



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE  
INGENIEROS DE CANALES CAMINOS Y  
PUERTOS**



MASTER UNIVERSITARIO EN GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN EN INGENIERIA  
CIVIL

---

**IMPACTO SOCIAL DE LAS  
INFRAESTRUCTURAS EN POBLACIONES  
RURALES Y SU IMPORTANCIA PARA LA  
SOSTENIBILIDAD SOCIAL EN LA  
CONSTRUCCIÓN. ESTUDIO EN SARRIÓN Y  
RUBIELOS DE MORA (TERUEL)**

---

AUTORA/AUTHOR: <b>AURORA DE MEDIAVILLA MARTÍNEZ CONTEL</b>	FECHA/DATE: <b>JULIO DE 2016</b>
DIRECTOR/SUPERVISOR: <b>VICTOR YEPES PIQUERAS</b>	PÁGINAS: <b>397</b>
UNIVERSIDAD/UNIVERSITY: <b>UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA</b>	
PALABRAS CLAVE/KEYWORDS: <b>SOCIAL SUSTAINABILITY, SOCIAL IMPACT, RURAL DEVELOPMENT, INFRASTRUCTURES IMPACT, RURAL EXODUS</b>	

## ÍNDICE

<b>RESUMEN</b> .....	<b>3</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>4</b>
<b>RESUM</b> .....	<b>5</b>
<b>CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>7</b>
1.1. Introducción.....	9
1.2. Planteamiento del problema.....	10
1.3. Justificación de la investigación.....	10
1.4. Planteamiento de la investigación.....	11
1.4.1. Objeto.....	11
1.4.2. Objetivos.....	11
1.4.3. Hipótesis.....	12
1.4.4. Alcance.....	12
1.5. Metodología de investigación.....	12
1.6. Contenido y estructura del documento.....	14
<b>CAPÍTULO 2: CONTEXTO</b> .....	<b>17</b>
2.1. Provincia de Teruel y Comarca de Gúdar – Javalambre.....	19
2.2. Sarrión.....	22
2.3. Rubielos de Mora.....	27
2.4. Autovía A-23.....	33
2.5. Ferrocarril.....	35
<b>CAPÍTULO 3: ESTADO DEL ARTE</b> .....	<b>39</b>
3.1. Acercamiento preliminar.....	41
3.2. Primeras búsquedas e identificación de las palabras clave.....	42
3.3. Búsqueda en la bibliografía y artículos citados.....	46
3.4. Clasificación de artículos.....	46
3.5. Explotación de datos.....	46
3.5.1. Artículos totales.....	46
3.5.2. Autores con mayor número de publicaciones en este campo.....	47
3.5.3. Años de publicación.....	48
<b>CAPÍTULO 4: MARCO TEÓRICO Y GENERALIDADES</b> .....	<b>49</b>
4.1. Introducción.....	51
4.2. Sostenibilidad social y desarrollo sostenible.....	52
4.2.1. Definiciones.....	52
4.2.2. Sostenibilidad social y proyectos de infraestructuras.....	54
4.2.3. Partes implicadas en la sostenibilidad social.....	55
4.3. Impacto social de las infraestructuras en el medio rural. Exclusión social y calidad de vida relacionadas con el transporte en el medio rural.....	57
4.3.1. Definiciones.....	57
4.3.2. La importancia de estar comunicado.....	60
4.3.3. El ferrocarril como alternativa al automóvil.....	64
4.3.4. Ferrocarril y automóvil. Ventajas e inconvenientes.....	66
4.3.5. La importancia de la calidad del servicio.....	67
4.3.6. Aspectos económicos.....	70
4.4. Desarrollo rural.....	72

4.5. Migración.....	75
4.5.1. Éxodo rural.....	77
4.5.2. Repoblación rural.....	79
<b>CAPÍTULO 5: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>85</b>
5.1. Tipo de investigación.....	87
5.2. Metodología.....	87
5.3. Diseño y estructura de la encuesta.....	88
5.4. Envío y recopilación de datos.....	89
5.4.1. Sarrión.....	89
5.4.2. Rubielos de Mora.....	89
5.5. Población y muestra.....	90
5.5.1. Sarrión.....	90
5.5.2. Rubielos de Mora.....	90
5.6. Caracterización de la encuesta.....	91
5.6.1. Sarrión.....	92
5.6.2. Rubielos de Mora.....	98
5.7. Limitaciones de la encuesta.....	104
<b>CAPÍTULO 6: ANÁLISIS DE RESULTADOS .....</b>	<b>105</b>
6.1. Sarrión.....	107
6.1.1. Fiabilidad de la encuesta.....	107
6.1.2. Análisis descriptivo.....	108
6.1.3. Análisis paramétrico.....	113
6.1.4. Análisis multivariante.....	130
6.2. Rubielos de Mora.....	139
6.2.1. Fiabilidad de la encuesta.....	139
6.2.2. Análisis descriptivo.....	141
6.2.3. Análisis paramétrico.....	146
6.2.4. Análisis multivariante.....	161
<b>7. CONCLUSIONES.....</b>	<b>169</b>
7.1. Estado del Arte y Marco Teórico.....	171
7.2. Análisis estadístico.....	173
7.2.1. Sarrión.....	173
7.2.2. Rubielos de Mora.....	189
7.3. Comparación entre pueblos y con el estado del arte.....	201
7.4. Generales.....	224
<b>8. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>225</b>
<b>9. ANEXOS .....</b>	<b>237</b>
9.1 Anexo 1. Encuesta.....	239
9.1.1. Diseño de la encuesta.....	239
9.1.2. Encuesta Sarrión.....	243
9.1.3. Encuesta Rubielos de Mora.....	250
9.2. Anexo 2. Búsqueda bibliométrica.....	257
9.3. Anexo 3. Análisis estadístico.....	283
9.3.1. Análisis Sarrión.....	283
9.3.2. Análisis Rubielos de Mora.....	303
9.3.3. Histogramas y diagramas de caja de Sarrión.....	323
9.3.4. Histogramas y diagramas de caja de Rubielos de Mora.....	360
9.4. Anexo 4. Listado de tablas, figuras e imágenes.....	385

## RESUMEN

La construcción de una infraestructura de transporte no solo conlleva consecuencias económicas, muy estudiadas ya que en España las infraestructuras del transporte las financia, en su mayoría, el estado, si no que también tienen un gran impacto social.

La revisión de la literatura sobre sostenibilidad social en la construcción habla de varios implicados cuando una infraestructura se construye y se explota. Entre estos implicados se encuentran los habitantes de las poblaciones cercanas a estas infraestructuras y como estas afectan a su calidad de vida. Pero esto tiene dos lecturas, porque si ciertas infraestructuras afectan a una población, la ausencia de estas también trae consecuencias a los habitantes de ciertas zonas, sobre todo en el medio rural.

En esta investigación se pretende analizar el impacto que tienen las infraestructuras en la calidad de vida de dos poblaciones diferentes de la misma comarca: Gúdar-Javalambre (Teruel). Una de ellas es Sarrión, un pueblo que cuenta tanto con estación de ferrocarril como con la cercanía de una autovía (autovía A-23), y Rubielos de Mora, otro pueblo cercano a Sarrión pero sin línea de ferrocarril y alejada de la misma autovía.

La investigación esta compuesta de dos partes, la primera consiste en una revisión de la literatura para poder identificar los factores y variables que definen el impacto social que tienen las infraestructuras o la ausencia de estas en poblaciones rurales. Tras esto, se diseñan dos encuestas con las mismas variables para realizar una en Rubielos de Mora y otra en Sarrión.

La última parte de la investigación consiste en analizar los datos estadísticamente mediante el programa informático spss en su versión 24 para llegar a unas conclusiones y comparar estas con lo establecido en el estado de la cuestión.



## ABSTRACT

Transport infrastructure development not only entails economic consequences but also have a big social impact.

The examination of the literature about social sustainability in Construction shows that there are several participants when an infrastructure is built and exploited. One of those groups involved in the process are the inhabitants of the communities located near those infrastructures, and their living standard can be deeply influenced. This has two interpretations, as while some infrastructures affect a population in some areas, the absence of them will carry consequences too, particularly in the rural environment.

This research study aims for an assessment of the impact caused by the infrastructures on two different communities in the same area: Gúdar-Javalambre (Teruel). One of those is Sarrión, a village that has both a rail station and a highway nearby (A-23). The second village is Rubielos de Mora, located near Sarrión but without a railway line and somewhat distant from the highway.

The research has been organized in two parts. The first one is a review of the literature which intends to analyze the factors and variables that define the social impact that infrastructures have on those rural communities. After this, two surveys including these variables will be designed and passed down in the two forementioned communities.

The analysis of statistical data will be performed with SPSS software version 24. The results will be compared with the data published up to date.

## RESUM

La construcció d'una infraestructura de transport no sols duu conseqüències econòmiques, molt estudiades ja que Espanya les infraestructures de transport les financia, en la seua majoria, el estat, sinó que també té un gran impacte social.

La revisió de la literatura sobre sostenibilitat social en la construcció parla de diversos implicats quan una infraestructura es construeix i s'explota. Entre aquestos implicats es troben els habitants de les poblacions properes a estas infraestructures i com estes afecten a la seua qualitat de vida. Però açò té dos lectures, perquè si certes infraestructures afecten a una població, l'absència d'aquestes també duu conseqüències als habitants de certes zones, sobretot al medi rural.

En aquesta investigació es pretén analitzar l'impacte que tenen les infraestructures en la qualitat de vida de dos programacions diferents d'una mateixa comarca: Gúdar-Javalambre (Teruel). Una d'elles es Sarrion, un poble què compta tant amb una estació de ferrocarril com amb la cercanía d'una autovia (autovia A-23), i Rubielos de Mora, altre poble proper a Sarrión però sense ferrocarril i allunyat de la mateixa autovia.

La investigació està composta de dos parts, la primera consisteix en una revisió de la literatura per a poder identificar els factors i variables que defineixen el impacte social que tenen les infraestructures o l'absència de aquestes en poblacions rurals. Després d'aixo es dissenyaran dos enquestes amb les mateixes variables, per a realitzar una a Rubielos de Mora i altra a Sarrión.

L'última part de la investigació consisteix en analitzar les dades estadísticament mitjançant el programa informàtic SPSS a la seua versió 24 per a poder aplegar a unes conclusions i comparar aquestes amb el establert en estat de la qüestió.



## **CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN**



# 1 . INTRODUCCIÓN

## 1.1. Introducción

Cuando se realiza la construcción de una infraestructura de transporte, en los métodos y procesos constructivos que se utilizan para ello, así como en la elección su trazado o ubicación se tienen en cuenta un sin fin de variables, aunque la principal preocupación es la económica. Es cierto que en los últimos años también se ha prestado mucha atención a los aspectos medioambientales, aunque no se puede decir lo mismo de los aspectos sociales.

El desarrollo sostenible se define como la satisfacción de las necesidades de nuestra generación sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades (Brundtland, G.H. 1987). Si aplicamos el término sostenible a lo social y este a la construcción nos encontramos que cuestiones sociales dentro de los proyectos surgen por la interacción dinámica de los valores de cada individuo dentro de la comunidad. Por lo tanto, se puede afirmar que los proyectos de construcción crean nuevas relaciones e interacciones dentro de una comunidad, así como entre una comunidad y el medio que la rodea, que tiene el potencial de contribuir a satisfacer las necesidades y los retos de la sociedad. Aunque los proyectos de construcción producen enormes valores sociales, la complejidad de las relaciones de estos valores y las partes interesadas del proyecto impiden la medición del desempeño social (Almahmoud, E. et al., 2015).

Así pues vemos en el párrafo anterior que se habla de varias partes interesadas, entre las que se encuentran las poblaciones a las que afecta la construcción o explotación de una obra, en concreta para esta investigación, una infraestructura del transporte.

En este caso, como partes implicadas vamos a analizar dos pueblos que son afectados por una autovía y una línea de ferrocarril o la ausencia de estas, ya que cuando se diseñan infraestructuras de este tipo, se suele pensar en las poblaciones grandes que van a conectar, y no se atiende tanto al efecto que estas infraestructuras, o la ausencia de ellas pueden producir en el medio rural y mas concretamente en la calidad de vida de sus habitantes y todo lo que esto implica.

En este trabajo se intenta plantear que una buena comunicación o como la falta de esta hace que los pueblos españoles estén en mayor o menor medida aislados y que

esto afecta a la calidad de vida de sus habitantes. También se intenta encontrar la conexión entre el aumento o disminución de la población y el desarrollo económico de los pueblos con las infraestructuras disponibles.

## **1.2. Planteamiento del problema**

Para que la construcción sea un proceso sostenible hay que atender a todos los aspectos que conlleva esto, incluida la parte social. Dentro de este apartado social se encuentran los afectados por las construcciones, y cuando estas construcciones son infraestructuras públicas este apartado debería tratarse con la misma importancia que el económico o el medioambiental.

Teruel ha sido durante muchos años una comunidad marginada y muy castigada por el éxodo rural y olvidada en cuanto a las infraestructuras se refiere. Las más importantes son la autovía Mudéjar o A-23 que cruza la provincia desde la provincia de Castellón hasta la provincia de Zaragoza y la línea de ferrocarril Calatayud-Valencia. Tanto esta autovía como la línea de ferrocarril pasan por el pueblo de Sarrión, sin embargo no lo hacen por otros pueblos como Rubielos de Mora.

Con esta investigación se intenta averiguar la importancia e impacto que tienen para los pueblos pequeños la presencia o ausencia de infraestructuras del transporte, como sus habitantes perciben que estas afectan a su calidad de vida, a su bienestar y a su sentimiento de exclusión social. También se pretende demostrar la relación que tiene todo esto con el éxodo rural producido en esta provincia.

## **1.3. Justificación de la investigación**

Este estudio se idea con el propósito de tratar demostrar que el estar bien comunicados es imprescindible para que la calidad de vida de los habitantes de las zonas más rurales de España sea buena, así como para frenar el éxodo rural en estos lugares. Se pretende hacer ver, que tener en cuenta el impacto social que producen las infraestructuras es igual de importante que el resto de impactos que se producen cuando se lleva a cabo la construcción de una infraestructura del transporte, como pueden ser el económico y el medio ambiental.

En otros ámbitos si se tiene en cuenta la sostenibilidad social en todos sus aspectos, como puede ser la construcción de una línea de metro en una gran ciudad o la construcción de una línea de alta velocidad, sin embargo, el medio rural ha sido muy olvidado en cuanto al impacto que produce para sus habitantes el estar mejor o peor comunicados.

Así pues con esta investigación se pretende comparar la calidad de vida de un pueblo bien comunicado con uno que no lo está para tratar de demostrar que todo lo anterior es cierto.

## **1.4. Planteamiento de la investigación**

### **1.4.1. Objeto**

El objeto del estudio es el impacto social que producen las infraestructuras o la ausencia de estas en los pueblos pequeños de la España rural como instrumento para valorar la sostenibilidad social a la hora de construir y planificar una infraestructura.

### **1.4.2. Objetivos**

- a) Conocer las investigaciones realizadas hasta ahora sobre este campo para poder realizar el marco teórico
- b) Determinar quienes son las partes implicadas en el diseño y construcción de una infraestructura desde el punto de vista de la sostenibilidad social.
- c) Averiguar la percepción de la calidad de vida de los habitantes de Sarrión y de Rubielos de Mora
- d) Conocer el sentimiento de exclusión e inclusión social debida al aislamiento o la falta de este percibido por los habitantes de Sarrión y de Rubielos de Mora.
- e) Evaluar el impacto que tiene la autovía sobre los habitantes de Sarrión
- f) Evaluar el impacto que tiene el ferrocarril sobre los habitantes de Sarrión
- g) Establecer los motivos por los que se utiliza o no la línea de ferrocarril



- h) Saber como se sienten los habitantes de Rubielos de Mora ante la ausencia de una buena red de transporte

### **1.4.3. Hipótesis**

H1: La presencia de infraestructuras del transporte tiene un impacto muy positivo en la calidad de vida de las personas de un pueblo

H2: De nada sirve tener una infraestructura si el servicio no es bueno

H3: La ausencia de infraestructuras del transporte genera sentimiento de exclusión social

### **1.4.4. Alcance**

La investigación estudiará el impacto social que tienen tanto la autovía como la línea de ferrocarril en su paso por la provincia de Teruel y mas concretamente en dos pueblos de ella: Sarrión, con infraestructuras del transporte y Rubielos de Mora un pueblo sin estas. Esto se pretende averiguar a través de una encuesta de percepción a los ciudadanos de los dos pueblos para establecer como perciben ellos su calidad de vida y cuanto esta influenciada por la presencia o ausencia de infraestructuras.

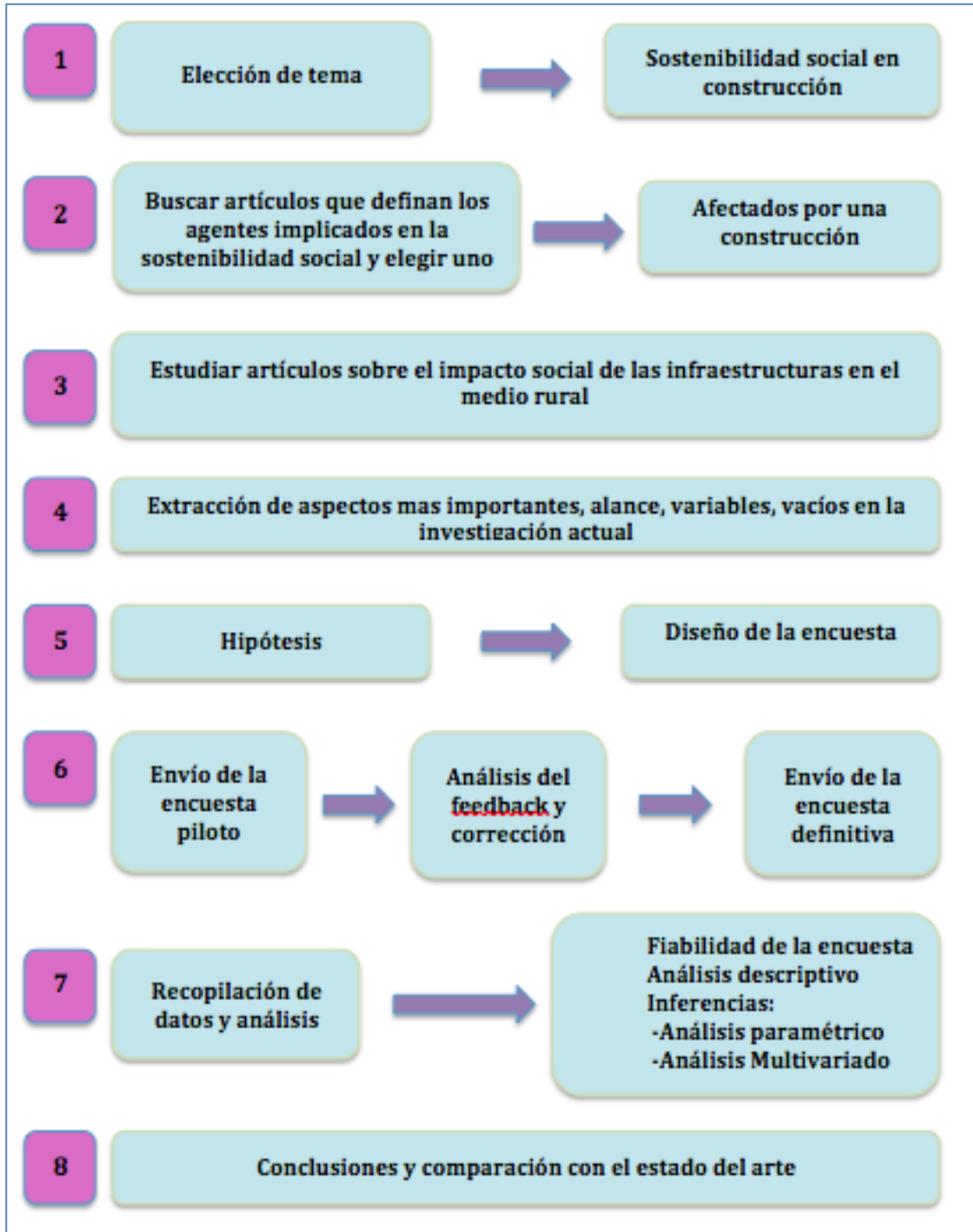
Esta encuesta está destinada a personas tanto que vivan en el pueblo como visitantes asiduos, ya que estos últimos son personas que emigraron del pueblo y siguen teniendo contacto con él, o son hijos de estos, además, estas personas necesitan utilizar algún tipo de infraestructura para acceder a estos pueblos. Estas personas podrán ser de todas las edades, condición social y nivel educativo.

