la semana
Todos
Pocas comunicaciones y paradas
NO TENER CONEXION ENTRE MUNICIPIOS CERCANOS
Aunque tiene líneas de transporte tanto tren como bus, para los horarios de trabajo y universidades no nos valen.
Falta de medios
Solo viene el autobús 2 días a la semana y bajo demanda
El primer autobús pasa bastante entrada la mañana
Poca frecuencia en los autobuses.
Viene sólo un autobús y no todos los días
Pocos autobuses
Falta de horarios
La frecuencia
No hay tren
Los horarios q cada vez hay menos
Solo hay una línea de autobús y tiene horarios escasos.
Moverte a la capital
Linea de ferrocarril
Buses y taxis
Pocos autobuses
Autobus
Que hay pocas combinaciones y no son directas desde el municipio, hay que ir a Alcañiz muchas veces.
Pocas lineas de autobús
tren

Solo hay una línea de autobús dos veces por semana.
Ferrocarril
Una única parada del autobús de ALSA (debería haber menos 2 y en las 2 direcciones). Es una pequeña marquesina en dirección a Úbeda - sin información de horarios ni destinos, ni frecuencias. Horarios incompatibles para gestiones administrativas, médico, etc., principalmente a Úbeda o a Linares. No hay comunicación directa con Baeza (dista 7 km) , para poder enlazar con el autobús a Jaén (por cierto muy mal servicio de la Estación de Autobuses de Baeza, sin atención en las pocas taquillas que hay. No dispone de tabloneros con horarios, destinos, ni correspondencias. En el pueblo no hay parada ni fija ni a demanda para el Bañero. No hay comunicación directa a Jaén. No hay servicio de autobuses coordinados con el horario de los trenes que circulan por Linares-Baeza (en los años 50, 60 e incluso 70 si había. /En los años 59 y 60 `pr tranvía)
Tren (nunca a habido) autobuses había varias líneas que comunicaban el levante (alicante, murcia) con Andalucía y han desaparecido o bien ya no paran en el pueblo , comunicación con ALMERÍA capital había un autobús de ida y vuelta diario, lo han quitado (solo lunes de ida y vuelta y viernes de ida y vuelta)
Existe una autobús que pasa a la 6.00am y que va a Almería capital pasando por diferentes municipios donde se encuentra el hospital por ejemplo. Ese Horario es inaccesible para personas mayores y niños ya que vuelve a las 18.00 de la tarde. Se pierde el día por completo y tienes que estar fuera de casa toda la jornada.
De reciente instalación. No permite reserva online, con previsión importante requerida. Frecuencia muy baja.
Los fines de semana desaparece la mayoría de líneas
La escasez de horarios y lo largo del recorrido. Tardas 2 horas en llegar desde mi pueblo a la ciudad
Faltan líneas
Baja frecuencia de autobuses al día. No todos los días hay autobuses.
FRECUENCIAS CON LA CAPITAL Y CASI NULO CON LAS LOCALIDADES VECINAS
No hay transporte. Hay que recurrir al taxi suponiendo un gasto incrementado en el mes, sobre todo para las personas mayores que solamente tienen sus pensiones.
No tiene
No existe más que una línea
Los horarios, la falta de comunicación dentro de la comarca, y la falta de transportes para viajar a otras ccaa
Sólo hay autobús 3 veces por semana
Falta de autobús para estudios y trabajo
No tiene acceso A ningún transporte público
Frecuencia y recorrido
Falta de autobuses a demanda
Total dependencia del vehículo propio pues no existen servicios públicos de transporte
Muy mala comunicación con Jaén y entre aldeas

Horarios
No puedes llegar al pueblo más cercano que cuenta con tiendas de alimentación ni a cualquiera con un servicio de urgencias, solo puedes ir hacia Madrid pasando por pueblos muy pequeños que no cuentan con ningún servicio
Que hay poca gente que lo utilice y no es rentable para ninguna empresa
La falta de adecuación de horarios. Sólo hay una línea una vez al día
Que no hay ..
Horarios y frecuencia
No hay suficientes horarios de tren de cercanías. La comunicación con el municipio cercano más grande también es muy limitada
Todos
Están reduciendo los horarios a 2/3 días ida y vuelta a la semana
Que al no haber alternativa hay muchos coches en la localidad
El poco uso que se le hace al servicio público
Faltan trenes regionales
No puede acceder todo el que quiera. Es exclusivo estudiantes
No hay autovía
Horarios y rutas inadecuados
Escasa frecuencia. Para hacer una gestión tienes que pasar unas 4 horas fuera de casa.
Mala comunicación con Talavera de la Reina que es donde van los jóvenes a estudiar, donde vamos al hospital, a cualquier consulta médica que no sea la del médico de cabecera, donde tenemos que ir a hacer la compra tanto para determinada comida como para el vestuario, y donde tenemos que ir para cualquier trámite burocrático (hacienda, SS, catastro,...)
Esta opción parece descartada por la administración de manera generalizada y por tanto no se atisba mejora
No veo problema
Falta de tren
No se
Que no viene más que dos días. A partir de las 9'30 y los análisis que están a 18km son a las 9
Frecuencia
No existe
Pocos autobuses con trayectos muy largos al parar en muchos pueblos. Más lógico más autobuses directos desde algún pueblo cercano más grande
La conectividad interpueblos
La frecuencia, es escasa
Frecuencia de paso