## **1.5. Metodología de investigación**

La metodología que se ha seguido en esta investigación sigue los pasos que se sintetizan mas adelante en la figura 1. Esta investigación empezó con el tema escogido que fue el de sostenibilidad social. Tras buscar artículos en la página Scopus sobre este tema con las palabras social sustainability construction se estudió el estado actual del conocimiento y se establecieron los agentes implicados, tras esto se decidió elegir entre estos agentes a los afectados directamente por una construcción.

Tras esto se concreto el tema para llevarlo hasta lo que ha sido, el impacto social de las infraestructuras en el medio rural y concretamente en Sarrión y Rubielos de Mora.

**Figura 1: Metodología seguida en esta investigación**



Fuente: Elaboración propia

De esta forma se paso de estudiar la sostenibilidad social a buscar artículos sobre el impacto social de las infraestructuras en el medio rural. De esta información se

extrajeron los aspectos mas importantes en este tema, el alcance de la investigación, las carencias existentes en este campo y también se formularon las hipótesis.

Una vez quedo todo lo anterior claro, se dedujeron las variables necesarias para realizar las encuestas y se pasó al desarrollo de estas, al igual que se caracterizó la población a la que iba destinada. La encuesta se realizó a través del programa de Google, Google forms.

Primero se mando una encuesta de “prueba” a ciertas personas con el fin de utilizar su feedback para mejorar los fallos que pudiese tener. Tras esto se mandó la encuesta a sus destinatarios finales. Las encuestas se mandaron por varios medios: Correo electrónico, Facebook, whatsapp, y se imprimieron algunas que se dieron en mano. Con los resultados que conseguidos se realizó un análisis estadístico para describir cada variable y la correlación entre ellas y así poder saber si los constructos descritos eran correctos y reales. Por último se extrajeron unas conclusiones que se compararon con lo estudiado del estado del arte.

## **1.6. Contenido y estructura del documento**

**CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN:** En este tema se introduce el tema, se plantea el problema y se establece la justificación de la investigación así como se plantea la investigación en la que se establecen el objeto, objetivos, hipótesis y alcance. También se hace una breve descripción de la metodología que se va a seguir y un resumen de los contenidos de este estudio.

**CAPÍTULO 2. CONTEXTO:** Se hace una descripción del contexto en el que se realiza esta investigación, concretamente se describen los pueblos y las infraestructuras a estudiar y su situación actual.

**CAPÍTULO 3. ESTADO DEL ARTE:** Contiene los pasos que se siguieron para buscar los artículos que mas adelante se estudiaron en el marco teórico, cuáles son los artículos mas relevantes y la identificación de las palabras clave.

**CAPÍTULO 4. MARCO TEÓRICO Y GENERALIDADES:** Este capítulo engloba los aspectos, definiciones e investigaciones encontrados tras el estudio de la bibliografía que se utilizan para mas tarde diseñar la investigación y la encuesta.

CAPÍTULO 5. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN: Se establece la metodología que se ha utilizado, se explican los constructos elegidos y las distintas variables seleccionadas para la investigación. También se describe la caracterización de los encuestados y la encuesta utilizada en si.

CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DE RESULTADOS: Se presentan los resultados obtenidos tras su análisis estadístico y se verifica la fiabilidad de la encuesta a través del análisis descriptivo.

CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES: Se muestran las conclusiones obtenidas tras realizar la investigación así como una comparación con lo establecido por el marco teórico.

CAPÍTULO 8. BIBLIOGRAFÍA: Este capítulo contiene las referencias de los artículos utilizados así como la bibliografía de los libros, páginas web y trabajos finales de máster utilizados para adquirir información.

CAPÍTULO 9. ANEXOS: Listado de las tablas, figuras y cuadros , además de las encuestas que se diseñaron para la investigación.



## **CAPÍTULO 2: CONTEXTO**



## 2. CONTEXTO

### 2.1. Provincia de Teruel y Comarca de Gúdar – Javalambre

Teruel es una provincia española perteneciente a la comunidad autónoma de Aragón. Linda al Norte con Zaragoza , al este con Castellón y Tarragona, al sur con Guadalajara y al este con Valencia y cuenta. Imágenes 1 y 2.

Imagen 1: Posición de la provincia de Teruel en el mapa de España



Fuente: Wikipedia.es Febrero 2016

Imagen 2: Provincias limítrofes con la Provincia de Teruel



Fuente: terueltirwal.es (Febrero 2016)



Esta provincia tiene una geografía muy accidentada puesto que se encuentra enclavada en el Sistema Ibérico, de esta forma, la mitad de su territorio se encuentra en altitudes superiores a los 1000 metros, lo que repercute fuertemente en su clima, en el cual abundan las nevadas y heladas, y por su puesto, en sus comunicaciones. Su superficie es de 14.809  $km^2$  lo que hace que ocupe el 31% del territorio de Aragón y el 2,9% del español.

La provincia tiene unos 140.000 habitantes (en 2014), posee 233 municipios y 10 comarcas: Albarracín, Alto Jiloca, Teruel, Gúdar-Javalambre, Cuencas Mineras, Maestrazgo, Andorra- Sierra de Arcos, Bajo Martín, Bajo Aragón y El Matarraña. La capital de provincia es la ciudad de Teruel. Esta provincia ha sufrido un fuerte descenso de la población en los últimos 100 años, el destino de esta emigración es Zaragoza, Valencia y Barcelona. Tabla 1.

**Tabla 1: Población en la provincia Gúdar-Javalambre respecto a los años**

<b>AÑO</b>	<b>POBLACIÓN</b>
1900	246.001 h
1910	255.491 h
1920	252.096 h
1930	252.785 h
1940	232.046 h
1950	236.002 h
1960	215.183 h
1970	170.284 h
1975	155.449 h
1980	153.457 h
1981	150.900 h
1986	148.073 h
1987	149.423 h
1989	148.805 h
1990	148.198 h
1991	141.320 h
1994	143.198 h
1995	143.055 h
1996	138.211 h
1998	136.840 h
1999	136.849 h
2000	136.473 h
2001	136.233 h
2002	137.342 h
2003	138.686 h
2004	139.333 h
2005	141.091 h
2008	145.530 h
2009	146.751 h
2011	144.608 h

Fuente: terueltirwal.es (Febrero 2016)

La principal causa de la despoblación fue la pérdida de empleos en el sector agrícola durante los años 60. En los años 80 el envejecimiento de la población generó dos problemas principales, la baja tasa de natalidad y el aumento de la emigración. La población que más abandona los pequeños municipios es la joven, que lo hace por razones educativas, laborales o vivenciales.

La comarca de Gúdar-Javalambre se encuentra al sureste de la provincia de Teruel y su capital es Mora de Rubielos. Cuenta con 8328 habitantes (en 2015) y 24 municipios. Tabla 2.

**Tabla 2: Localidades de la Comarca de Gúdar-Javalambre y sus habitantes**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>HABITANTES</b>
ABEJUELA	54
ALBENTOSA	270
ALCALÁ DE LA SELVA	399
ARCOS DE LAS SALINAS	105
CABRA DE MORA	73
CAMARENA DE LA SIERRA	123
EL CASTELLAR	58
FORMICHE ALTO	180
FUENTES DE RUBIELOS	121
GUDAR	77
LINARES DE MORA	287
MANZANERA	510
<b>MORA DE RUBIELOS</b>	<b>1.585</b>
MOSQUERUELA	593
NOGUERUELAS	207
OLBA	240
LA PUEBLA DE VALVERDE	500
PUERTOMINGALVO	119
RUBIELOS DE MORA	661
SAN AGUSTÍN	141
SARRIÓN	1.167
TORRIJAS	45
VALBONA	193
VALDELINARES	85
<b>TOTAL</b>	<b>7792</b>

Fuente: ine.es (Febrero 2016)

Las Sierras de Gúdar y Javalambre han sido una de las zonas de montaña más maltratadas por la despoblación durante los años 50. Desde los años 90 cuando por fin se detiene el deterioro demográfico, social y económico y empieza una nueva etapa en las que se vuelven a considerar las oportunidades que generan las tierras de la zona.

Por otro lado tenemos que en esta comarca hay un 4% de población extranjera (el doble que la de la provincia y muy por encima de la tasa nacional). Además los que un día emigraron a Valencia, Barcelona y Castellón vuelven a sus poblaciones de procedencia. A todo esto hay que sumarle las políticas de estabilidad laboral, servicios sociales, vivienda, educación y accesibilidad.

## 2.2. Sarrión

Sarrión es un pueblo de la provincia de Teruel perteneciente a la comarca de Gúdar-Javalambre (Imagen 3). En 2015 contaba con 1.167 habitantes, el segundo municipio mas poblado de la comarca después de Mora de Rubielos y el decimosexto de toda la provincia (de un total de 236). Está situado a 103 km de Valencia y 37 de Teruel. Se encuentra a una altitud de 911 metros sobre el nivel del mar, su precipitación media es de 500 mm, su temperatura media anual es de 11 °C y ocupa una superficie de 140,44  $km^2$ .

**Imagen 3: Localización de Sarrión en la Provincia de Teruel**



Fuente: wikipedia.es

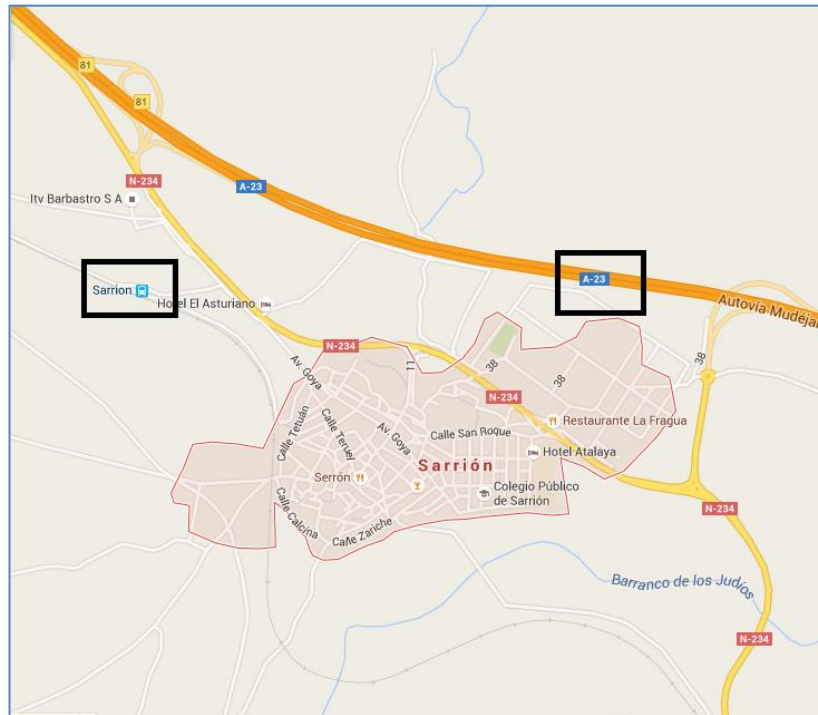
Este pueblo se encuentra en la carretera nacional N-234 y a 1 km de la autovía A-23 Imagen 4. También cuenta con estación de ferrocarril incluida en el tramo Calatayud-Valencia, (encuadrado en la imagen 5) además de disponer de varias sendas de vías verdes, antiguas líneas de ferrocarril asfaltadas para la circulación peatonal y ciclista.

**Imagen 4: Localización de Sarrión respecto a la autovía A-23**



Fuente google maps (Febrero 2016)

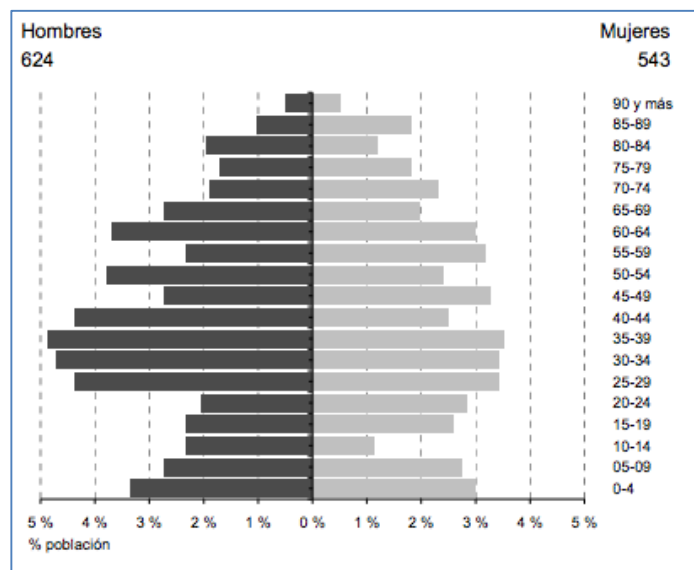
**Imagen 5: Localización de la autovía y la estación de ferrocarril respecto a Sarrión**



Fuente: google maps (Febrero 2016)

Sarrión cuenta con un centro de salud y un colegio de educación primaria e infantil que en el curso 2016-2017 contará con 120 escolares. Es de la única localidad de la comarca que ha aumentado su población en los últimos años (figura 2 y tablas 3 y 4).

**Figura 2: Pirámide poblacional de Sarrión en el año 2015**



Fuente: aragon.es/iaest (Febrero 2016)



**Tabla 3: Indicadores demográficos de Sarrión en 2015**

Indicadores demográficos	Municipio	Aragón
Población de 65 y más años	19,5%	21,0%
Edad media	42,2	44,2
Tasa global de dependencia	53,1	54,1
Tasa de feminidad	87,0	101,9
Extranjeros	22,7%	10,6%

Pob. 65 y más	$(\text{Pob. } \geq 65 / \text{Pob. Total}) \times 100$
TG. dependencia	$(\text{Pob. } \leq 14 + \text{Pob. } \geq 65 / \text{Pob. de 15 a 64}) \times 100$
Feminidad	$(\text{Pob. Total mujeres} / \text{Pob. Total hombres}) \times 100$
Extranjeros	$(\text{Pob. Extranjera} / \text{Pob. Total}) \times 100$

Fuente: aragon.es/iaest (Febrero 2016)

**Tabla 4: Evolución censal de Sarrión**

<u>Evolución censal</u>		<u>Cifras oficiales a 1 de enero</u>	
Año	Población	Año	Población
1910	2.390	2005	1.072
1920	2.396	2006	1.104
1930	2.517	2007	1.085
1940	1.958	2008	1.124
1950	1.993	2009	1.155
1960	1.792	2010	1.140
1970	1.307	2011	1.135
1981	1.149	2012	1.129
1991	1.066	2013	1.149
2001	1.017	2014	1.152
2011	1.132	2015	1.167

Fuente: aragon.es/iaest (Febrero 2016)

Como breve resumen de su historia decir que sus situación geográfica ha hecho que sea un lugar de paso y asentamiento de diversas culturas como la íbera, la romana y la musulmana, Fue un pueblo fuertemente castigado durante la Guerra Civil Española. En las imágenes 6, 7 y 8 pueden verse algunos lugares de Sarrión.

**Imagen 6: Vista general de Sarrión**



Fuente: Elaboración propia (Enero 2016)

**Imagen 7: Detalle de la torre de la iglesia de Sarrión**



Fuente: turismo.sarrion.es (Febrero 2016)

Imagen 8: Detalle de la Calle Teruel de Sarrión



Fuente: turismo.sarrion.es (Febrero 2016)

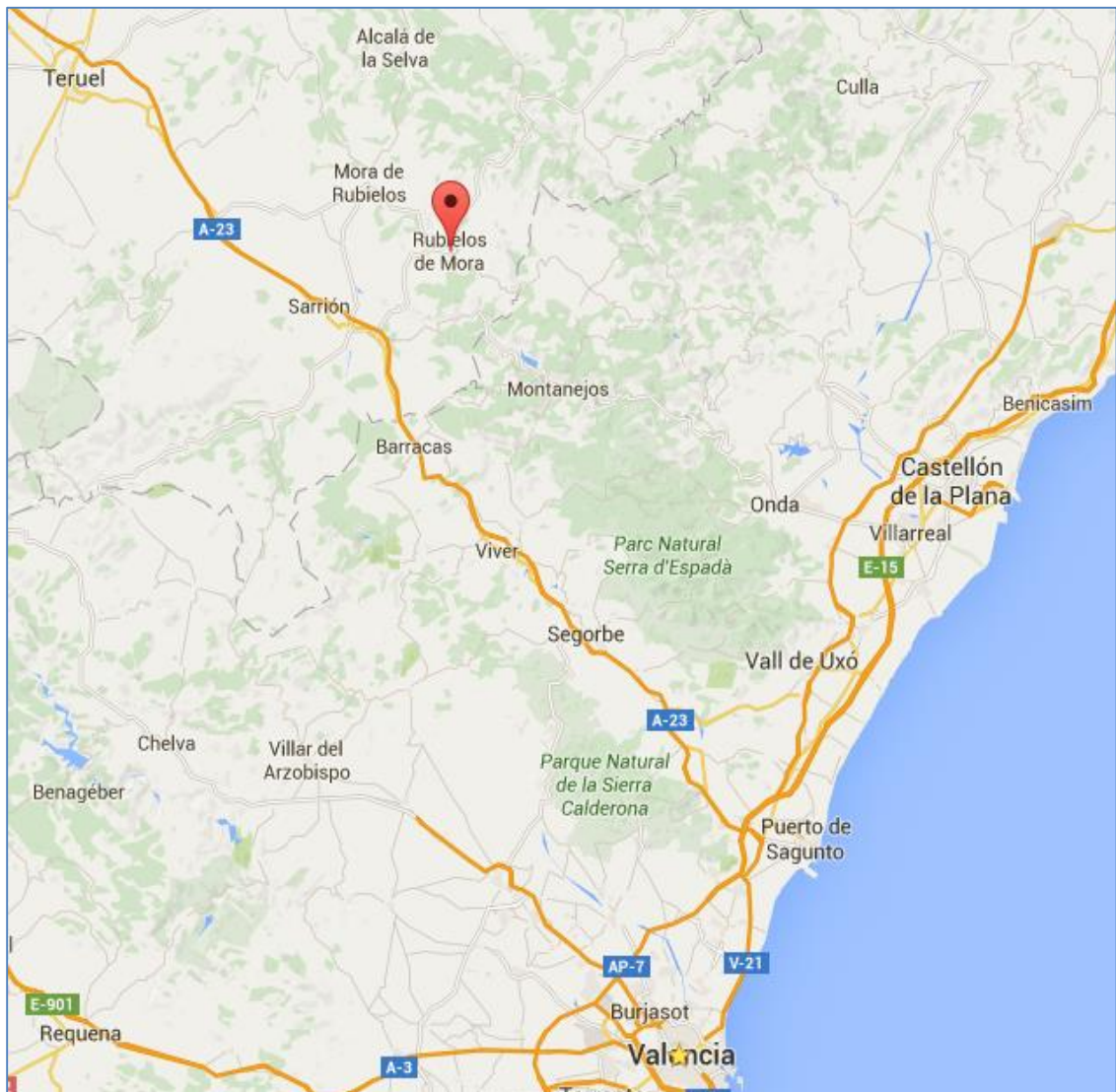
### 2.3. Rubielos de Mora

Rubielos de Mora es otro pueblo de la provincia de Teruel perteneciente a la comarca de Gúdar-Javalambre (Imágenes 9 y 10). En 2015 contaba con 661 habitantes, el tercer municipio mas poblado de la comarca después de Mora de Rubielos y Sarrión y el número 27 de toda la provincia (de un total de 236). El pueblo dista 64 km de Teruel y 114 de Valencia. Se encuentra a una altitud de 129 metros sobre el nivel del mar, su precipitación media es de 500 mm, su temperatura media anual es de 11,5 °C y ocupa una superficie de 63,72  $km^2$ .



A este pueblo se llega desde la autovía A-23 y tomando la salida 73 para coger la A-1515 que llega hasta Rubielos. La estación de ferrocarril mas cercana es la estación de Rubielos de Mora (que pese al nombre no pertenece a este municipio) esta estación es parada en la línea de ferrocarril Calatayud-Valencia, además de disponer de varias sendas de vías verdes, antiguas líneas de ferrocarril asfaltadas para la circulación peatonal y ciclista. En la imagen 11 vemos enmarcadas la estación de Rubielos de Mora y su recorrido desde el pueblo hasta ella. En color morado se ve por donde circula la línea de ferrocarril, y también encuadrados vemos la A-23 y la A-1515.

**Imagen 9: Localización de Rubielos de Mora respecto a la autovía A-23**



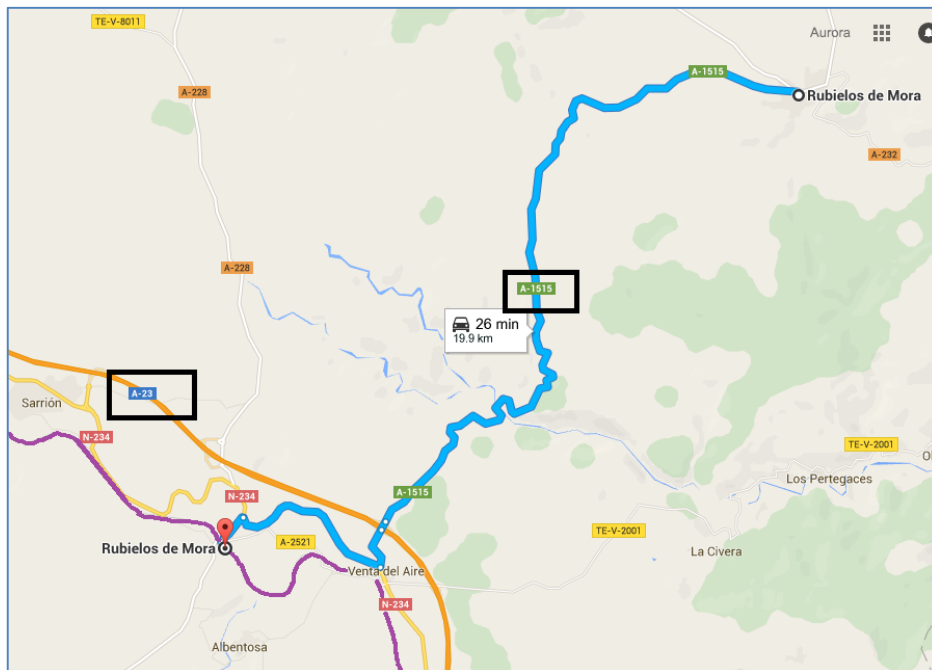
Fuente: google maps (Febrero 2016)

Imagen 10: Localización de Rubielos de Mora en la Provincia de Teruel



Fuente: Wikipedia.es (Febrero 2016)

Imagen 11: Localización de la autovía y la estación de ferrocarril más cercana respecto a Rubielos de Mora



Fuente: google maps (Febrero 2016)

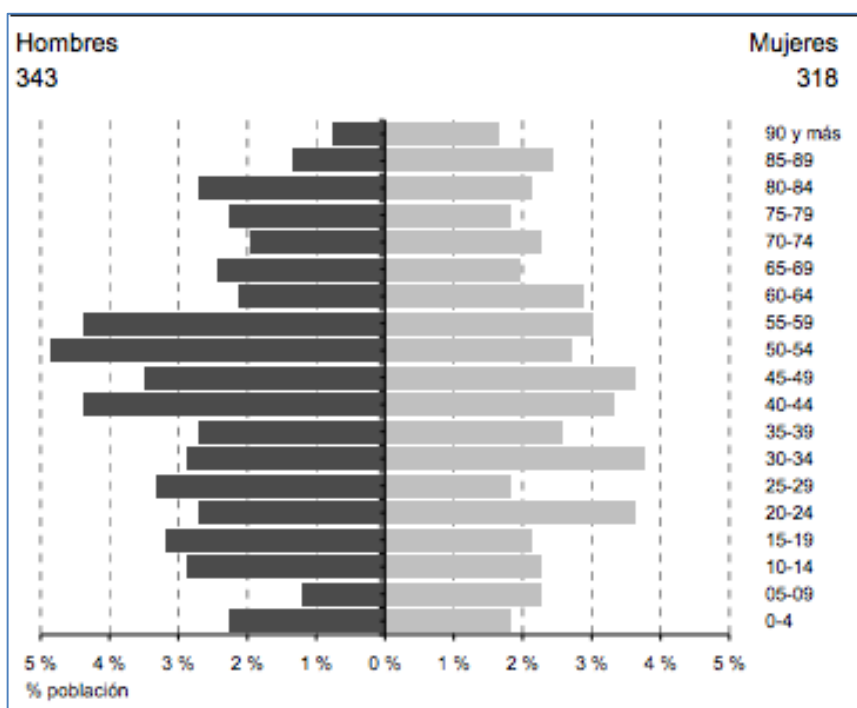
Rubielos de Mora no cuenta con centro de salud pero si con un consultorio. Su colegio de educación primaria e infantil tiene 148 alumnos. Este pueblo lleva perdiendo población desde 1910 aunque con breves recuperaciones, como en 2011. (figura 3 y tablas 5 y 6).

**Tabla 5: Evolución censal de Rubielos de Mora**

<u>Evolución censal</u>		<u>Cifras oficiales a 1 de enero</u>	
<u>Año</u>	<u>Población</u>	<u>Año</u>	<u>Población</u>
1910	2.390	2005	1.072
1920	2.396	2006	1.104
1930	2.517	2007	1.085
1940	1.958	2008	1.124
1950	1.993	2009	1.155
1960	1.792	2010	1.140
1970	1.307	2011	1.135
1981	1.149	2012	1.129
1991	1.066	2013	1.149
2001	1.017	2014	1.152
2011	1.132	2015	1.167

Fuente: aragon.es/iaest (Febrero 2016)

**Figura 3: Pirámide poblacional de Rubielos de Mora en el año 2015**



Fuente: aragon.es/iaest (Febrero 2016)

**Tabla 6: Evolución censal de Sarión**

<u>Indicadores demográficos</u>	<u>Municipio</u>	<u>Aragón</u>
Población de 65 y más años	23,8%	21,0%
Edad media	45,8	44,2
Tasa global de dependencia	57,4	54,1
Tasa de feminidad	92,7	101,9
<u>Extranjeros</u>	<u>12,0%</u>	<u>10,6%</u>

Pob. 65 y más	$(\text{Pob. } \geq 65 / \text{Pob. Total}) \times 100$
TG. dependencia	$(\text{Pob. } \leq 14 + \text{Pob. } \geq 65 / \text{Pob. de 15 a 64}) \times 100$
Feminidad	$(\text{Pob. Total mujeres} / \text{Pob. Total hombres}) \times 100$
Extranjeros	$(\text{Pob. Extranjera} / \text{Pob. Total}) \times 100$

Fuente: aragon.es/iaest (Febrero 2016)

De su historia decir que en el siglo XIII fue una de las ciudades más importantes de la Comunidad de Teruel. En el siglo XVI se produjo una reforma arquitectónica que afectó al trazado urbano. Durante los siglos XIX y XX el pueblo siguió creciendo más allá de sus fronteras. También tuvieron repercusión en Rubielos la Primera Guerra Carlista así como la Guerra Civil. En 1980 fue declarada conjunto histórico-artístico y en 1983 recibió el premio “Europa Nostra” además de medallas de turismo del Gobierno de Aragón y un Premio Nacional del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Desde 2013 forma parte de la Red Municipios más bonitos de España. En las imágenes 12, 13 y 14 se pueden ver algunos de los lugares de Rubielos de Mora.



**Imagen 12: Vista general de Rubielos de Mora**



Fuente: Wikipedia.es (Febrero 2016)

**Imagen 13: Detalle de la Calle San Antonio de Rubielos de Mora**



Fuente: rubielos.es (Febrero 2016)

**Imagen 14: Detalle del patio del Ayuntamiento de Rubielos de Mora**



Fuente: rubielos.es (Febrero 2016)

#### **2.4. Autovía A-23**

Esta autovía , también llamada autovía Mudéjar , autovía de Sagunto a Francia, Autovía de Valencia Francia por Aragón o Autovía Sagunto-Somport es un importante eje que une las Comunidades Valenciana, de Aragón con la frontera francesa. En la imagen 15 se ve el recorrido que hace a lo largo de España.

Es una autovía nueva ya que su construcción comenzó en Sagunto en el año 1999. Las 3 capitales aragonesas están unidas por esta autovía desde febrero de 2008. En la imagen 16 se ve la autovía a su paso por Teruel y en la imagen 17 como queda la autovía a su paso por Sarrión. Este tramo de autovía se abrió en 2005.

Imagen 15: Trazado de la Autovía de Valencia a Francia por Aragón



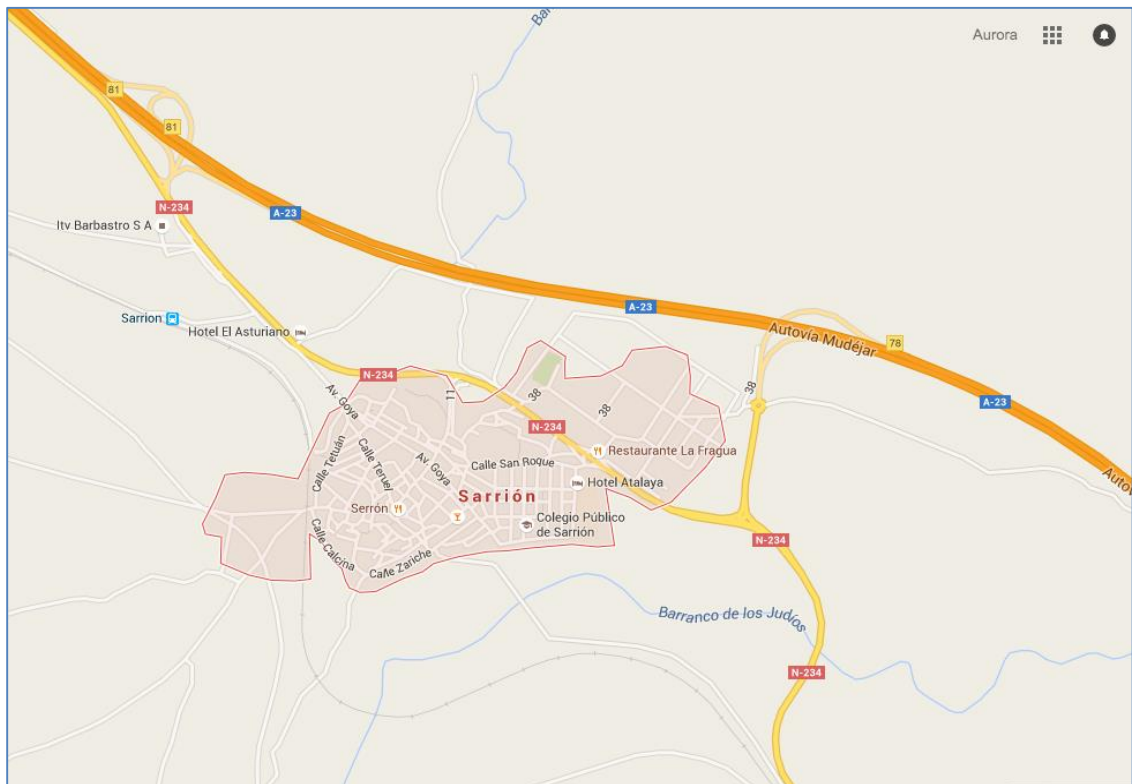
Fuente: Wikipedia.es (Febrero 2016)

Imagen 16: Autovía A-23 a su paso por Teruel



Fuente: Wikipedia (Febrero 2016)

Imagen 17: Autovía A-23 a su paso por Sarrión



Fuente: google maps (Febrero 2016)

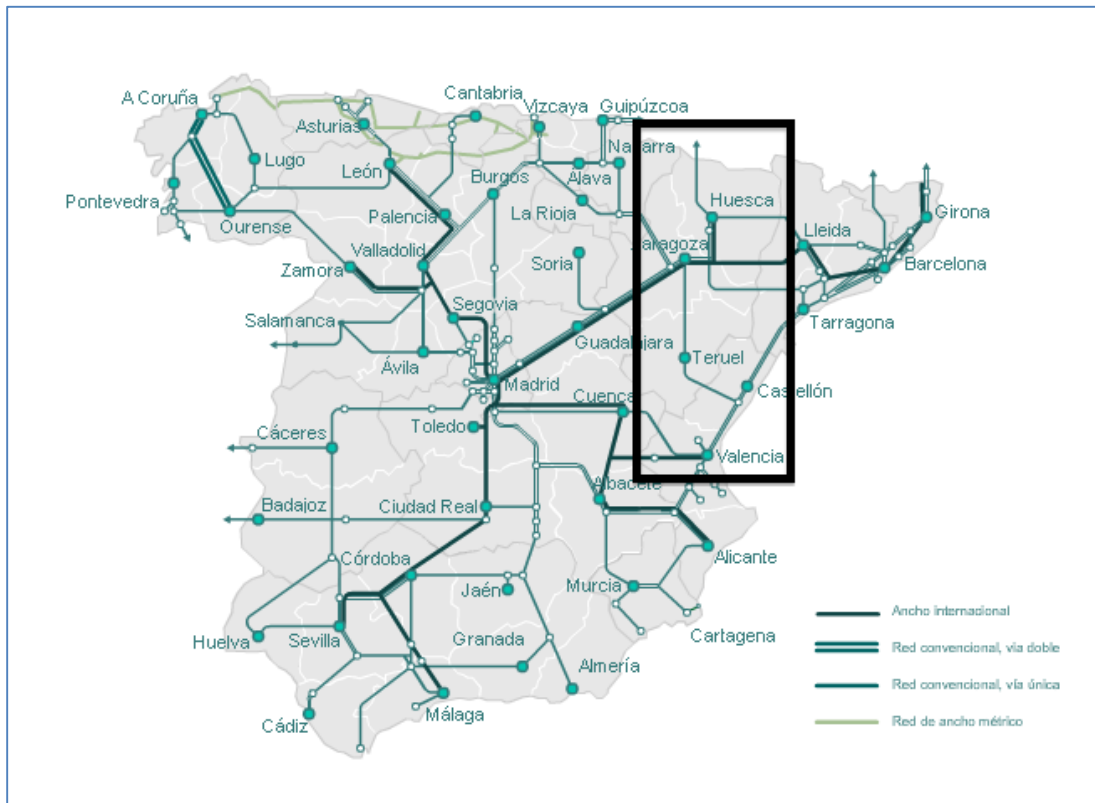
## 2.5. Ferrocarril

La línea de ferrocarril que pasa por el pueblo de Sarrión pertenece a la red ferroviaria española que une Zaragoza con Sagunto, la línea original era la del trazado Calatayud – Valencia, siendo Calatayud el punto de partida. Es un tramo de vía única y no electrificado. Imagen 18.

El tramo que pasa por Sarrión (y su estación) se abrió en 1900 con la apertura del tramo Barracas – Puerto Escandón., la estación de Sarrión se abrió concretamente el 3 de noviembre de ese año (imagen 19). Las obras se llevaron a cabo por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Esta compañía fue la empresa que llevó el ferrocarril a la provincia de Teruel, donde hasta entonces no había. En 1941 pasa a ser gestionada por RENFE, y desde el 31 de diciembre de 2004 pasa a ser Adif quien es la titular de las instalaciones.



**Imagen 18: Localización del trazado Calatayud-Valencia dentro de la red nacional de ferrocarril**



Fuente: adif.es (Febrero 2016)

En la estación de Sarrión tienen parada los trenes TRD que unen Valencia con Teruel y los intercitty Zaragoza – Cartagena y Huesca – Valencia. En la tabla 7 se ve el esquema de los trenes que pasan por la estación, estos trenes pasan 3 veces al día dirección Teruel, dos veces al día dirección Zaragoza y 3 veces al día, dirección Valencia. Esta estación se sitúa a 1 km del centro de Sarrión (Plaza de España) como se puede ver en la imagen 20 y se encuentra en el pk de la línea 172,7.

Esta línea de ferrocarril ha sido muy castigada y poco rehabilitada, por lo que recibe muchas quejas de sus usuarios, o de los no usuarios que lo serían si las condiciones de la línea fuesen mejor. También los trenes de mercancías, cuyas empresas consideran de gran importancia esta línea (como General Motors que pretende sacar desde Figueruelas, Zaragoza, su producción de coches al Mediterráneo), sufren el deterioro de la vía. En la imagen 21 se ven a operarios tras descarrilamiento en la línea que ocurrió por un derrumbe producido tras lluvias.