Que tenemos conexión con las capitales pero no podemos acceder a los núcleos urbanos próximos donde efectivamente realizamos las tareas administrativas, compras...
Pocos horarios de autobuses
Poca frecuencia de línea de autobús y la falta de ferrocarril. Había un tren hace décadas y eliminaron la línea.
No hay transporte digno
El trazado de la carretera. Muy mejorable para reducir curvas y distancias.
Que solo ahí una línea
Autobús
Población, mayor y no hay transporte público, hospital a 55km (por ser lo más necesario)
Las líneas de autobús que comunican el municipio con Ávila, Salamanca y Madrid son escasas y el servicio de la subcontrata es pésimo. Además el precio del peaje de la autopista que comunica Ávila con Madrid es vergonzoso y condena económicamente a toda la provincia
Malas carreteras y obras larguísimas después de más de medio siglo sin arreglarla
muy pocos autobuses y pasab llenos y no cogen a la gente.
Baja frecuencia, horarios inútiles
Reducción drástica de frecuencias de autobuses y no comunicación con algunos municipios cercanos
Pocos autobuses, con mucho tiempo de espera
Pocos horarios de bus
Pocas salidas de buses lo que dificulta una posición laboral y de ocio desfavorable
Lo único que existe en mi municipio es taxi y autobús, y los horarios de autobuses son ridículos escasos y malos ,por incompatibilidad con médicos, trabajos, en fin con nuestras necesidades del día a día
Escasez de trenes, no hay bus a Madrid y muy pocos a San Lorenzo del Escorial
Que lo retiraron en pandemia y ya no se volvió a recuperar. Qué frente a la escasez próxima bde combustible, no sé como vamos a poder movernos para comprar alimentos básicos
Comunicación directa con Madrid
Las carreteras
Q no hay transporte público
Su ausencia y su necesidad para comunicarnos entre pueblos de la comarca y acceder a los servicios de la capital.
Escasez
Todos
La poca frecuencia de los trenes de pasajeros.
La oferta es limitada a ciertos horarios por qué si necesita conciliar con otras actividades se ha de transportar en coche propio

Hay poquísimos autobuses y la comunicación no es buena
Frecuencia del servicio
Hay pocos autobuses, 1-2 al día
Entre urbanizaciones y pueblo
Pocas facilidades para la adquisición y uso de vehículo privado no eléctrico
La escasez e incompatibilidad de horarios y la falta de autobuses
Lejanía
Horarios y rutas de autobuses
Se va perdiendo y es caro.
Falta de horarios
No hay transporte. El que hay no sirve
Más líneas de autobús
La falta de una línea regular con Navalmoral de la Mata, para comunicarnos con el resto de España y una línea regular para poder desplazarte por la comarca de La Vera
Tiempo
Yo creo que faltan más líneas y con mayor frecuencia. Y el tren de cercanías que una Arroyo con Valladolid y con otros pueblos, aprovechando trenes de media distancia, o creando líneas de cercanías
Que prácticamente no tiene servicio
Escasa o nula oferta
Las conexiones vía bus con servicios básicos como hospital, SEPE, Hacienda, Ocio son nulas o tan limitadas que nadie las utiliza.
que es caro y poca frecuencia
Los horarios
No hay autobús hasta la estación de ferrocarril más cercana
Limitación de horarios
Ferrocarril
Que no hay
la estación de cercanías queda lejiiiiisimos y no es fácil acceder a ella sin llegar en coche.
Poco y horarios imposibles
Poco servicio. Falta de comunicación con los pueblos de la comarca
Que solo hay un autobús y sólo te lleva a dos pueblos más grandes
el horario de los autobuses
una única línea con un único horario
Los autobuses no tienen un horario fijo

Que no hay transporte público entre aldeas
No hay suficiente líneas de autobús para distintos lugares
Infraestructuras
Que no hay conexión con Andalucía
Que no hay frecuencia
falta de autobuses en sabado y tener solo 1 por día, tren no hay
Solo dos dias a la semana, recogida a las 9:00 y vuelta al pueblo a las 12:10
Que no hay
Casi no hay horarios de autobus
Frecuencia de autobuses para gente joven, mayores y discapacitados.....para moverte fuera hay que tener coche.....Uso la bici hace 7 años
La regularidad de la línea de bus, más buses los fines de semana, buses nocturnos
Distancias a las paradas superiores a 3 km. Frecuencia tren de 1 vez al día. Frecuencia autobús 3 veces al día.
Muy poca frecuencia y 1 sola línea
Las frecuencias, horarios, líneas no directas...