**Imagen 19: Detalle de la estación de ferrocarril de Sarrión**



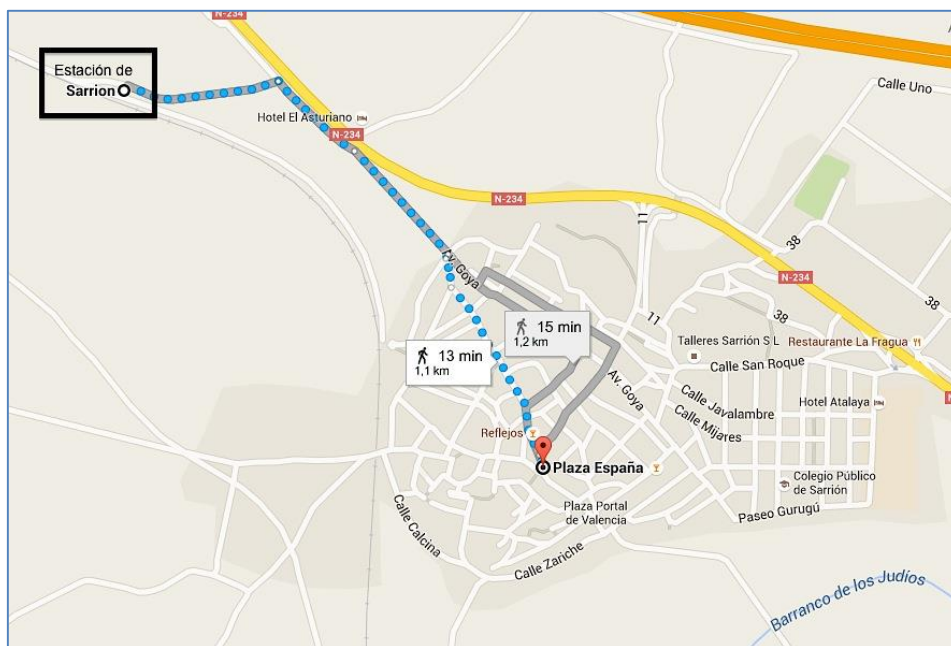
Fuente: google maps (Febrero 2016)

**Tabla 7: Líneas que pasan por la estación de ferrocarril de Sarrión**

Línea MD ⇄	Trenes ⇄	Origen/Destino ⇄	⇄	Destino/Origen ⇄
'	Intercity	Zaragoza-Delicias		Cartagena
'	Intercity	Huesca		Valencia-Norte
<b>49</b>	<b>TRD</b>	<b>Teruel</b>		<b>Valencia-Norte</b>

Fuente: renfe.es (Febrero 2016)

**Imagen 20: Localización de la estación de Ferrocarril de Sarrión respecto al centro del pueblo**



Fuente: google maps (Febrero 2016)

**Imagen 21: Foto del descarrilamiento de un tren a su paso por Sarrión producido por un derrumbe**



Fuente: Heraldo de aragón 24/03/2015

## **CAPÍTULO 3: ESTADO DEL ARTE**



### 3. ESTADO DEL ARTE

#### 3.1. Acercamiento preliminar

La primera parte de la investigación consistió en determinar a que se refería la sostenibilidad social en la construcción, que temas abarcaba y quienes eran sus implicados. Así se realizó la búsqueda en Scopus.

**Tabla 8: Búsqueda de sostenibilidad social en la construcción**

Palabras clave	Total	Tras depuración*
Social sustainability construction	899	13

\* La depuración consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....

Tras esta primera búsqueda y de haber leído los artículos mas relevantes se eligió el tema de impacto social de las infraestructuras en el medio rural. Se vio los temas implicados en esta área y se relacionaron con el ferrocarril y la autovía. Así se configuró la tabla 9 que muestra los temas a investigar.

**Tabla 9:Temas a investigar**

		Parámetros				
		Calidad de vida rural	Exclusión social en el medio rural	Migración	Desarrollo rural	Crecimiento demográfico
Infraestructura	Ferrocarril	A	C	E	G	I
	Transporte por carreteras	B	D	F	H	J

#### 3.2. Primeras búsquedas e identificación de las palabras clave

La combinación de palabras clave para buscar artículos y los resultados se muestran en las tablas 10, 11 y 12 y el número de artículos encontrados para cada combinación

se muestran en las tablas 87, 88 y 89 del anexo 2 . La lista con los artículos seleccionados se encuentra en la tablas 90, 91 y 92 también del anexo 2.

- Apartados A y B: Calidad de vida, ferrocarril y autovía

**Tabla 10: Combinaciones de palabras para los apartados A y B**

Quality of life/well-being/welfare/wellness rural train	Quality of life/well-being/welfare/wellness rural commute	Quality of life/well-being/welfare/wellness rural mobility
Rural development rail	Train rural impact	Rail rural impact
Rail rural accessibility	Train rural accessibility	Rural development train
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural transport	Quality of life/well-being/welfare/wellness rural road	Quality of life/well-being/welfare/wellness rural highway
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural mobility	Quality of life/well-being/welfare/wellness rural transport	Road rural impact
Highway rural impact	Road rural accessibility	Highway rural accessibility
Rural development road	Rural development highway	Commute road rural
Rual car importnace	Dual carriageway	

- Apartados C, D, G y H: Infraestructura , exclusión social y desarrollo rural

**Tabla 11: Combinación de palabras para los apartados C, D, G y H**

social exclusion rail/train	exclusion commute rural	social exclusion rural transport disadvantage highway
social exclusion rural	exclusion rural commute rail/train	segregation rural transport disadvantage road
social exclusion rural rail/train	segregation commute	segregation rural transport disadvantage highway
exclusion rail/rain	segregation commute rail/train	rural transport disadvantage
exclusion rural rail/train	segregation commute rural	exclusion transport disadvantage road
segregation rail/train	segregation commute rural rail/train	exclusion transport disadvantage highway
segregation rural rail/train	social exclusion commute regional	social exclusion transport disadvantage road
social exclusion regional rail/train	social exclusion commute regional rail/train	social exclusion transport disadvantage highway
segregation regional rail/train	segregation commute regional	segregation transport disadvantage road
social exclusion mobility	segregation commute regional rail/train	segregation transport disadvantage highway
social exclusion mobility rail/train	social exclusion access	rural commute road
social exclusion rural mobility	social exclusion access rail/train	rural commute highway



social exclusion mobility rural rail/train	social exclusion access rural	exclusion rural commute road
exclusion mobility rail/train	social exclusion rural access rail/train	exclusion rural commute highway
exclusion mobility rural	exclusion access rail/rain	social exclusion rural commute road
exclusion mobility rural rail/train	exclusion access rural	social exclusion rural commute highway
segregation mobility	exclusion rural access rail/train	segregation rural commute road
segregation mobility rail/train	segregation access	segregation rural commute highway
segregation rural mobility	segregation access rail/train	rural commute
segregation rural mobility rail/train	segregation access rural	exclusion commute road
social exclusion rgional mobility	segregation rural access rail/train	exclusion commute highway
social exclusion regional mobility rail/train	social exclusion access regional	social exclusion commute road
segregation regional	social exclusion regional access rail/train	social exclusion commute highway
segregation regional mobility rail/train	segregation access regional	segregation commute road
social exclusion accessibility	segregation regional access rail/train	segregation commute highway
social exclusion accessibility rail/train	rural disconnection train/rail	rural access road
social exclusion accessibility rural	Rural daily travel	rural access highway
social exclusion rural accessibility rail/train	rural mobility road	exclusion rural access road
segregation accessibility	rural mobility highway	exclusion rural access highway
exclusion accessibility	exclusion rural mobility road	social exclusion rural access road
exclusion accessibility rail/rain	exclusion rural mobility highway	social exclusion rural access highway
exclusion rural accessibility	social exclusion rural mobility road	segregation rural access road
exclusion rural accessibility rail/train	social exclusion rural mobility highway	segregation rural access highway
segregation accessibility rail/train	segregation rural mobility road	exclusion access road
segregation rural accessibility	Segregation rural mobility highway	exclusion access highway
segregation rural accessibility rail/train	rural mobility	social exclusion access road
social exclusion accessibility rgional	exclusion mobility road	social exclusion access highway
social exclusion accessibility regional rail/train	exclusion mobility highway	segregation access road
segregation accessibility	social exclusion mobility	segregation access



regional	road	highway
segregation regional accessibility rail/train	social exclusion mobility highway	rural development road
social exclusion transport	segregation mobility road	rural development highway
social exclusion transport rail/train	segregation mobility highway	exclusion rural development road
social exclusion rural transport	rural accessibility road	exclusion rural development highway
social exclusion rural transport rail/train	rural accessibility highway	social exclusion rural development road
exclusion transport rail/rain	exclusion rural accessibility road	social exclusion rural development highway
exclusion transport rural	exclusion rural accessibility highway	segregation rural development road
exclusion rural transport rail/train	social exclusion rural accessibility road	segregation rural development highway
segregation transport	social exclusion rural accessibility highway	exclusion development road
segregation transport rail/train	segregation rural accessibility road	exclusion development highway
segregation transport rural	segregation rural accessibility highway	social exclusion development road
segregation rural transport rail/train	exclusion accessibility road	social exclusion development highway
social exclusion transport regional	exclusion accessibility highway	segregation development road
social exclusion transport regional rail/train	social exclusion accessibility road	segregation development highway
segregation transport regional	social exclusion accessibility highway	rural disconnection road
segregation transport regional rail/train	segregation accessibility road	rural disconnection highway
social exclusion transport disadvantage	segregation accessibility highway	exclusion rural disconnection road
social exclusion transport disadvantage rail/train	rural transport road	exclusion rural disconnection highway
social exclusion rural transport disadvantage	rural transport highway	social exclusion rural disconnection road
social exclusion rural transport disadvantage rail/train	exclusion rural transport road	social exclusion rural disconnection highway
exclusion transport disadvantage rail/rain	exclusion rural transport highway	rural impact highway
exclusion transport disadvantage rural	social exclusion rural transport road	exclusion rural impact road
exclusion rural transport disadvantage rail/train	social exclusion rural transport highway	exclusion rural impact highway
segregation transport disadvantage	segregation rural transport road	social exclusion rural impact road
segregation transport disadvantage rail/train	segregation rural transport highway	social exclusion rural impact highway
segregation transport disadvantage rural	exclusion transport road	segregation rural impact road
segregation rural transport	exclusion transport	segregation rural impact

disadvantage rail/train	highway	highway
social exclusion transport disadvantage regional	social exclusion transport road	exclusion rural impact
social exclusion transport disadvantage regional rail/train	social exclusion transport highway	exclusion impact highway
segregation transport disadvantage regional	segregation transport road	social exclusion impact road
segregation transport disadvantage regional rail/train	segregation transport highway	social exclusion impact highway
social exclusion commute	rural transport disadvantage road	segregation impact road
social exclusion commute rail/train	rural transport disadvantage highway	segregation impact highway
social exclusion commute rural	exclusion rural transport disadvantage road	rural car importance
social exclusion commute rural rail/train	exclusion rural transport disadvantage highway	rural highway
exclusion commute rail/train	social exclusion rural transport disadvantage road	rural development accessibility

- Apartados E, F, I y J: Infraestructuras, migración y demografía

**Tabla 12: Combinación de palabras para los apartados E, F, I y J**

Rural exodus rail/railway/train	Rural resettlement rail/railway/train	Rural growth population rail/railway/train
Rural exodus road/highway/freeway/motorway	Rural resettlement road/highway/freeway/motorway	Rural growth population road/highway/freeway/motorway
Rural resettlement transport	Rural migration rail/railway/train	Rural depopulation rail/railway/train
Rural exodus mobility	Rural resettlement mobility	Rural depopulation mobility
Rural growth population transport	Rural depopulation transport	Rural growth population mobility
Rural migration road/highway/freeway/motorway	Rural depopulation road/highway/freeway/motorway	Rural exodus transport
		Rural migration transport

### 3.3. Búsqueda en la bibliografía y artículos citados

Para cada artículo encontrado para las combinaciones de palabras mencionadas en el apartado 3.2. se hizo una búsqueda en su bibliografía y en los artículos en los que era citado para así encontrar el resto de artículos relacionados con el tema.

El procedimiento fue el mismo que para la búsqueda de los artículos por palabras. Tanto en la búsqueda bibliográfica como en la de los artículos citados se excluyeron los anteriores al año 2000, los que no eran de temas relacionados como medicina o química y se busco solo artículos.

### 3.4. Clasificación de artículos

En la tabla 93 del anexo 2 se puede ver la totalidad de los artículos con autores y año de publicación.

### 3.5. Explotación de datos

#### 3.5.1. Artículos totales

En la tabla 13 se muestran el número total de artículos por tema y tras haber quitado los artículos que se encontraban repetidos entre temas.

**Tabla 13: Artículos totales encontrados para cada apartado**

	Apartados A y B: Calidad de vida, ferrocarril y autovía	Apartados C, D, G y H: Infraestructura, exclusión social y desarrollo rural	Apartados E, F, I y J: Infraestructuras, migración y demografía	Total
Total	118	100	80	298
Sin repetidos	92	54	74	220

#### 3.5.2. Autores con mayor número de publicaciones en este campo

En la tabla 14 se ven los autores para los que se han encontrado más de dos artículos entre todos los temas, como se puede ver, el autor con mas artículos es Stockdale, A. con 8 artículos en total seguido de Lucas, K. con 6.

**Tabla 14: Autores con mayores publicaciones y artículos**

Autores	Artículos
Stockdale, A.	The repopulation of rural Scotland: opportunity and threat (2000)
	Rural out-migration: Community consequences and individual migrant experiences (2004)
	The role of a 'retirement transition' in the repopulation of rural

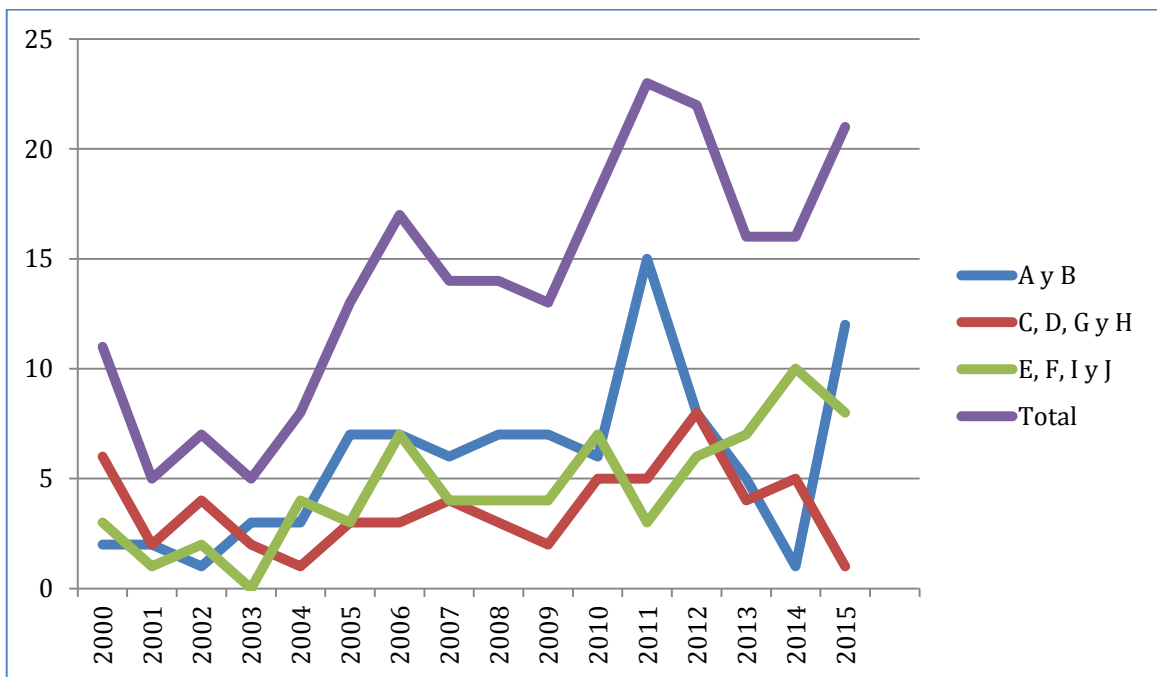
	areas (2006)
	Migration: Pre-requisite for rural economic regeneration? (2006)
	The diverse geographies of rural gentrification in Scotland (2010)
	Pre-retirement age migration to remote rural areas (2013)
	A life course perspective on urban-rural migration: The importance of the local context (2014)
	Unravelling the migration decision-making process: English early retirees moving to rural mid-Wales (2014)
Lucas, K.	Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK (2006)
	Actual and perceived car dependence: Likely implications of enforced reductions in car use for livelihoods, lifestyles, and well-being (2009)
	Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa (2011)
	Transport and social exclusion: Where are we now? (2012)
	Developing socially inclusive transportation policy: transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria? (2012)
	Assessing the equity of carbon mitigation policies for transport in Scotland (2014)
Bijker, R.A.	More than counter-urbanisation: Migration to popular and less-popular rural areas in the Netherlands (2012)
	Migration to less-popular rural areas in the Netherlands: Exploring the motivations (2012)
	Different areas, different people? Migration to popular and less-popular rural areas in the Netherlands (2013)
	How people move to rural areas: Insights in the residential search process from a diary approach (2015)
Currie, G.	Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne - Updated results (2010)
	Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage (2010)
	Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage (2010)
Jones, P.	Integrating transport into 'joined-up' policy appraisal (2000)
	Developing and applying interactive visual tools to enhance stakeholder engagement in accessibility planning for mobility disadvantaged groups (2011)
	The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications (2012)
Kamruzzaman, M.	Participation index: a measure to identify rural transport disadvantage? (2011)
	Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using

	a multi-method approach (2012)
	Residential dissonance and mode choice (2013)

### 3.5.3. Años de publicación

En la siguiente figura se puede ver que los años con mas publicaciones son 2012, 2015 y 2011 siendo este el año con mas publicaciones con un total de 23.

Figura 4: Gráfico de los años de publicación



## **CAPÍTULO 4: MARCO TEÓRICO Y GENERALIDADES**



## 4. MARCO TEÓRICO Y GENERALIDADES

### 4.1. Introducción

“El análisis de las publicaciones científicas constituye un eslabón fundamental dentro del proceso de investigación y, por tanto, se ha convertido en una herramienta que permite calificar la calidad del proceso generador de conocimiento y el impacto de este proceso en el entorno” (Rueda-Clausen, 2005).

Para la realización del estado del arte, o estado actual del conocimiento, se han analizado los artículos más relevantes y de mayor proximidad con el tema de la investigación, así como aquellos que aportan aspectos importantes a la investigación. De cada uno de estos artículos se obtuvieron sus ideas principales, conclusiones, y la metodología utilizada.