Conclusiones

- Existe un desequilibrio en la distribución de la población que el sistema de transporte tiene el poder de reducir o ampliar como servicio público.
- **Hay una relación directa entre la falta de un transporte eficiente en el medio rural y su despoblación.** Ha crecido la población en aquellos nudos de transporte que coinciden especialmente con las líneas de ferrocarril convencional, algo que se puede ver en la superposición de mapas de ferrocarril y despoblación donde queda patente en los ejes Madrid-Alcázar de San Juan y Córdoba-Sevilla-Cádiz donde no hay líneas de Alta Velocidad.
- El transporte en el medio rural es un desafío tanto para las administraciones como para los ciudadanos. Sentarse (o no poder hacerlo) en algunas marquesinas a esperar a que pase un tren o un autobús, también lo es, en el estado en el que se encuentran, pues desanima a las personas a utilizar el transporte público.
- La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que **la población debería vivir en un radio de 5 km del centro de salud más cercano.** Por ejemplo: En Teruel, la distancia media es de 20 km.
- La despoblación también cuenta con un problema de género importante. La migración femenina hacia las ciudades tiene una base donde es importante la falta de acceso a la formación, el empleo y los servicios. Según estudios como el informe de BC3, **en el medio rural las mujeres cogen más el coche que en la ciudad.** Necesitan suplir el servicio de transportes para los siguientes casos:
 - Acompañamiento a familiares o vecinos en materia de cuidados, de atención sanitaria o administrativa.
 - Acompañamiento al colegio o instituto de menores.
 - Desplazamientos propios para cubrir sus necesidades sanitarias, sociales, administrativas, laborales, ocio...etc.
 - Recogida de menores o mayores en sus desplazamientos relacionados con las compras, el ocio, la formación no reglada...etc.
- Este mismo informe indica que en torno a **500.000 hogares son vulnerables a la pobreza relacionada con el transporte** al tener una mayor dependencia del coche. Al mismo tiempo se enfrentan mayores necesidades de movilidad y escasas alternativas al transporte privado.
- La tasa de hogares vulnerables en municipios rurales es casi cuatro veces mayor que en los urbanos.
- El sector del transporte es el responsable de más de una cuarta parte de las más emisiones de gases con efecto de invernadero a nivel mundial. El **79%** de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión Europea son debidas a la quema de combustibles para usos energéticos o de transporte, según datos de Eurostat.
- La red de transporte público por autobús. atiende a un total de **4.146** paradas que se encuentran repartidas entre **2.403** poblaciones pertenecientes a **1.840** municipios de la geografía nacional. España tiene **8.132** municipios. Esto supone que la red de transporte de

viajeros bajo la marca Autobuses de España, da servicio al **23%** del conjunto de municipios, quedando fuera el **77%** restante, cifras muy parecidas a lo que supone el porcentaje de municipios de menos de 5.000 habitantes con el **78%**.