Una vez analizados dichos artículos, se ha clasificado la información obtenida en seis áreas temáticas, coincidiendo con las seis estrategias de búsqueda utilizadas en la búsqueda bibliométrica. Estas áreas han servido para dividir este capítulo en seis secciones:

- **Sostenibilidad social y desarrollo sostenible**

En este primer apartado se describen estos dos conceptos en general, definiéndolos primero y más adelante desarrollando su relación con los proyectos de construcción y más concretamente con los de infraestructuras, tanto en su fase de planificación como en la de construcción y explotación. Se hace un análisis de los participantes y afectados en un proyecto constructivo y la importancia de tenerlos a todos ellos en cuenta.

- **Impacto social de las infraestructuras en el medio rural. Exclusión social y calidad de vida relacionadas con el transporte**

En esta sección se establece el camino que sigue esta investigación, que se centra en uno de los grupos afectados por las infraestructuras descrito en el apartado anterior. Este grupo son los usuarios finales. En este caso se centra en cómo las infraestructuras viales y el transporte público (concretamente el ferrocarril) tienen un impacto muy importante en la vida de las personas en el medio rural. Como se describe anteriormente en lo que es impacto social, la calidad de vida y el sentimiento



de exclusión son una parte fundamental a estudiar, en concreto el como afecta el transporte, o la falta de este a las vidas de los habitantes de un pueblo. También se tiene en cuenta en este apartado los aspectos económicos que conlleva el transporte, desde las tarifas de los viajes en tren hasta la importancia del precio del combustible.

- **Desarrollo rural y transporte**

En este apartado se desarrolla lo descrito en el apartado anterior relacionado con la exclusión social y la calidad de vida, no tanto en lo que se refiere a los habitantes del medio rural si no a lo que se refiere a los pueblos en si, como influye en ellos el hecho de una mejor movilidad o una falta de esta.

- **Migración**

En este último apartado se tratan los temas migratorios desde el punto de vista del transporte y desde las dos corrientes que se pueden dar cuando se habla de migración en el medio rural: éxodo rural y repoblación. Así se hace un análisis de cómo influye el estar comunicado para que la gente decida quedarse en sus pueblos ya que esto ofrece oportunidades como la de trabajar en ciudades cercanas sin la necesidad de tener que mudarse y por otro lado se analiza que la falta de movilidad puede ser una de las causas del éxodo rural.

## **4.2. Sostenibilidad social y desarrollo sostenible**

### **4.2.1 Definiciones**

El desarrollo sostenible se define como la satisfacción de las necesidades de nuestra generación sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades (Brundtland, 1987).

El concepto de desarrollo sostenible se basa en la teoría de sistemas, la cual estipula que, lo social, lo económico y las dimensiones ambientales están relacionados entre sí; Por lo tanto, cada dimensión necesita funcionar adecuadamente para garantizar el mantenimiento de un sistema más grande (Dillard et al., 2008). La Unión Internacional para la Conservación (IUCN-WCU, 1991), define el desarrollo sostenible como la mejora de la calidad de la vida humana dentro de la capacidad de carga de apoyo de

los ecosistemas. Por desgracia, la dimensión social ha recibido menos reconocimiento en el contexto de desarrollo sostenible ( Hill et al.,1997). Por lo tanto, hay una mayor conciencia de la necesidad de desarrollar nuevas herramientas de sostenibilidad de evaluación que se refieran a todas las dimensiones, especialmente la dimensión social (Lützkendorf et al., 2006). Sin embargo, a diferencia de las otras dimensiones de la sostenibilidad, la naturaleza de la dimensión social incluye una mayor porción de atributos subjetivos (Edum-Fotwe et al., 2009). En particular, tiene valores sociales de múltiples facetas, que, a su vez, son influenciados por numerosas partes interesadas. Aunque el objetivo del desarrollo sostenible es satisfacer la satisfacción global de las necesidades humanas, incluida la medioambiental, económica y la de los beneficios sociales, las prioridades de las necesidades humanas son enormemente diferentes.

En cuanto a sostenibilidad social, existen varias definiciones, aquí se muestran las mas relevantes:

La dimensión de la sostenibilidad social es un concepto en el caos. Como el término social es multilateral, la definición del concepto del contexto en el que se este definiendo. En su sentido más amplio se definió como aquel sistema socialmente sostenible que debe lograr la equidad en la distribución y la oportunidad, la adecuada prestación de los servicios sociales, como la salud y la educación, la equidad de género, y la responsabilidad política y la participación (Harris et al., 2001). Otra definición dijo que la sostenibilidad social es una condición positiva que incluye la equidad, la cultura, la participación política, las necesidades psicológicas y un proceso dentro de las comunidades que pueden lograr la afección (McKenzie, 2004). Este idea fue ampliada posteriormente y se estableció que la sostenibilidad social se caracteriza por ser la sostenibilidad que satisface un conjunto extendido de las necesidades humanas, la preservación de la naturaleza y el cumplimiento de la justicia social, así como la dignidad humana y la participación política (Littig et al., 2005).

En 2008 una nueva redefinición fue desarrollado para incluir cuatro principios universales: la equidad, el bienestar humano, gobierno democrático y la sociedad civil democrática (Dillard et al., 2008). Posteriormente en 2009 tras una revisión de la literatura se encontró que subyacen dos dimensiones del concepto, que son: la equidad social y la sostenibilidad de las comunidades. La equidad social se refiere a la accesibilidad a los servicios, y oportunidades, mientras que la sostenibilidad de las comunidades se ocupa de las interacciones sociales, la cohesión social y el capital

social (Bramley *et al.*, 2009). Sin embargo, en 2011 se sugiere que la dimensión de la equidad social tiene dos conceptos diferentes que son la igualdad de acceso a los recursos y oportunidades, y la satisfacción de las necesidades básicas. La sostenibilidad social se basa fundamentalmente en la naturaleza de las necesidades humanas que son tanto física como psicológica (Landorf, 2011). Las necesidades físicas pueden quedar satisfechas proporcionando la infraestructura física como la accesibilidad, la vivienda, el agua, la seguridad, la educación y las oportunidades de empleo. Las necesidades psicológicas pueden ser satisfechas por la provisión de infraestructura blanda, como permitir la participación, la preservación de la cultura y la identidad, lo que permite la comunicación y las interacciones sociales y proporcionar comodidad (McKenzie, 2004).

#### **4.2.2. Sostenibilidad social y proyectos de infraestructuras**

Las cuestiones sociales dentro de los proyectos surgen por la interacción dinámica de los valores de cada individuo dentro de la comunidad. Por lo tanto, se puede afirmar que los proyectos de construcción crean nuevas relaciones e interacciones dentro de una comunidad, así como entre una comunidad y el medio que la rodea, que tiene el potencial de contribuir a satisfacer las necesidades y los retos de la sociedad. Aunque los proyectos de construcción producen enormes valores sociales, la complejidad de las relaciones de estos valores y las partes interesadas del proyecto impiden la medición del desempeño social (Almahmoud *et al.*, 2015). Durante las últimas décadas, el campo de las evaluaciones de impacto ha sido en su mayoría dominada por la evaluación tradicional de costo-beneficio y por la evaluación del impacto ambiental (EIA). La evaluación del impacto social (EIS) fue desarrollado para ayudar a predecir los efectos sociales de la política de desarrollo o el cambio de alteraciones de la comunidad y para facilitar la identificación y la comprensión de las consecuencias del cambio en la población humana y la sociedad; Sin embargo, el uso de el EIS en el proceso de planificación ha sido inconsistente (Burdge, 1987).

Desde el Informe Brundtland en 1987, ha habido una creciente conciencia de que la industria de la construcción debe ser compatible con el visión sostenible de desarrollo mediante la inclusión de consideraciones sociales a lo largo el ciclo de vida completo del proyecto de construcción (Brundtland, 1987). Un proyecto de construcción verdaderamente sostenible debe incluir no sólo consideraciones sociales para los usuarios finales, sino también consideraciones tales como el impacto del proyecto en la comunidad circundante y la seguridad, salud, y la educación de la fuerza de

trabajo. La integración de estas consideraciones mejorará tanto los resultados de los proyectos a largo plazo como la calidad de vida de las personas afectada por el proyecto (Valdes-Vasquez et al., 2013).

A diferencia de los indicadores económicos y ambientales, a nivel micro, los indicadores sociales son difíciles de ser identificados, seleccionados y medidos. La investigación llevada a cabo por Vanclay en 2004 tenía como objetivo responder a la siguiente pregunta clave:

- ¿Cómo puede la contribución de un proyecto de construcción evaluarse con respecto a su interesados en un contexto de sostenibilidad social?

Para responder a esta pregunta, los siguientes objetivos se desarrollaron:

- Definir las funciones básicas sociales de un proyecto de construcción.
- Construir la red social entre las partes interesadas
- Desarrollar un marco de evaluación sistemática de los fluidos supercríticos lo largo del ciclo de vida del proyecto.
- Identificar los diferentes grupos de interés de las comunidades de proyectos de construcción.

(Vanclay, 2004).

Tradicionalmente, la clave dentro de la construcción de proyectos se limitan a los propietarios, contratistas y consultores. Sin embargo, para evaluar el desempeño social de los proyectos, de los grupos de interés y extenderlos a sus necesidades y requisitos a corto y largo plazo es fundamental un importante consideración en una evaluación objetiva (Almahmoud et al., 2015).

#### **4.2.3 Partes implicadas en la sostenibilidad social**

Como ya se ha dicho anteriormente el desarrollo sostenible se define como la satisfacción de las necesidades de nuestra generación sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades, así que la identificación de las personas y de sus necesidades sociales se requiere en el contexto de la construcción (Brundtland, 1987). En 2010 se argumentó que la construcción sostenible se refiere a la construcción y espacios, y el proceso de construcción que rodea el entorno construido. Esta interpretación de la construcción sostenible destaca tres comunidades de las partes interesadas, a saber, *la comunidad del usuario*, que utiliza el edificio; *la comunidad de la industria*, que entregan el edificio y están involucrados en el las actividades de construcción; y *la comunidad de*

*vecinos*, que comparte la construcción medio ambiente con el nuevo proyecto. Estas comunidades son los grupos de interés más inmediatos, que son influenciados directamente por el proyecto. Sin embargo, hay muchas otras organizaciones vinculadas indirectamente a la proyecto, como central, los gobiernos estatales o locales, autoridades locales.....(Presley et al., 2010).

Cada una de estas comunidades tiene una relación única con el proyecto y tiene diferentes expectativas e intereses de el proyecto. Sin embargo, algunos valores sociales creados por un proyecto son múltiples y, por lo tanto, se pueden beneficiar los tres grupos de la comunidad. La aplicación del concepto con respecto a las tres comunidades se ha discutido a continuación (Almahmoud et al., 2015).

De estas partes interesadas debemos destacar la de los usuarios *de la comunidad*. Son aquellas personas que utilizan el edificio construido en el etapa de operación. Requieren el edificio para manejar su negocio o actividad. La gente en este grupo son cambiables de acuerdo con la empresa que se ejecuta dentro del edificio. En consecuencia, los intereses, los beneficios e impactos de un proyecto de este tipo de construcción en el sostenibilidad social son variadas, en función de quién dirige el negocio o utiliza el proyecto instalación sobre la fase de operación. Sobre todo, el interés de este grupo está relacionado con el la funcionalidad y la comodidad del edificio (Presley et al., 2010).

En general, los investigadores describen la sostenibilidad social como el acoplamiento entre los empleados, las comunidades locales, los clientes y el suministro cadena para asegurar la satisfacción de las necesidades de las poblaciones actuales y futuras y de las comunidades. Como muestra la siguiente discusión, el concepto de sostenibilidad social tiene varias interpretaciones en la industria y dependen del punto de vista de las partes interesadas y la fase del ciclo de vida del proyecto (Herd-Smith et al., 2008 ). Una perspectiva involucra a la comunidad mediante la estimación del impacto de proyectos de construcción en relación con el lugar donde viven los usuarios, el trabajo, y el poder participar en actividades culturales. Además, la sostenibilidad social se refiere también a un diseño de las perspectivas necesarias para asegurar la inclusión teniendo en cuenta la comprensión de los grupos representados (por ejemplo, la accesibilidad para las personas mayores y la discapacitado) ( Burdge, 2004 ).

Por último, la aportación del profesor Leonardo Sierra, que tras su investigación sobre sostenibilidad y tras haber dividido la sostenibilidad en: económica, medio ambiental y

social, hace un cuadro resumen de las partes en las que el considera se divide la sostenibilidad social, esto se aclara en la tabla 15. Él divide la sostenibilidad social en cuatro sub apartados entre el que destaca la de la población local externa, que es en lo que se centra esta investigación.

**Tabla 15: Resumen de las partes en las que se divide la sostenibilidad social**

<b>Criteria</b>	<b>Focus</b>
<b>Sostenibilidad social</b>	Evalúa el impacto de la tecnología del proyecto en los sistemas sociales en los que opera y las relaciones de la organización con sus diversos grupos de interés durante el ciclo de vida del proyecto.
<b>Recursos Humanos Internos</b>	Evalúa las características de la relación laboral interna entre la empresa y sus trabajadores en el desarrollo de un proyecto.
<b>Población local externa</b>	Evalúa los impactos de la tecnología del proyecto durante su ciclo de vida en sociedad local en que está inserto.
<b>Participación de Stakeholder (interesados del proyecto)</b>	Evalúa los impactos de la tecnología del proyecto sobre el nivel de intercambio de información y el grado de influencia de las partes interesadas (interna y externamente) en la toma de decisiones.
<b>Actuaciones Macro sociales</b>	Evalúa la contribución de la tecnología del proyecto a la al desempeño ambiental y socioeconómico de una región o de la nación.

Fuente: Leonardo Sierra , Apuntes de clase: Evaluación de proyectos. 2015

### 4.3 Impacto social de las infraestructuras en el medio rural. Exclusión social y calidad de vida relacionadas con el transporte en el medio rural

#### 4.3.1 Definiciones

- **Exclusión social**

Exclusión social se entiende de diferentes maneras por diferentes profesionales y se redefine sin cesar, pero el concepto sigue siendo vago y su interpretación a veces lleva a malos entendidos. Este hecho muchas veces es intencionado por conveniencia política. La exclusión social puede ser experimentada de manera independiente a la pobreza. La pobreza debe ser vista como una sola dimensión de la exclusión (Kenyon et al., 2002). La distinción entre pobreza y exclusión social permite un reconocimiento de que la pobreza no necesariamente conduce a la exclusión, y que uno se puede excluir sin ser pobre (Levitas, 1988).

Exclusión social no es sólo acerca de la escasez de dinero. Se trata de los derechos y las relaciones; y sobre cómo las personas se tratan y cómo se consideran a sí mismos; acerca de la impotencia, la exclusión y la pérdida de la dignidad. (Foley, 1999). Si remarcamos el termino impotencia podemos decir que exclusión social es la falta o negación de los recursos, derechos, bienes y servicios, y la imposibilidad de participar en las relaciones y actividades normales, a disposición de la mayoría de las personas en una sociedad, ya sea en ámbitos económicos, sociales, culturales o políticos. Afecta tanto a la calidad de vida de los individuos, como a la equidad y cohesión de la sociedad en su conjunto (Levitas et al, 2007).

Exclusión social es el proceso por el cual a las personas se les impide participar en la vida económica, política y social de la comunidad debido a la reducida accesibilidad a las oportunidades, los servicios y las redes sociales, debido en todo o en parte a la movilidad insuficiente en una sociedad y el medio ambiente construido alrededor de la asunción de alta movilidad” (Kenyon et al., 2002). Es importante remarcar que desventaja de transporte y exclusión relacionada con el transporte no tienen porque ser sinónimos entre si, ya que es posible estar excluido socialmente pero todavía tener un buen acceso al transporte o tener desventaja en el transporte pero estar socialmente incluido (Currie et al., 2010).

Se indican siete características específicas del sistema de transporte que están contribuyendo y/o relacionados con la exclusión de determinados grupos de población, que de acuerdo con la teoría de la exclusión social parecen confirmar el carácter multidimensional del problema. Las siete categorías identificadas son:

- i) la exclusión física: mediante el cual las barreras físicas, como el diseño de los vehículos, la falta de instalaciones para discapacitados o la falta de información sobre los horarios, inhibe la accesibilidad de los servicios de transporte;
- ii) la exclusión geográfica: donde vive una persona puede evitar que acceda a los servicios de transporte, como en las zonas rurales o en las fincas urbanas periféricas;
- iii) la exclusión de instalaciones: la distancia de las instalaciones clave, tales como tiendas, escuelas, servicios de salud o los servicios de ocio de donde vive una persona impide su acceso;
- iv) la exclusión económica: los altos costos monetarios de los viajes pueden prevenir o limitar el acceso a las instalaciones o el empleo y, por consiguiente impacto en los ingresos;



v) la exclusión basada en el tiempo: otras demandas de tiempo, tales como los derechos de trabajo conjunto, de uso doméstico y de cuidado de niños, reduce el tiempo disponible para el viaje (a menudo referido como el tiempo de la pobreza en la literatura);

vi) exclusión basada en el miedo: donde el temor por la seguridad personal no permitan la utilización de los espacios públicos y / o servicios de transporte;

vii) la exclusión del espacio: donde la seguridad o la gestión de espacio impiden que ciertos grupos el acceso a los espacios públicos, por ejemplo, comunidades cerradas o salas de primera clase espera en las estaciones.

(Church et al., 2000)

- **Calidad de vida y bienestar**

Como las prioridades humanas varían tanto temporal como espacialmente, los conceptos de calidad de vida y bienestar pueden ser definidos de manera diferente por diferentes personas y comunidades. Para un individuo la calidad de vida depende de muchos factores tanto físicos como psicológicos (Foley, 1999). Calidad de vida, hoy no solo significa la satisfacción o la disponibilidad de recursos, sino también el fácil acceso y capacidad de hacer uso de las oportunidades (Craglia et al., 2004). El bienestar de las personas se relaciona con la facilidad con la que pueden acceder a servicios esenciales (Hay, 1993). Aunque la accesibilidad física es uno de los factores clave de la calidad de vida, la libertad en términos de elección multidimensional de oportunidades económicas y de servicio y oportunidades culturales bajo limitaciones de tiempo se ha convertido cada vez más en importante para la evaluación de la calidad de vida (Doi et al., 2008).

Por otra parte, en relación con la naturaleza multidimensional de la calidad de vida, los métodos de ponderación apropiados con un enfoque en el sentido de los valores que tienen un efecto sobre el nivel de satisfacción de los individuos son necesarios con el fin de proporcionar una medida de accesibilidad basada en la calidad de vida (Doi et al., 2008). La calidad de vida se reconoce como un concepto multinivel y amorfo que representa la felicidad de los individuos y el bienestar. Se ha conceptualizado tanto a niveles macro (social, objetiva) como a micro niveles (individuales, subjetivas). Se distingue a estos dos niveles las siguientes categorías de calidad de vida:

- habitabilidad del entorno (medio ambiente / el capital social),
- capacidad para la vida de los individuos (a título personal / capital psicológico).

(Veenhoven, 2000)

También se captan cinco categorías como elementos de calidad de vida desde un enfoque de habitabilidad mas social:

- i) seguridad y protección,
- ii) la oportunidad económica,
- iii) servicios y oportunidades culturales,
- iv) equipamiento espacial,
- v) benignidad ambiental.