- Con una red, aunque radial, más completa y más mallada, el autobús es el transporte más utilizado en el medio rural.
- La combinación de ambos medios de transporte (tren y autobús) es necesaria para mejorar la conectividad.
- Algunos datos arrojados por la encuesta sobre la **“Percepción de los habitantes sobre el transporte público en áreas rurales.”**
 - El perfil de la mayoría de las personas entrevistadas es: **Mujeres, que se encuentran entre los 21 y los 65 años, que trabajan por cuenta ajena, y que viven en territorios rurales en municipios de menos de 2.000 habitantes.**
 - El **72%** de las personas entrevistadas está en activo, de estas el **52%** trabaja por cuenta ajena.
 - El **72%** usa el coche propio.
 - El **63,3%** de las personas entrevistadas cuentan con algún medio de transporte en su municipio.
 - El medio de transporte público más utilizado en el medio rural es el autobús con un **22%**
 - El porcentaje mayor de infraestructuras de transporte público corresponde con la opción: *“Una parada de autobús con una línea”* que supone el **36%** de las respuestas.
 - Sólo un **8,2%** utiliza el transporte a demanda que califican con una puntuación sensiblemente más baja que su equivalente, el autobús. En cuanto al nivel de satisfacción, entre 0 como nivel más bajo y 5 como el más alto, ninguno de los transportes públicos alcanza una puntuación representativa por encima del **2**, alcanzada por el **servicio de autobús**. El servicio ferroviario es el que obtiene puntuaciones más bajas predominando con gran diferencia las respuestas que lo evalúan con 0.
 - Sólo el **6,3%** cuenta con la opción de utilizar los servicios de transporte ferroviarios operativos.
 - Al preguntar por infraestructuras de transporte público en desuso, vemos que existe al menos un **24%** de infraestructuras que entran dentro de esta categoría. De esta, en respuesta múltiple, casi el **42%** corresponde al ferrocarril, casi el **48%** al autobús, y algo más del **10%** al taxi.
 - Las principales motivaciones, en respuesta múltiple, para utilizar el transporte público son: Los cuidados y la salud con un **68%**, el ocio y el esparcimiento con un **52%**, las gestiones administrativas con el **45%** y la formación y el trabajo con un **31%** y un **39%** respectivamente. Hay que hacer notar que tanto la formación como el trabajo implican la sincronización diaria con horarios de entrada y salida.

- Ante estas necesidades de uso, llama la atención que el **40%** de las poblaciones a las que pertenecen las personas encuestadas no tengan una comunicación directa con la capital de su provincia, el lugar donde normalmente se encuentran los servicios de cuidados y salud, los de gestión administrativa, y la mayoría de los relacionados con trabajo o formación, sobre todo en niveles de grados universitarios.
- En cuanto a la comunicación directa a través del transporte público terrestre con los pueblos que se encuentran a una distancia menor de 25 km, lo que estaría relacionado con los desplazamientos a nivel comarcal, casi el **40%** carece de ellos. El **25%** responde de forma positiva. De estos, en diferentes porcentajes que van desde el **12,3%** que tienen relación con un pueblo al **4,5%** que tienen comunicación directa con más de 5 pueblos, vemos que la relación comarcal por transporte público es pobre.
- A la pregunta: ¿Desearía poder utilizar medios de transporte públicos con más frecuencia en su municipio? Un **87,7%** responde: Sí. Sólo el **2,6%** responde de forma negativa.
- La pregunta que relaciona el transporte con la despoblación, con qué estaría más de acuerdo: Los medios de transporte atraen y fijan población en los municipios pequeños o Los medios de transporte facilitan la salida de población de los pueblos para irse a vivir a las grandes ciudades, un **90%** de las respuestas se identificaban con la primera opción.
- El cuestionario tenía una pregunta abierta que permitía expresar cual era el mayor problema de transporte con el que se encuentran los municipios. Tras agruparlas nos encontramos sobre todo con la **falta de horarios, la falta de conexiones con pueblos cercanos y otras comarcas, la carencia de líneas de autobús, la mala comunicación con los lugares donde se encuentran los centros administrativos, de formación y de salud, las faltas de conexiones entre autobuses y la estación de tren más cercana, la supresión continua de servicios que se relaciona con una falta de demanda de los mismos al no cumplir con las necesidades de frecuencias y horarios. Que no hay servicio de ferrocarril, entendemos que existe la infraestructura, pero o no paran o ya no pasan trenes. El mal servicio o el alto precio. Incluso que no hay un transporte público.**
- Para hacer estas agrupaciones de respuestas antes se leyeron estas con la metodología de observación clásica y serían destacables respuestas como las siguientes:
 - *Buenas infraestructuras. La Comarca de las Cinco Villas, a pesar de ser la más extensa de Aragón, no tenemos ni un km de autopista, autopista ni carretera nacional.*
 - *Optimización del servicio: Menos autobuses, más caro el billete, los autobuses recorren más pueblos por lo que se alarga el tiempo y con peor calidad de servicio.*
 - *La mala comunicación que tenemos a la hora de ir a Talavera de la Reina q es donde tenemos q hacer todos los trámites*