(Veenhoven, 2004)

#### 4.3.2. La importancia de estar comunicado

- ***Sin accesibilidad hay aislamiento***

En las zonas regionales y rurales la definición accesibilidad (dada la dependencia de la red de carreteras que es la que proporciona movilidad en estas zonas) podría ser de esta forma: *la accesibilidad es la facilidad con la que se puede llegar a los servicios e instalaciones mediante el uso de la red de carreteras*. Alternativamente, dada la poca densidad típica de las redes de carreteras regionales y la población dispersa en las regiones rurales o remotas, puede ser más útil considerar la inversa de accesibilidad, que podría denominarse *lejanía*. Una definición amplia de acuerdo con que la accesibilidad es entonces: *la lejanía se mide por la dificultad en el acceso a servicios e instalaciones mediante el uso de la red de carreteras*. (Taylor et al., 2012)

El cambio de organización espacial y temporal de la sociedad ha generado una demanda de mayor movilidad de las personas en todos los sectores , que en gran medida no tiene igualada la oferta de transporte público, sobre todo para las personas de bajos ingresos y de las zonas rurales (Lucas, 2012)'. Pero se cree generalmente que la reducción o eliminación de las barreras de accesibilidad como puede ser la construcción de carreteras da lugar a una mayor inclusión social y una mejora de la calidad de vida (Curl et al., 2011). Una mayor accesibilidad significa un aumento de la calidad de vida, sobre todo en personar con oportunidades limitadas, como las personas mayores, discapacitados físicos y los habitantes de los medios rurales (Makri, 2001). En términos de transporte de la comunidad las conexiones entre redes sociales, movilidad, accesibilidad y la exclusión social son cruciales. (Urry, 2002).

Una buena comunicación de carreteras entre pueblo y ciudad hace que las personas que viven en los pueblos puedan acceder a los puestos de trabajos de la ciudad (Nutley, 2005). Accesibilidad a los servicios es una variable importante para hacer a las zonas rurales atractivas y socialmente sostenibles. Mejora en el acceso es fundamental en las políticas de cohesión dirigida a reducir las disparidades entre las zonas rurales remotas (Escalona-Orcao et al., 2007). Aunque con todo lo dicho en este párrafo podría parecer que el transporte es la solución definitiva para los habitantes del medio rural hay que puntualizar que según Cloke, mejorar la accesibilidad en las zonas rurales mediante transporte público no es la solución a la marginación y exclusión social de los pueblos (Cloke, 1984).

Lo dicho en el apartado anterior refleja lo positivo de la buena comunicación en la áreas rurales, pero no especifica que aspectos negativos tiene la falta de movilidad o inaccesibilidad aunque bien es cierto que la desventaja de accesibilidad que existe actualmente en las zonas rurales son mucho menos que hace apenas unas décadas y continúan disminuyendo con el tiempo gracias a los avances de la tecnología del transporte (Pucher et al., 2001). Aún así que las personas de cierta localidad rural visiten menos al médico o vayan menos a la piscina que las personas de una ciudad, no quiere decir que estén mas sanos o que no les guste el deporte, este el resultado de falta de instalaciones y/o falta de acceso a ellas (Hine et al., 2012). En un estudio en Melbourne sobre la accesibilidad al transporte público y la exclusión social se vio que las personas mas excluidas eran las de las zonas rurales y remotas por tener menos accesibilidad a este medio de transporte y así, estar excluidos de las actividades sociales (Currie et al., 2010).

En cuanto a los habitantes de los pueblos: Los jóvenes rurales son más propensos a experimentar la exclusión social que los jóvenes urbanos, debido a la imposibilidad de acceder a actividades básicas tales como servicios de salud, educación y empleo (Cartmel et al., 2000). Los grupos desfavorecidos de transporte tienen el riesgo de ser excluidos de la sociedad. Desventaja de transporte y exclusión social están proporcionalmente relacionados (Currie et al., 2010).

A modo de reflexión hay que decir que la sociedad no solo depende de la red de carreteras para la movilidad cotidiana de las personas y el transporte de mercancías, sino que también sirve como un sistema de línea de vida para el rescate de las personas y los valores económicos (Mattson, 2015).

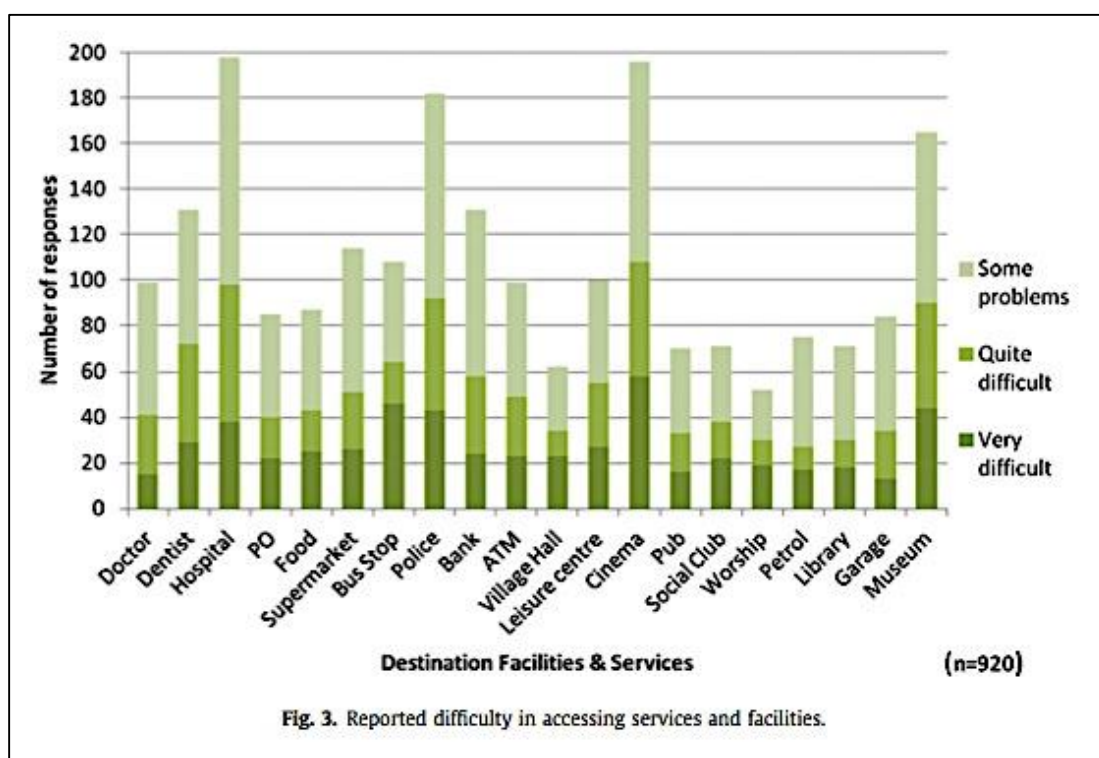
- ***La importancia del transporte público***

En general, se presupone que la infraestructura y la disponibilidad de servicios de interés general como escuelas, atención médica, servicios sociales y transporte público generan un impacto en el desarrollo demográfico de las zonas rurales, a saber, la despoblación y el envejecimiento. Tal servicios afectan la calidad de vida de la población local. Con lo cual se puede decir que la ausencia de los servicios mencionados deben ser compensados mediante un sistema eficaz de transporte público (Št'astná et al., 2015). De esto también se dio cuenta la comisión europea, pero no solo hablo de servicios sino también de la calidad de estos y de la mejora que supone para las regiones y no solo en desarrollo. “Los servicios juegan un papel vital en la mejora de la cohesión territorial; servicios públicos eficaces y accesibles son necesarios para el desarrollo y el atractivo de las regiones” (European Comision 2004b).

Teniendo en cuenta que la desventaja social mas frecuentemente encontrada en las zonas rurales es la falta de transporte público (Shucksmith, et al., 1996), se puede concluir, tras el párrafo anterior, que la falta de movilidad provocada por la ausencia de transporte público, lleva a una exclusión social que es especialmente aguda en las zonas rurales (Social Exclsuion Unit, 2002). Pero entre todos los transportes públicos hay que destacar el papel del ferrocarril, si se mejoran las redes de transporte público como el ferrocarril, la calidad de vida en las zonas rurales aumenta (McDonagh, 2006). Por último si vemos un ejemplo como en el estudio de ciertas áreas rurales como las de Irlanda se puede comprobar que la ausencia de transporte público ha llevado a la marginación y depresión de esas zonas (Department of Agriculture and Food, 1999). La conclusión que se obtiene de este párrafo es que el papel desempeñado por el transporte público en la provisión de accesibilidad a los servicios básicos de bienestar en las zonas rurales es fundamental y lleva siendo reconocido como tal durante mucho tiempo (Moseley, 1979).

Relacionado con lo anterior, en un estudio llevado a cabo en el suroeste de Inglaterra y Gales en 2009-2010 se encuestó a 920 personas mayores de 60 años que vivían en el medio rural en seis localidades diferentes. Esta recopilación de datos se llevó a cabo para ayudar a entender la conectividad comunitaria, incluyendo la participación de la comunidad y el acceso a las necesidades prácticas y oportunidades sociales. Los resultados mostrados en la Imagen 22 revelan la dificultad de los encuestados para acceder a distintas actividades, instalaciones y servicios (Shergold et al., 2012).

## Imagen 22: Dificultad de los encuestados para acceder a servicios



Fuente: Shergold, 2012

La mejora de la red ferroviaria da lugar a una mayor producción y una menor pobreza. Esto es posible gracias a una combinación de diferentes efectos positivos como la mejora de la conexión entre productores, mercados y consumidores. Así pues, mejorar la red de ferrocarril de un país da lugar a una asignación más eficiente de bienes y servicios (Schürenberg-Frosch, 2014).

Los ferrocarriles siempre han hecho una importante contribución a la calidad de vida, incluyendo el bienestar. El cierre de ferrocarril para el tráfico de pasajeros suele tener resultados dolorosos para las comunidades locales, tales como la falta de opciones de empleo, un alto riesgo de desempleo, bajos salarios y pobres condiciones de trabajo. Los resultados más graves se aplican en el caso de los pequeños pueblos y aldeas sin otros medios de transporte público ya que la calidad de la vida rural se ve amenazada (Pacione, 2004). En algunas zonas, tras el cierre de las líneas de ferrocarril, muchos de los habitantes de estas regiones tuvieron que renunciar a su puesto de trabajo (Taylor, 2006).

- ***La importancia del automóvil***

Respecto a los estudios y estadísticas en cuanto a la propiedad de coche en el medio rural se refiere se ven cuatro puntos importantes que están relacionados entre si. Por un lado tenemos que el crecimiento de tráfico y de la propiedad de automóviles es mas alto en las áreas rurales que en las zonas urbanas (Cullinane et al 1988). En cuanto a esto anterior, hay que destacar que la mayor propiedad de automóviles no es un lujo, sino debido a una dependencia, es una necesidad (Gray, 2004). También cabe decir que los desplazamientos al trabajo en las zonas rurales en coche es mucho mas alto que en la ciudad lo que sugiere que es casi imposible llegar al puesto de trabajo en las zonas rurales si no se dispone de automóvil o acceso a este (Pucher et al., 2001). Esto enlaza con lo anterior dicho de que es una necesidad. Por ultimo y enlazado con lo anterior es la comparación con el numero de viajes en si. En las áreas rurales las personas hacen muchos mas viajes en coche que en transporte público (Commission for integrated transport 2001).

Siguiendo hablando de bienes y servicios hay que decir que para las personas del medio rural el coche es necesario para un nivel de vida mínimo debido a la ubicación de los servicios y el empleo, y el de las necesidades mínimas. Los coches son considerados como esenciales para la capacidad de los hogares de conseguir un nivel de vida mínimo (Smith, et al., 2012). De todo esto se puede concluir que la disminución de los servicios de transporte público en las zonas rurales hace que a menudo sea difícil para sus habitantes sin coche participar en las actividades (Shucksmith et al, 2000).

Resumiendo lo anterior la movilidad individual y el disponer de coche es una cuestión clave que debe abordarse para aumentar la calidad de vida en las zonas rurales (Kronlid, D. et al., 2008). Podría decirse que con la mejora de la movilidad personal, la gente viaja más por bienes y servicios y esto es una ganancia en el bienestar (Rolley et al., 1993).

#### **4.3.3. El ferrocarril como alternativa al automóvil**

La prestación del transporte público es un componente vital de la accesibilidad, en particular para los individuos y los hogares que no disponen de automóviles o de acceso a estos (Jones, 2011). Cuando se priva del uso del automóvil a los habitantes de las zonas rurales se les priva de acceso a servicios de bienestar, el ferrocarril

puede ser el medio de transporte alternativo para las personas privadas de coche, aunque en casi todos los casos (en un estudio realizado en Irlanda), el tren no es la primera opción (Gray et al., 2001). Hay algunos países, entre ellos Australia que son altamente rurales y remotos, donde no se puede suponer que todas las familias dispongan de más de un coche para que todos sus miembros puedan viajar. En Nueva Gales del Sur y Victoria el tren es el medio de transporte público más utilizado. Este comportamiento es justo el contrario que en Irlanda (Nutley, 2003).

Añadir a lo anterior que pese a que la mayoría de los habitantes de zonas rurales tienen acceso a un coche, los estudios han encontrado que una pequeña proporción de personas dependen de los transportes públicos, y como ya se ha mencionado anteriormente durante mucho tiempo se ha reconocido el papel desempeñado por el transporte público en la provisión de accesibilidad a los servicios básicos de bienestar en las zonas rurales (Moseley, 1979).

Los propietarios de automóviles pueden valorar la capacidad de utilizar un servicio de transporte público cuando, por cualquier razón, no pueden conducir o su coche no está disponible. Un individuo que vive cerca de la línea de tren, aunque no sea usuario habitual del ferrocarril por ser asiduo del automóvil, puede valorar la opción de usar ese transporte o no, mientras que si vive lejos de la estación o no tiene acceso a ella, ni siquiera se plantea utilizarlo (Bateman et al., 2002).

Como ya se ha mencionado en el apartado 4.3.2. de este capítulo, los ferrocarriles siempre han hecho una importante contribución a la calidad de vida, incluyendo el bienestar. El cierre de ferrocarril para el tráfico de pasajeros suele tener resultados dolorosos para las comunidades locales, tales como la falta de opciones de empleo, un alto riesgo de desempleo, bajos salarios y pobres condiciones de trabajo. Los resultados más graves se aplican en el caso de los pequeños pueblos y aldeas sin otros medios de transporte público ya que la calidad de la vida rural se ve amenazada (Pacione, 2004). En las zonas rurales en las que la presencia de nieve es lo habitual el tren puede ser una muy buena alternativa al coche, si no existe este medio, en invierno los pueblos corren peligro de quedarse aislados (Halden *et al.*, 2002).

Los desplazamientos al trabajo en las zonas rurales en coche es mucho más alto que en la ciudad lo que sugiere que es casi imposible llegar a puestos de trabajo en las zonas rurales si no se dispone de coche. Esta situación podría solucionarse en parte con un mejor acceso de transporte público como por ejemplo la infraestructura



ferroviaria (Pucher et al., 2001), que vuelve a poner de manifiesto lo citado en el primer párrafo de este apartado: si una persona se queda sin coche se queda aislada, en este caso, por no poder acceder al trabajo (Jones, 2011). Aún así hay que puntualizar que la medida en la que el transporte público puede sustituir la necesidad de coche en las zonas rurales sigue siendo cuestionable (Gray et al., 2001).

#### 4.3.4 Ferrocarril y automóvil. Ventajas e inconvenientes

La disminución de servicios de ferrocarril en las zonas rurales ha llevado al aumento de la propiedad de automóviles. Esto genera desarrollo rural pero también es una fuente importante de exclusión social de algunos grupos desfavorecidos (Olivia, 2010). Esto se resume en lo que demuestran los estudios, que dicen que el mayor nivel de propiedad de automóviles en las zonas rurales es debido a una gran dependencia (Gray, 2004).

Pero el uso del automóvil tiene una serie de desventajas como las siguientes:

El aumento de la dependencia del automóvil debilita las redes sociales locales en el medio rural (Urry, 2002). Barry lo describió de la siguiente forma: “El coche privado es el enemigo de la solidaridad social en la medida en que el transporte público es su amigo. El vehículo particular aísla a las personas y los pone en competencia con otros usuarios de la carretera” (Barry, 2002). Ya con lo anterior se deduce que no todo en la mejora de la red de carreteras y con ello en el aumento del coche privado es bueno, este es enemigo de la solidaridad en la medida que el transporte público es su amigo, puesto que el coche particular aísla a las personas y los pone en competencia en la carretera contra otros conductores (Barry, 2002). Además si se mira desde el punto de vista del tiempo utilizado en viajar, mientras se conduce se “pierde tiempo” puesto que un conductor no puede realizar ninguna otra actividad, en cambio, los usuarios de los transportes públicos pueden utilizar el tiempo del trayecto, para trabajar, estudiar, leer las noticias.....y aprovechar de este modo el tiempo empleado en el viaje (Owen et al., 2015).

Cuando se habla de calidad de vida y de bienestar no se puede dejar de lado factores medioambientales, y el uso del transporte público favorece estos así encontramos que la existencia de una buena comunicación por medio del ferrocarril disminuye el uso del coche lo que lleva a una reducción de la contaminación y otros impactos negativos derivados de la utilización del automóvil y que aumentan la calidad de vida de los vecinos cercanos a la autopista o carretera (Št'astná et al., 2015). Con lo cual que una

carretera pase cerca de una población también tiene factores negativos, como el ruido, la contaminación y la accidentalidad (Jones et al., 2012). Por último, el uso del automóvil también tiene desventajas económicas para los hogares rurales no comunicados por un transporte público adecuado puesto que el coche es una necesidad y dependen del precio del combustible lo que puede acarrear aislamiento para hogares rurales con problemas económicos (Gray et al., 2001).

Siguiendo con las desventajas del crecimiento del uso del automóvil en el medio rural y volviendo a destacar que el crecimiento del tráfico y de la propiedad de automóviles es mas alto en áreas rurales que en zonas urbanas (Cullinane et al 1988), y este aumento del tráfico de las zonas rurales está ligada a una disminución en el uso de tiendas locales e instalaciones, así como a que existen servicios de transporte público reducido (Boardman, 1998).

Pero no todo en el uso de automóvil es negativo, sin acceso a coche y una buena infraestructura vial las personas del medio rural se verían fuertemente excluidas puesto que la calidad del transporte público no es la adecuada: falta de disponibilidad de servicio, falta de ruta directa e incomodidad (Velaga et al., 2012), cuando no se dispone de transporte público, el aislamiento rural puede quedar resuelto (aparentemente) con la propiedad de coches, pero de nada sirve tener automóviles sin buenas carreteras (Nutley, 2003). Además como ya se ha mencionado anteriormente los desplazamientos al trabajo en las zonas rurales en coche es mucho mas alto que en la ciudad lo que hace pensar que es casi imposible llegar a puestos de trabajo en las zonas rurales si no se dispone de coche (Pucher et al., 2001).