- *burocráticos, las compras, los médicos especialistas y el hospital.*
- *El autobús no sirve para ir a trabajar fuera, porque el horario de ida y vuelta es único, una vez al día*
- *POCO SERVICIO UNIDO A CAMBIO DE HÁBITOS, EXCESO VEH. PARTICULAR*
- *No hay, ese es el problema.*
- *Estamos obligados a utilizar nuestro coche para todo*
- *Hay autobús dos días a la semana con un horario muy malo, ineficaz para poder realizar los asuntos, ir a médico, compras*
- *Falta de comunicación y mínimos horarios para compaginar trabajo estudios y cualquier gestión que se necesite hacer*
- *No hay autobús al hospital que nos corresponde*
- *La dispersión de la población*
- *No tener acceso al ferrocarril porque no hay autobuses para llegar a la estación de tren más cercana*
- *El estado de las carreteras y que tenemos tren pero los horarios y la frecuencia lo hacen casi inviable*
- *Quitaron buses sábados y tardes solo hay mañanas 1 a la capital, no al centro de salud comarcal. Últimamente se ha quitado servicio durante el curso y funciona a "demanda" con el transporte escolar. Hay que apuntarse un día antes antes de las 2 con lo que si te sale alguna urgencia no puedes ir. Y para el lunes el viernes antes de las 2 también por internet. En mi caso tengo una discapacidad visual no puedo conducir y estos servicios son insuficientes. Deberían plantearse opciones de transporte complementarias a la demanda que realmente comunicarse en más frecuencia horaria como comarca y capital o taxis subvencionados para personas con discapacidad.*

La movilidad rural en España: experiencias, retos, buenas prácticas y prioridades

Jornada celebrada: 27 de noviembre de 2025 - Ateneo La Maliciosa – Madrid.

Modera Loles Díaz Aledo, presidenta de la Fundación Grandes Amigos

Intervenciones:

- Representante de Ecologistas en Acción.
- Ponencia 1. Ángeles Marín Andreu (Directora General de Políticas contra la Despoblación, Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico -MITERD-).
- Ponencia 2. Lucía Martínez Riveiro (Directora general de Estrategias de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible -MITMS-).

Mesa redonda 1. Investigaciones y experiencias.

- Ana Rabadán (investigadora social y miembro de la organización Sentido Social).
- Tomás Rodríguez Villasante (profesor y Doctor en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense de Madrid).
- Julio del Pino (profesor titular de Sociología en la UNED y miembro del equipo investigador del proyecto “La brecha rural”).
- Estefanía Liaño Pérez (representante del colectivo juvenil La Bardal).

Mesa redonda 2. En la búsqueda de soluciones.

- Adrián Fernández Carrasco (director de sostenibilidad y eficiencia energética en Renfe).
- Carla Gómez Castellví (representante de Som Mobilitat).
- Xavier Ginés (miembro del Forum de Nova Ruralitat y su proyecto Mobion Rural).
- Loli Hernández (licenciada en Trabajo Social y experta en procesos comunitarios).
- Mesa abierta de debate y construcción colectiva. Prioridades de acción en materia de movilidad rural.

Conclusiones y cierre.

https://www.youtube.com/watch?v=RUO_2mqEHo0&t=214s

Estudio DAFO – CAME a partir de los datos y la jornada

Debilidades y Correcciones:

- El transporte en el medio rural no suele ser rentable. No debe serlo tampoco pues está sirviendo para generar derechos equitativos en la población.
- Las personas que soportan pobreza en el transporte tienen que dejar pasar obligatoriamente oportunidades de formación o laborales debido a esta carencia. Acceso a transporte gratuito a las personas más vulnerables como estudiantes, jóvenes, mayores personas sin empleo, personas con personas dependientes a su cargo que realicen acompañamiento por cuidados que vivan en el medio rural.
- **Ejemplo** que de debilidad del territorio: Castilla la Mancha ha sido la primera comunidad autónoma que se ha tenido AVE, las cinco capitales de Castilla-La Mancha. Paradójicamente los ciudadanos de Castilla-La Mancha han perdido el tren (servicios y líneas) por causa de las inversiones en infraestructuras de alta velocidad y cierre de algunas de las convencionales.
- Red radial de transportes. Más mallada en el caso del autobús y ambas claramente insuficientes para sostener la movilidad a escala local y comarcal en el medio rural.
- Falta de rentabilidad del transporte en el medio rural. El transporte no debe de ser rentable, debe servir para generar unos derechos equitativos en la población. El transporte debe ser contemplada como una variable que sirva para frenar la despoblación en el medio rural español equilibrando la distribución poblacional en el total del territorio ya que ayudaría a mitigar los problemas de la sobrepoblación de las grandes ciudades y los generados por la despoblación en el 90 % del territorio.
- Escasas frecuencias y horarios desajustados a las necesidades de desplazamiento de las poblaciones. Estudios de necesidades y desplazamientos realizados en diferentes niveles; Regional, comarcal y local, con la colaboración de las diputaciones, mancomunidades y ayuntamientos, aplicándose los cambios pertinentes mediante la aplicación de la intermodalidad en los desplazamientos. Así mismo se estudiarán formas para ampliar la información de los transportes públicos en las páginas de los ayuntamientos, no sólo de los municipios a los que representan, sino con información a nivel local y comarcal, para facilitar y favorecer su mayor uso.
- Estructura radial y centralista del transporte ferroviario. Esta estructura favorece que muchos de los desplazamientos comarcales se conviertan en desplazamientos de larga distancia. Obliga a pasar por Madrid. De igual forma según se alejan sus servicios de comunicación del centro, se abren huecos de servicios, especialmente en la España interior, con trenes que no paran independientemente de que sean de rutas de servicio público (Media Distancia, Avant) o servicios comerciales (Intercity, AVE). Para que los servicios de media y larga distancia no se vieran desfavorecidos por paradas intermedias, lo lógico sería fortalecer el servicio de Cercanías. Reforzando los servicios regionales y comarcales con mayores frecuencias acercando a los viajeros a las paradas pertinentes de media y larga distancia y, conectando entre ellas. Impulsar una red mallada en forma de tela de araña, realizando un mantenimiento correcto, reparando y reabriendo aquellas infraestructuras que facilitaban la interconexión a nivel de comunidad autónoma. Con ello se conseguiría aumentar un 23% la comunicación a través de la recuperación y modernización de infraestructuras. Esta medida sería de alcance intermodal, beneficiándose el transporte público ferroviario en vías de red convencional, recuperación y acondicionamiento de estaciones, electrificación y posibilidad del aumento de velocidades por la mejora del mantenimiento estructural. El sistema mallado en forma de tela de araña, se podría complementar con el transporte público por carretera, de alcance regional y comarcal interconectando municipios y estaciones ferroviarias. Un punto

importante sería el mantenimiento adecuado del estado de las paradas de autobús, en seria situación de abandono en el medio rural, con horarios, recorridos y enlaces bien diseñados y accesibles de forma tanto analógica como digital.

- Casi el 40% de municipios del medio rural no tienen conexión con la capital de su provincia. Recudir hasta eliminar esta desigualdad conectando directamente, o en recorridos de menos de 1 hora con la capital de su provincia, donde tienen que realizar desplazamientos por motivos médicos, laborales, de formación, administrativos o de ocio, entre otros, a través de transporte público, con horarios y frecuencias adaptadas a las necesidades de las y los usuarios y los horarios de los servicios mencionados, o sistemas de transporte sin conductor de vehículos cero emisiones a disposición de los municipios. **Desaconsejamos totalmente el sistema de transporte a demanda, que según el estudio no satisface: ni desplazamientos, ni tiempos, ni horarios.**
- Partimos de un estado de déficit provocado por la acometida de infraestructuras y mantenimiento de líneas AVE. Es necesario parar los proyectos de nuevas líneas de alta velocidad, reforzar el mantenimiento de las líneas de la red convencional para que a su vez puedan alcanzar mayores velocidades y resultar ventajosas, contrarrestando el déficit. Cambiar la alta velocidad por la velocidad alta. Esto tiene una implicación energética, de sostenibilidad y de aumento de coste. La mayor velocidad también implica un mayor consumo de energía que no sería sostenible. Se recomienda, por tanto, no superar los **220 km/h** pues a velocidades superiores a estos la maquinaria sufre en mayor medida, requiriendo un mayor mantenimiento y un incremento exponencial del coste. Estas medidas entrarían dentro de lo que serían prioridades de política destinadas a hacer el ferrocarril aún más sostenible y con menores costes.
- Los convenios con las empresas de autobuses son demasiado amplios ambiguos, amplios en el tiempo, lo que no da lugar a realizar los cambios ajustados a las nuevas necesidades de la población rural. Quien diseña los horarios y rutas no tiene en cuenta a ésta. La optimización de rutas es una denominación perversa. Aúna lo que habían sido varias rutas en una. ¿Por qué? No sólo por causas económicas para ahorrar los trayectos que antes realizaban varios conductores/as con una flota de autobuses menor, también existe la dificultad que estas empresas tienen en encontrar conductores/as que vivan en estos lugares.
- Autoodio por aquello que se relaciona con lo rural y que obedece los intereses del urbanocentrismo. Activar técnicas participativas entre la población rural para trabajar y contrarrestar esa sensación de derrota. **Es preciso que se active para dismantelar esa perspectiva urbana en el medio rural. Ejemplo:** que un profesor rural pueda elegir su propio territorio para trabajar en él y acabar con la rotación de profesionales que no quieren estar en territorios ajenos.