Por ultimo nombrar que aunque el transporte público tiene muchas ventajas, de nada sirve un buen sistema de transporte público si no llega a los mismos sitios a los que podrías llegar en coche (Qviström, 2015).

#### **4.3.5. La importancia de la calidad del servicio**

El sistema de transporte público bien organizado en las zonas rurales puede mejorar el crecimiento económico mediante la mejora de la inclusión social, accesibilidad y movilidad (Farrington et al., 2005) . Que exista ferrocarril en un pueblo no significa que pueda ser utilizado por todos, existe una amplia variedad de problemas que afectan especialmente a las personas mayores y las madres solteras con niños pequeños que no tienen acceso a un coche, como las restricciones físicas al acceder a las

estaciones de ferrocarril (por estar alejadas del pueblo o el camino ser poco accesible) lo que afecta seriamente a su calidad de vida (Wixey et al., 2005). Si el viaje en ferrocarril no es cómodo o no es considerado por los usuarios de calidad, las líneas dejan de usarse y puede llevar al cierre de las mismas, de ahí la importancia del servicio (Taylor, 2006). Por último repetir lo anteriormente dicho, puesto que tener una estación de ferrocarril en los pueblos no es significativo si no llega a los lugares donde los habitantes del medio rural lo necesitan, como a ciudades significativas y de influencia y/o dentro de estas a zonas relevantes como el centro, puesto que si el ferrocarril te deja en las afueras deja de ser una ventaja de accesibilidad (Qviström, 2015).

Se pueden identificar cuatro dimensiones clave de acceso. Entre ellas está la organizacional que dice que la capacidad de las personas para acceder a servicios e instalaciones depende no solo de los medios de transporte disponibles sino también de la forma que se organizan. Así pues, no importa si una familia dispone de automóvil si no se pueden organizar para poder utilizarlo cuando lo necesitan los distintos miembros, con lo cual la disponibilidad es clave para la inclusión social. Ocurre lo mismo con el transporte público y su organización, si la frecuencia no es adecuada, el acceso a la estación es difícil o las tarifas no son asequibles la inclusión social de los habitantes de las zonas rurales no es posible (Church et al., 2000). Enlazado con esto último mencionar a los estudiantes, un grupo de población que podrían ser usuarios potenciales del transporte público y que no lo son por la falta de buen horario ya que no muchas veces les es imposible llegar a la clase de primera hora o quedarse a la de última, además de no poder hacer planes con sus amigos de la carrera (Kenyon, 2011). Se puede concluir pues que el transporte público en las zonas rurales en general sufre de falta de disponibilidad del servicio e infraestructura; los servicios son poco frecuentes, de difícil acceso, y no están conectados a otros modos de transporte lo que pone a los habitantes de estas zonas en peligro de exclusión social (Halden et al., 2002).

Es importante que los servicios sean de calidad, eficaces y accesibles para el desarrollo, cohesión y atractivo de las regiones rurales (European Comision 2004b). Como ya se ha comentado en apartados anteriores, ha habido un cambio de organización espacial y temporal de la sociedad que ha generado una demanda de mayor movilidad de las, que no tiene igualada la oferta de transporte público, sobre todo para las personas de las zonas rurales (Lucas, 2012). La exclusión relacionada con la accesibilidad esta formada por varios componentes como el sistema de

transporte , el sistema del uso de la tierra , el componente individual y el tiempo, y estos, están relacionado entre si e interactúan. Por ejemplo, la desaparición de las últimas tiendas en un pueblo puede ser compensada con mejores opciones de transporte público para viajar a otros pueblos o ciudades cercanas para realizar compras. En caso de no mejorar el transporte público, el pueblo en si se vería en peligro de exclusión social (Van Wee, et al., 2011).

Por último y relacionado con la calidad del transporte por ferrocarril hay que hablar del precio de este puesto que si tener acceso a transporte y que esté sea de calidad y esté disponible no siempre es un factor para evitar la exclusión social ya que si el precio del transporte es superior a la capacidad de financiación de los usuarios se produce la exclusión igualmente (Preston et al., 2007).

En este apartado se ha hablado de la calidad del transporte público y mas concretamente del transporte por ferrocarril, pero también hay que hablar de la calidad en el transporte mediante automóvil privado ya que para las personas del medio rural es difícil acceder a ciertos puestos de trabajo si no se tiene acceso a un coche, incluso algunos ofertas de trabajo así lo especifican, puesto que hay una falta de fiabilidad de los servicios de transporte público (Jones, 2011).

En general, la mejora de una parte o de toda una sección de carretera reduce el coste de tráfico entre las regiones mediante la mejora de la adhesión a la carretera y aumenta la interacción espacial entre dos áreas locales afectando finalmente al uso del suelo, a la población y al empleo. Si cambia el uso del suelo este puede revalorizarse e impulsar la urbanización y así el crecimiento demográfico de las zonas rurales (Kim, 2007).

Entre las mejoras de un tramo de carretera o autopista está la mejora en la capacidad de la vía, puesto que esta también es importante en un estudio se vio que si una comunidad rural tiene acceso a una carretera de dos carriles los trabajadores son mas propensos a tener trayectos mas cortos. Sin embargo, si la población tiene acceso a una autopista de tres carriles, los habitantes son propensos a viajar mas kilómetros (Partridge et al., 2005).

#### 4.3.6. Aspectos económicos

Si se habla de infraestructura ferroviaria, en cuanto a los aspectos técnicos se refiere, se pueden destacar varios campos, por ejemplo la localización de la estación. Se debe tener en cuenta la cercanía a la estación y el acceso a esta ya que este hecho puede revaloriza el valor de la vivienda por un lado, y por otro, facilita la vida de los propietarios lo que incrementa la felicidad de estos (Wu, 2015). A parte de la localización de la estación o parada también es importante tener en cuenta las tarifas de viaje. Ya que tener acceso a transporte y que esté sea de calidad y con buenos horarios y frecuencias no siempre es un factor para evitar la exclusión social ya que si el precio del transporte es superior a la capacidad de financiación de los usuarios se produce igualmente (Preston et al., 2007). Pero este hecho se puede solucionar con becas y ayudas, así si se dan ayudas para el viaje en ferrocarril así como facilidades para viajar en él (bonos semanales o mensuales, tarifas para estudiantes y personas de la tercera edad.....) La utilización de este medio aumenta muy considerablemente (Vancutsem, 1996).

En cuanto al pueblo como tal, y no tanto en cuanto al vecino en particular, decir que la mejora de la red ferroviaria da lugar a una mayor producción y una menor pobreza. Esto es posible gracias a una combinación de diferentes efectos positivos como la mejora de la conexión entre productores, mercados y consumidores. Así pues, mejorar la red de ferrocarril de un país da lugar a una asignación mas eficiente de bienes y servicios (Schürenberg-Frosch. 2014). Con lo cual es evidente que las restricciones en las inversiones en transporte en general, se perciben como un obstáculo importante para la mejora de la asignación de servicios equitativa además de la disponibilidad de la salud rural y educación (Bryceson et al., 2008).

Se construyen mas carreteras e infraestructuras porque hay una demanda. Aunque a veces existe una demanda que no es a la que las políticas de transporte hacen caso y se gastan el presupuesto en otras infraestructuras. Es decir, a veces se necesita por ejemplo una carretera que conecte dos municipios pequeños pero se construye otra línea de alta velocidad que no es tan necesaria, aunque finalmente si se utilice (Martens, 2006). Esto ocurre por muchos motivos, pero uno podría ser porque una de las principales preocupaciones en la toma de decisiones sobre la inversión en infraestructura de transporte es asegurar que hay beneficios económicos. Aunque el ahorro en tiempo de viaje y el de combustible esta claro, a veces siguen sin considerarse suficientes. Cuando se cuentan los beneficios económicos de una

infraestructura no se tiene en cuenta el desarrollo económico de un pueblo o región ni que estas inversiones supongan una mejora en la calidad de vida de los usuarios (Obregón-Biosca et al., 2011). Contrario a esto, Walle, decía que aunque es difícil evaluar si el beneficio que genera en las vidas de los habitantes de los pueblos una carretera rural, se compensa con el coste que supone construirla (Van de Walle, 2002). Para terminar con esto, destacar que aunque algunas carreteras rurales no se construyen con el objetivo de integrar pueblos con ciudades, su principal objetivo puede ser otro, como por ejemplo tratarse de una carretera transfronteriza, o una carretera que una dos ciudades importantes, pero su trazado se hace pensando en las zonas rurales por las que tiene que pasar, esta es una forma de aprovechar mejor los recursos económicos que conlleva construirla (Perz, 2012).

Si se analiza las ventajas de invertir en infraestructura y la importancia que tiene para el medio rural vemos que el precio monetario se compensa con el desarrollo rural que genera, así se puede decir que: Invertir en infraestructura vial genera desarrollo económico en las zonas rurales debería considerarse condición necesaria pero no suficiente para ello (Wilson, 1973). Además, la inversión en carreteras fomenta el empleo, por mejorar el acceso a este, aunque si bien son necesarias para este fenómeno no son suficientes (Jiwattanakupaisarn et al., 2009).

En general, la mejora de una parte o de toda una sección de carretera reduce el coste de tráfico entre las regiones mediante la mejora de la adhesión a la carretera y aumenta la interacción espacial entre dos áreas locales afectando finalmente al uso del suelo, a la población y al empleo. Si cambia el uso del suelo este puede revalorizarse e impulsar la urbanización y así el crecimiento demográfico de las zonas rurales (Kim, 2007). Ha quedado demostrado pues que las áreas con mejor infraestructura han tenido mas éxito en la reducción de la pobreza (Fan et al., 2008). O dicho de otra forma, que las comunidades rurales con acceso a autopistas o cerca de carreteras aumentan su crecimiento económico rápidamente (Issermant et al., 1989). Ya se ha hablado en este capítulo de que Mattson destaca que la sociedad no solo depende de la red de carreteras para la movilidad cotidiana de las personas y el transporte de mercancías, sino que también sirve como un sistema de línea de vida para el rescate de las personas y los valores económicos (Mattson, 2015).

Pero hay un componente económico muy importante cuando se habla de viajes en automóviles: el combustible y su precio. Hay pocos indicios de cómo el aumento del precio del combustible puede tener realmente un impacto en los patrones de viaje

rurales, ya que si una persona necesita utilizar el coche porque no tiene otra forma de acceso, lo utilizará pese al precio de la gasolina (Gray et al., 2001). Aunque claramente el aumento del precio del combustible pone a las personas dependientes del automóvil en riesgo de exclusión social, lo que se acentúa en el medio rural (Lucas et al., 2014). En general, para los hogares rurales no comunicados por un transporte público adecuado, el coche es una necesidad estructural y, para los hogares más pobres el aumento del precio del combustible es un problema grave que amenaza la inclusión social de estos hogares (Gray et al., 2001).

Por último hablar de otras desventajas económicas relacionadas con el transporte en automóvil y la comunicación por carreteras. Una de ellas es, que no todos los habitantes de los pueblos y zonas rurales se benefician de la construcción de las carreteras rurales o ampliación de estas, incluso aunque beneficie su movilidad, puesto que para algunos vecinos de la localidad, la expropiación de tierras y reubicación de viviendas no compensa la conectividad (Paul, 2006). En cuanto a la vida en el pueblo en si, destacar que una de las posibles consecuencias para la población rural cuando se mejora su accesibilidad a otras localizaciones es que el pueblo en si se deprima económicamente, ya que al ser posible poder llegar a otros sitios para hacer la compra o utilizar otros servicios, los negocios del propio pueblo se pueden ver resentidos incluso llegando a cerrar, aunque si estás en el otro lado, o sea, en el otro pueblo, te ves beneficiado. Son las dos caras de una misma moneda (Prentice, 1991).

#### **4.4. Desarrollo rural**

Los proyectos de carreteras rurales reducen la pobreza y contribuyen al desarrollo social, lo que ayuda a mejorar la calidad de vida de lo habitantes de los pueblos que conectan (Van de Wall, 2002). Dicho de otra forma, las carreteras rurales desempeñan un papel crucial en el desarrollo económico social de las comunidades que une, no solo por el acceso entre ellas si no por hacer posible para sus ciudadanos el acceso a educación, sanidad, servicios y ocio (Chamorro et al., 2009).

Una de las mejores intervenciones para el desarrollo rural y la mejora de la calidad de vida de las personas que viven en él, es la inversión en infraestructura, sobre todo en carreteras (Barrios, 2008). Dicho de otra manera, se puede asegurar que las inversiones en carreteras es importante para los hogares agrícolas que generalmente se encuentran en los pueblos, puesto que la actividad agrícola es altamente

dependiente del transporte (Yemtsov, 2001). A quedado demostrado con lo dicho anteriormente que las comunidades rurales con acceso a autopistas o cerca de carreteras aumentas su crecimiento económico rápidamente (Issermant et al., 1989).

También hay que tener en cuenta la influencia de las carreteras en el turismo. Gracias a un mejor acceso , los pueblos se pueden convertir en lugares donde pasar las vacaciones o destinos para el fin de semana (Sachs, 1992). Pero esto no es la cien por cien cierto y no se puede generalizar ya que no es posible garantizar la misma inclusión social por medio de la infraestructura del transporte a todas las zonas rurales, siempre habrá zonas mejor comunicadas que otras, aunque se buscan soluciones prácticas para minimizar las desigualdades existentes (Farrington et al., 2005). Teniendo esto en cuenta se puede concluir que accesibilidad a los servicios es una variable importante para hacer a las zonas rurales atractivas y socialmente sostenibles. Y como ya se ha mencionado anteriormente mejorar en el acceso es fundamental en las políticas de cohesión dirigida a reducir las disparidades entre las zonas rurales remotas (Escalona-Orcao et al., 2007).

Gracias a las carreteras entre pueblo y ciudad las personas que viven en los pueblos puedan acceder a los puestos de trabajos de la ciudad (Nutley, 2005). Esto abre un mundo de posibilidades, entre ellas que la descentralización continua de puestos de trabajo y la de la población ciudadana ha sido posible gracias a los avances de las comunicaciones que han reducido en gran medida las desventajas de las regiones periféricas, tanto para las empresas como para los hogares (Pucher et al., 2001). Otra de las consecuencias de la mejora en la comunicación del transporte es que se dan casos de personas de la ciudad con trabajos en ella que buscan vivir en el campo porque prefieren la tranquilidad que se da en esa zona y el que el precio de la vivienda es generalmente menos costoso, esto no sería posible sin buena comunicación entre pueblo y ciudad y sin buen acceso a servicios como educación o sanidad (Nutley, 2005). Relacionado con esto último, a la hora de emigrar se prefiere zonas rurales dentro de las distancias conmutables a las ciudades cercanas. Factores como la calidad de vida y el aumento de las oportunidades de empleo ha hecho que la población se reubique ya que se le ofrece flexibilidad para seleccionar el lugar de residencia y todo gracias a la oportunidad que proporciona la infraestructura vial (Fuguitt et al., 1975).

Por último, una de las cosas que se debería tener mas en cuenta a la hora de hablar de la mejora y del desarrollo rural y su relación con el transporte es que las mejoras en



el transporte rural y en la infraestructura vial da a las personas de las regiones rurales la oportunidad de ir a otros lugares a aprender profesiones diferentes y a los jóvenes a estudiar, de esta forma si esas personas y esos jóvenes deciden volver a su pueblo de origen pueden aportar lo que han aprendido y de esta forma reinvertir su conocimiento en su pueblo ayudando al desarrollo de este (Sabandar, 2007).

Este párrafo ya se ha mencionado anteriormente pero interesa agregarlo también a este apartado puesto que dice que en general, la mejora de una parte o de toda una sección de carretera reduce el coste de tráfico entre las regiones mediante la mejora de la adhesión a la carretera y aumenta la interacción espacial entre dos áreas locales afectando finalmente al uso del suelo, a la población y al empleo. Si cambia el uso del suelo este puede revalorizarse e impulsar la urbanización y así el crecimiento demográfico de las zonas rurales (Kim, 2007).

Si se habla de cómo influye en el desarrollo rural la infraestructura ferroviaria, hay algunos ejemplos como el de Castilla la Mancha (España), una comunidad muy ruralizada se valora muy positivamente que una población cuente con acceso ferroviario, puesto que permite una mejor comunicación de sus habitantes evitando así la exclusión producida por la distancia (Sanchez-Mateso, 2012). En el lado contrario se encuentran los estudios en las zonas más rurales de Irlanda donde se puede comprobar que la ausencia de transporte público ha llevado a la marginación y depresión de esas zonas (Department of Agriculture and Food, 1999).

La mejora de la red ferroviaria da lugar a una mayor producción y una menor pobreza (Schürenberg-Frosch. 2014). Contrariamente se ha visto que en algunas zonas, tras el cierre de las líneas de ferrocarril, muchos de los habitantes de estas regiones tuvieron que renunciar a su puesto de trabajo. Al mismo tiempo, ir de compras en las ciudades que se encontraban a lo largo de las líneas ferroviarias perdido su significado. Este es un fenómeno desfavorable, no sólo para los habitantes de los pueblos estudiados, sino también para el desarrollo económico de las pequeñas ciudades (Taylor, 2006).

En este apartado se puede volver a incluir lo que ya se ha dicho anteriormente, que los servicios públicos eficaces y accesibles son fundamentales en la mejora de la cohesión territorial para el desarrollo y el atractivo de las regiones (European Comision 2004b).

Como ya se ha dicho en el apartado 4.3.2. de este capítulo, una mayor accesibilidad significa un aumento de la calidad de vida, sobre todo en personas con oportunidades limitadas, como las personas mayores, discapacitados físicos y los habitantes de los medios rurales (Makri, 2001). Dentro de este grupo también encontramos a los jóvenes rurales que como ya se ha comentado anteriormente son más propensos a experimentar la exclusión social que los jóvenes urbanos, debido a la imposibilidad de acceder a actividades básicas tales como servicios de salud, educación y empleo (Cartmel et al., 2000). Ha quedado demostrado que las áreas con mejor infraestructura han tenido más éxito en la reducción de la pobreza (Fan et al., 2008). Dicho de otra forma, las cuestiones espaciales y la percepción de disponibilidad local de servicios clave y bienes son factores importantes a la hora en la que los habitantes de la zona rural perciben la necesidad y perspectivas de transporte (Rajé, 2007).