Amenazas a **Afrontar y recomendaciones para hacerlo:**

- Visión desde el punto de vista urbano del medio rural. Algo que denota desconocimiento de estos territorios y pone a disposición sus propios recursos al servicio en los territorios más poblados.
- Se confunde la privatización con la utilización de recursos en el transporte del propio territorio.
- No puede haber soluciones privadas para problemas públicos, pero son las administraciones de los territorios las que deben gestionar el transporte de sus propios territorios y en ocasiones rechazan esta responsabilidad.
- La inversión en tren se ha centrado en las grandes ciudades, en la conexión con AVE de grandes ciudades y se ha olvidado totalmente al medio rural.

- Inversiones en infraestructuras que siguen fomentando el consumo de combustibles fósiles como el transporte con camiones en lugar del tren de mercancías. **Ejemplo:** Mas carriles automovilísticos para la circulación de camiones, en lugar de lanzaderas de autobuses 0 emisiones que acerquen a las personas a las estaciones de tren con horarios sincronizados.
- La red de transporte público no está preparada para las nuevas inclemencias atmosféricas y desastres medioambientales que están incrementando sus efectos en los municipios del medio rural como DANAs, borrascas como "Filomena "o incendios forestales incontrolados. **Preparar el sistema de transporte, especialmente reforzando el ámbito local y toda la red ferroviaria convencional para afrontar estos fenómenos para no aislar a los municipios más vulnerables.**
- La electrificación ferroviaria de las vías que ahora funcionan con diésel es cara, más de medio millón de euros por km. **Búsqueda de alternativas para no aislar estas zonas. No perder la infraestructura para aprovecharla en el futuro con nuevas formas de energías no contaminantes ahora desconocidas o en fases experimentales.**
- La utilización del criterio densidad de población y número de habitantes para establecer los servicios amplía la brecha de despoblación en relación con los servicios de transporte público. **Es necesario que este criterio desaparezca, si es que se quiere revertir de forma real la despoblación española en los municipios de interior especialmente.**
- Las mujeres del medio rural están supliendo servicios deficientes de transporte, de cuidados, de acceso a la formación, de acceso al ocio en menores, adolescentes, personas con discapacidad, personas mayores o de gestión administrativa. Esta sobre carga, unida a la de encontrar menores oportunidades de desarrollo laboral, hacen que sean las primeras en buscar mejores opciones en grandes ciudades con servicios más accesibles. Esto está relacionado con la despoblación pues son las mujeres quienes más migran llevando tras ellas al resto de la familia.
- La administración dificulta con sus pliegos de condiciones y criterios de valoración la entrada de empresas pequeñas de los propios territorios, no sólo en transporte, sino en otros temas que le afectan como puede ser no sólo en el transporte sino, en los relacionados con los servicios de proximidad, que forman parte de estos territorios y fijan población en ellos.
- Las islas, contemplados como territorios rurales también, apenas son incluidas en la temática del transporte y sus efectos. El problema de las Islas es que todas las grandes poblaciones tienen parte rural abandonada (atomizada). Los centros de salud...formación...etc se encuentran a más de 15 km en las grandes poblaciones y sus accesos están saturados de coches de alquiler turístico, cuya afluencia impide el paso de la guagua, los autobuses públicos de las Islas. No se limita el tránsito de estos coches de alquiler, porque forman parte de los intereses turísticos, pero excluyen a las personas de las zonas rurales y dificultan su acceso a los servicios que necesitan.
- En cuanto a la sostenibilidad en las islas ¿Dónde esta el interés en la movilidad sostenible cuando se permite la entrada en parques naturales en vehículo privado saturando los accesos y emitiendo gases procedentes del carbono?
- Barreras impuestas por el desconocimiento de los diferentes actores implicados de los códigos propios del resto, como pueden ser: el lenguaje administrativo. Los usos y modos de vida de los diferentes territorios del medio rural, culturas, y patrimonios construidos de forma comunal. El lenguaje académico. Términos, códigos de conducta y formas de trabajo de las operadoras de transporte terrestre como RENFE, ADIF, AVE, FEVE, o las que operan dentro de bus.es Autobuses de España. Lo urbano - normativo Otras barreras que sería pertinente su investigación. Dentro de estas barreras también estarían las investigaciones participadas que recogen las necesidades de los territorios y que no llegan

de forma adecuada, o simplemente no se leen por falta de tiempo para hacerlo, por parte de quien tiene el poder de decidir cómo gestionar desde la administración un servicio.

Fortalezas que **Mantener**:

- Tener derecho a vivir donde se quiera vivir y tener derecho a disfrutar de los bienes y servicios donde estoy viviendo.
- Dar prioridad a los servicios públicos (que repercuten en la buena distribución y equilibrios territoriales y, satisfaciendo el acceso a los servicios de primera necesidad de sus habitantes) Estos generan una economía endógena de mayor recorrido y menos fluctuante. Los servicios comerciales satisfacen una economía relacionada con actividades más relacionadas con el ocio y el negocio derivado de éste, que también puede tener cabida, pero que hay que tener en cuenta que es más fluctuante y que en situaciones como la que se generó durante la pandemia de COVID, este sector fue un lastre para la economía y perjudicó a los negocios y empleos relacionados con él. En el medio rural siempre ha funcionado la diversificación, la convivencia con el medio y el tejido social.
- Electrificación de 2.500 kilómetros de vía que funciona con trenes diésel van a permitir reducir el 80% de las emisiones de carbono. **Aprovechar esta electrificación e incentivar estos trayectos.**
- El diagnóstico está hecho desde varios puntos de vista que habría que saber complementar desde las administraciones, con sus debidas competencias, y los actores implicados teniendo en el centro a la ciudadanía para no pervertir, con los intereses y competencias de poder ajenos a esta, el servicio de transporte terrestre.
- Conseguimos reivindicar la puesta en marcha de soluciones aunando fuerzas a partir de diferentes ideologías para reivindicar la puesta en marcha de las soluciones propuestas a quien gestiona el servicio.

Oportunidades que **Explotar (Impulsar)**:

- Acercar los bienes a los ciudadanos algo fundamental porque evitamos una movilidad innecesaria. Estos pueden hacerlo a través de servicios itinerantes de calidad.
- Acercar comarcas que tienen o han visto incrementado su número de habitantes a aquellas menos favorecidas demográficamente para ejercer un foco tractor de población a través del transporte público y las comunicaciones.
- El transporte local como sistema de desplazamiento a refugios climáticos a través de la demanda municipal o de servicio para llevar a personas a centros médicos donde no llega el transporte público. No nos estamos refiriendo al servicio de transporte sanitario compartido pues este no da servicio por ejemplo a la visita de enfermos/as en hospitales, o a citas médicas no requeridas por un profesional médico.
- Plazas de aparcamiento de carga exclusivo para los vehículos de uso compartido facilitados por los ayuntamientos donde transiten.
- Unificación de tarifas, billete único multimodal.
- Coordinación de diferentes actores en materia de transporte y despoblación.
- Réplicas de experiencias positivas mencionadas enumerando de la siguiente forma:
 - Qué experiencia
 - Beneficios que ha aportado en diferentes ámbitos como la accesibilidad, la sostenibilidad, la fijación de población o la conectividad.
 - Como lo ha realizado, metodología y actores implicados
 - Financiación

- Evaluación de las necesidades y los logros alcanzados.
- Sustituir el transporte a demanda con resultados negativos por **líneas de autobuses lanzaderas de conexión, intercomarcales e intracomarcales**, con servicios esenciales para la ciudadanía, como estaciones de ferrocarril, centros de salud, hospitales, centros administrativos, centros de formación y capitales de provincia, donde podrían estar todos estos servicios. Se diseñarían con estudios de necesidades ajustados a los horarios de los servicios y a las personas.
- Realizar un programa de coordinación e información de los recursos en materia de transporte a diferentes niveles, regional, comarcal y local. Este punto estaría relacionado con la celebración de Mesas de Movilidad Rurales que integren y permitan la participación de las administraciones públicas pertinentes, el mundo académico/de la investigación social en materia de transportes y la sociedad representada por entidades, plataformas y asociaciones.
- El derecho y el deber de la participación como ciudadano de primer orden. La participación en el medio rural es mucho más efectiva que en el urbano.

Agradecimientos:

Damos las gracias a todas aquellas entidades y personas sin el que este estudio hubiera sido posible, en especial a las Asociaciones de Mujeres y aquellas personas que componen la ciudadanía del medio rural, sin cuyas respuestas no habría material de estudio alguno.

A la Coordinadora por el Ferrocarril Público y Social impulsora de la idea de conocer la realidad de los transportes.

A todas aquellas personas de la Administración, del ámbito académico y a las entidades sociales, que se han prestado a participar en la jornada **“La movilidad rural en España: experiencias, retos, buenas prácticas y prioridades”** de donde se han extraído la matriz DAFO – CAME, complementando las conclusiones.

Especialmente damos las gracias a Loles Díaz Aledo por conducir tan magistralmente esta jornada.

Y finalmente queremos agradecer a Ecologistas en Acción, no sólo el facilitar, orientar, facilitar información y apoyar este estudio desde el primer momento, además de organizar, conectar y hacer partícipes a personas y entidades imprescindibles para lograr un propósito social importante como es el acceso al transporte y la comunicación de forma sostenible, vertebradora e integradora.