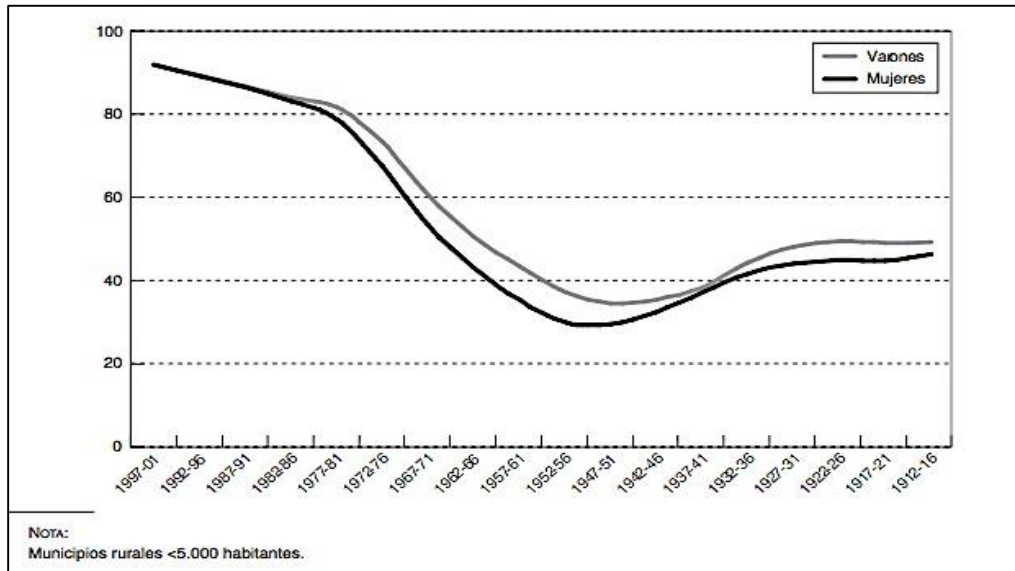
#### 4.5. Migración

Como es de sobra conocido, el proceso de éxodo rural en España alcanzó sus máximos a finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta (García Barbancho, 1975). Este proceso, que fue muy selectivo por edad, ha generado un vacío demográfico tan importante en algunas generaciones que bien pueden denominarse «generaciones ausentes». Este hecho puede comprobarse en las figuras 5 y 6, que muestran la permanencia de las distintas generaciones de nacidos en el medio rural, tanto en España en general como en Castilla y León en particular (Camarero et al., 2008).

Pero no solo hay diferencias entre las migraciones rurales en lo que se refiere a edad, también hay una fuerte diferencia entre sexos: En los varones, altos estudios significa menor práctica del commuter frente a emigración, al revés que en las mujeres. Los datos sugieren la siguiente relación: para los varones rurales la cualificación supone arraigo urbano. En muchas actividades de tipo profesional o técnico los mejores empleos, aquellos que generan un mayor rango, se vinculan a la residencia urbana, no así para los empleos de menor cualificación, que exigen mayor movilidad y que no vinculan residencialmente. Para las mujeres la situación resulta diferente. Los puestos de baja cualificación exigen mayor disponibilidad, implican jornadas más largas, más estrictas y menos flexibles, lo que incrementa el coste de la movilidad y la dificultad para compatibilizar vida familiar y laboral, en un contexto de separación entre residencia y trabajo. Por el contrario, las mujeres con alta cualificación se permiten una mayor movilidad, y su menor acceso a los puestos más elevados de la

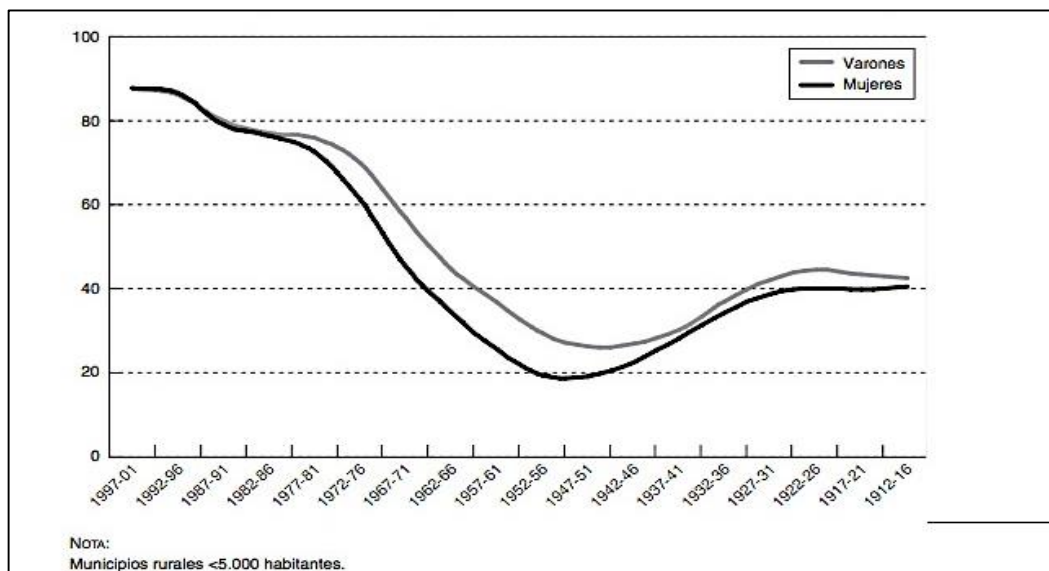
jerarquía ocupacional implica una menor dependencia de puestos laborales urbanos (Camarero et al., 2008).

**Figura 5: Tasa de permanencia de la población española nacida en municipios rurales**



Fuente: Censo de población 2001, INE

**Figura 6: Tasa de permanencia de la población castellano-leonesa nacida en municipios rurales**



Fuente: Censo de población 2001. INE

La accesibilidad del transporte es importante para la redistribución de la población así como para el crecimiento económico local y el desarrollo. Factores de accesibilidad pertinentes incluyen la preferencia residencial, la accesibilidad a los aeropuertos y carreteras, la infraestructura vial, y los desplazamientos al trabajo. Las características ambientales y de recursos naturales de un área también influyen en la redistribución de la población (Fuguitt et al., 1975). Un estudio de la región de Tel Aviv mostró que aquellos que le atribuían mayor importancia al acceso y proximidad a las estaciones de ferrocarril estaban menos preocupados por la proximidad a su lugar de trabajo o por la accesibilidad a las principales carreteras. El entorno de la vivienda se percibió como muy importante para su decisión del lugar residencial. La importancia de un entorno de calidad y alto apoyo para sus hijos muestra que la mayor parte de ellos hicieron su elección residencial durante la etapa de crianza de los niños, la etapa que más se identifica con las decisiones que conllevaron a la suburbanización. Estos resultados son consistentes con otros estudios de Atlanta (Nelson et al., 1997), California (Lund, 2006) y España (Garmendia et al., 2008). En estos casos, se encontró que los nuevos residentes fueron igualmente o más propensos a elegir conmutar a distancias más largas, de forma concomitante con su elección de la ubicación de la casa y que fue influenciado por una amplia gama de razones (menor costos de la vivienda y la calidad de los alrededores) y relativamente menos por el acceso de tránsito ferroviario. Sin embargo, cuando los encuestados se les preguntó si estaban dispuestos a trasladarse a otra zona rural, pero sin servicios de tránsito ferroviario adecuados, más de 50% de ellos rechazaron una opción (Israel et al., 2010).

En los años setenta ya se abordó la intercambiabilidad entre migración y conmutabilidad dentro de una teoría general de la movilidad. El autor señalaba la existencia de una relación cíclica con periodos de mayor migración que daban paso a periodos de mayor commuting (circulación) en función de los cambios en la organización productiva (Zelinsky, 1971). Pero en las últimas décadas, Hogan puso de relieve la migración como la más dinámica y componente influyente de los cambios demográficos contemporánea (Hogan, et al., 1992).

#### **4.5.1. Éxodo rural**

Algunas hipótesis dicen que los costos y beneficios entre permanecer sedentario o la migración a las zonas urbanas varían con el aumento de la lejanía, y que este equilibrio afecta a los patrones de asentamiento existentes y a los flujos de migración

rural-urbana (Parry et al., 2010). Las migraciones son motivados por un conjunto complejo de factores sociales, económicos, políticos, y factores ambientales. Un enfoque dominante en el estudio de las migraciones ha sido la identificación de factores de " empujar y tirar " que operan en las zonas de origen y destino, respectivamente (Lee, 1966 ). Por ejemplo, el acceso a los servicios de salud y de educación, que son indicadores clave del bienestar humano, es importante en la atracción de la gente lejos de las zonas rurales (Boyle, 2004 ). Así se puede decir que el vínculo económico-demográfico cuenta con la migración como respuesta a la mejora del acceso al empleo y los servicios urbanos de las poblaciones rurales. La literatura sobre la relación entre las carreteras y la población también hace hincapié en las causas indirectas que producen las carreteras a través de los factores que intervienen, como el cambio económico, para poder comprender los cambios demográficos (Perz et al., 2010).

Como ejemplo de una carretera produciendo un crecimiento rápido de la población en el Amazonas, tenemos la carretera BR-364 desde el sur de Brasil en el estado de Rondônia, donde la población creció de alrededor de 100.000 en 1970 a casi 500.000 en 1980 y más de 1 millón en torno a 1990 (Browder et al., 1997). Esto ocurrió por una variedad de razones, pero un prominente factor fue la consolidación del alto valor de la tierra en el sur de Brasil por las grandes operaciones mecanizadas orientadas a la exportación al mismo tiempo que la BR-364 conectaba a la tierra del sur del Amazonas que era mucho más barata. Esto llevó a muchas familias de agricultores del sur sin capital para la mecanización a agotar y migrar a la frontera con Rondônia donde podían adquirir propiedades más grandes (Perz et al., 2010).

Existe otro modelo como el que observó McGee en 1991 que consistía en una emergente forma urbana en Asia y el Pacífico, en el que se describe una región metropolitana extendida (EMR) o 'desakota' (McGee, 1991). Esta zona se caracteriza por la fusión de las ciudades y pueblos periféricos a través de la integración funcional de las economías urbanas y rurales y al desarrollo de sistemas de transporte, Singapur ejemplifica este desarrollo (Drakakis-Smith, 2000). Pero la situación en los países desarrollados es diferente, como en Austria, las tasas de emigración más altas en este país se pueden encontrar en municipios del sur, a partir de alrededor de 6 millas de la ciudad límite, a cerca de 12 millas a lo largo de la autopista A2. Un patrón similar se observa en el oeste de la zona de estudio a lo largo de la autopista A1 y en el este de Viena (Helbich et al., 2009).

Inversiones sólidas en el medio rural hacen que este mejore y por lo tanto frenan el éxodo rural (VanWey et al., 2012). Se suele suponer que la infraestructura y la disponibilidad de servicios de interés general como escuelas, atención médica, servicios sociales y transporte público generan un impacto en el desarrollo demográfico de las zonas rurales, a saber, la despoblación y el envejecimiento (Št'astná et al., 2015). Sin embargo, un inconveniente de la carretera es que también puede atraer a los residentes rurales a viajar a las zonas urbanas donde las perspectivas de empleo y servicios urbanos son mayores (Boarnet, 1997).

Con demasiada frecuencia, lo urbano y lo rural son vistos como si fuesen dos sistemas diferentes y separados, mientras que en realidad están estrechamente vinculados. Las interacciones están aumentando y las diferencias parecen disminuir en muchos países desarrollados (Van Leeuwen, 2015). Las zonas rurales se benefician de tener más vecinos urbanos en términos de del crecimiento del empleo y de poder acceder a este (siempre que el transporte y las infraestructuras lo permitan). Por otra parte, las regiones rurales en un contexto más urbano, pueden beneficiarse de tener un sector turístico rural muy fuerte en términos de (el crecimiento de) plazas. Así, el análisis mostró que tener más vecinos 'opuestos' parece ser beneficioso para ambas regiones urbanas y rurales (Van Leeuwen, 2015).

#### **4.5.2. Repoblación rural**

Hay hipótesis que prevén que las comunidades periurbanas ubicadas a lo largo de las carreteras son propensas a experimentar tasas más rápidas de crecimiento de la población y de la densidad de población, que lugares que están más lejos de la carretera (Seifoddini et al., 2012). Estos estudios sugieren que el desarrollo periurbano en África tiende a seguir las principales autopistas. La presencia de las carreteras es por lo general una oportunidad para que los residentes establezcan negocios en el hogar y para que puedan conmutar fácilmente con la ciudad central donde se pueden situar sus medios de vida (Mabogunje, 1990).

Las conclusiones de la literatura acerca de la infraestructura en las zonas rurales son más variadas en los países en desarrollo. La clave para el efecto de carreteras en el cambio de la población de las zonas rurales en las zonas en desarrollo es si la infraestructura crea oportunidades para las comunidades rurales, que atraen a la población, o sólo proporciona acceso a las ciudades, que a menudo induce la migración rural-urbana. En algunos casos, la pavimentación de carreteras genera

crecimiento de la población en las zonas rurales ya que los pueblos locales diversifican sus actividades de subsistencia mediante la adición al mercado de las ciudades de la producción artesanal de sus actividades agrícolas preexistentes y las actividades extractivas. Del mismo modo, si los caminos proporcionan acceso a los servicios urbanos sin dañar a la empresa rural, la población rural puede crecer (Rudel et al., 1990).

Teniendo en cuenta los intercambios entre las distintas zonas: rurales, suburbanas y urbanas, y entre las fases de: pre construcción, construcción, post construcción y de mejoras de infraestructura, se puede decir que para las áreas rurales, el argumento prevaleciente ha sido que la población crece durante las cuatro fases debido a las inversiones empresariales y las consiguientes oportunidades de empleo y el aumento de los servicios (Rudel et al., 1990). La mayoría de los estudios sobre los condados rurales concluyen que las carreteras tienen efectos positivos sobre el crecimiento de la población por el fomento del crecimiento del empleo lo que atrae la inmigración (Humphrey et al., 1975). Contrariamente a esto, algunos autores sugieren que las olas del crecimiento de la población preceden a la provisión de infraestructura, y no al revés, como se cree generalmente que la construcción de una infraestructura hace que crezca la población rural en torno a (Gough et al., 2006).

En los países en desarrollo la migración y la repoblación rural tienen algunas características diferenciadoras. Las mejoras en la economía de Albania (en las zonas rurales en particular) sirvió como el factor más grande en la estabilización de los flujos migratorios y, finalmente, la reducción de la propensión de los Albaneses a emigrar a las ciudades (Carletto et al., 2006). El dinamismo de la economía rural es otro factor que pueda afectar a la migración. En los últimos años, la situación económica de las comunidades rurales a través de algunas regiones han fluctuado. En Madre de Dios (Brasil), por ejemplo, la minería de oro se ha ampliado, lo que constituye una importante fuente de ingresos. Al otro lado de la región, pero especialmente en Pando, los altos precios de castaña ( "nuez del Brasil") ha hecho que aumenten los ingresos de las comunidades rurales (Perz et al., 2010). Algunas corrientes dicen que los esfuerzos de conservación en la Amazonia, a menudo apoyan a las poblaciones rurales ya que estas pueden ser el medio de lograr la protección forestal a largo plazo, ya que a las personas les suele gustar conservar su entorno si lo sienten como parte de su cultura (Campos et al., 2006 ).

En los países desarrollados las cosas son en cuanto al comportamiento del crecimiento de la población rural son un poco diferentes, así Pedreño y Riquelme afirman que los inmigrantes no llegan de manera involuntaria a los pueblos sino que dirigen conscientemente su trayectoria hacia estos entornos, frecuentemente desde las ciudades donde se sitúa el punto de llegada. Los relatos sobre las trayectorias migratorias de las mujeres hasta llegar al municipio en el que viven son ilustrados con itinerarios complejos que, a menudo, las han llevado a diversos municipios dentro del mismo territorio, siguiendo las ofertas de trabajo. En aquellos donde resulta fácil la movilidad intermunicipal (transporte público) o cuando las mujeres pueden desplazarse con vehículo privado, el territorio (frecuentemente la comarca) es el área donde hallar los recursos laborales. (Pedreño et al., 2007). Por otro lado Champion habla de una redistribución que a menudo se expresa como una migración neta de las ciudades más grandes hacia algunas ciudades más pequeñas y distritos rurales (Champion et al., 1994). Una mirada más atenta a las estadísticas revela dos tendencias distintivas: (a) un movimiento de empleo en las zonas rurales y (b) un movimiento de personas a las zonas rurales, seguido de los desplazamientos a las zonas urbanas (Stockdale et al., 2000).

Señala la OCDE que en 10 de sus 27 Estados miembros el empleo rural ha tenido un mayor crecimiento que el urbano (Camarero et al., 2008). Algunos estudios sobre accesibilidad y migración apoyan la hipótesis de que los inmigrantes prefieren zonas con buena accesibilidad a la ciudad central, siempre y cuando estas áreas se encuentran cerca de la ciudad (Helbich et al., 2009). Se encontró que los hogares que solían vivir y trabajar en el centro metropolitano percibieron el tránsito ferroviario como una característica importante a la hora de elegir mudarse a la periferia metropolitana o a zonas más rurales (Israel et al., 2010). En otros estudios de preferencia residencial, demógrafos rurales manifestaron que los inmigrantes prefieren lugares que son algo rurales o suburbanos siempre que estos estén dentro de distancias conmutables de las grandes ciudades (Fuguitt et al., 1975).

Además de todo lo anterior también hay que tener en cuenta la calidad de vida. En muchos países desarrollados la periferia urbana-rural está cada vez más dominado por el población urbana. La gente de la ciudad compran casas en las ciudades cercanas más pequeñas, o en los pueblos cercanos lo que lleva a que incrementen los desplazamientos a sus puestos de trabajo urbanos. Otros ciudadanos les gusta pasar su tiempo de ocio cada vez más en "su patio trasero", facilitado por caminos para bicicletas, pistas de atletismo y campos de golf (Van Leeuwen et al, 2006). A menudo,



los residentes urbanos y sus preferencias y condiciones tienen un fuerte impacto en el medio rural en términos del nivel mínimo de la comunicación y la infraestructura de transporte necesaria, o el nivel de mantenimiento de el paisaje. Está claro que hay beneficios de estas interacciones para la población rural también. Por lo tanto, especialmente para los empresarios rurales, que ven que puede ser beneficioso para fortalecer las relaciones con sus clientes urbanos, invitan a los residentes urbanos a comprar sus productos y servicios, tales como productos caseros y oportunidades para acampar. Así finalmente utilizan la ciudad (a tiempo parcial) solo porque sus puestos de trabajo, la educación especializada o el ocio cultural están ahí (Van Leeuwen et al., 2006).

En las últimas décadas, las características de los recursos naturales tales como las características del agua, relieve del terreno y la estética del paisaje (por ejemplo, el uso del suelo regional y cobertura) han sido reconocidos como el motivo de crecimiento de la población, principalmente a través del papel de los servicios naturales; sociólogos rurales y científicos regionales los consideran una de las principales fuentes de crecimiento de la población no metropolitana (Brown et al., 1997). Aunque los indicadores de felicidad y prosperidad son mucho más difícil de medir, varios estudios sugieren que en términos de salud, de niveles de delincuencia, y de felicidad, las zonas rurales superan a las ciudades. El más "obvio" de los "servicios" que proporciona la como es el aire puro, la tranquilidad y los paisajes naturales parecen ser importantes factores de atracción para los residentes urbanos para visitar o emigran a las zonas más rurales. (Van Leeuwen, 2015).

Factores como la calidad de vida y el aumento de las oportunidades de empleo ha hecho que la población se reubique, ya que se le ofrece flexibilidad para seleccionar el lugar de residencia y todo gracias a la oportunidad que proporciona la infraestructura vial (Chi, 2010). Con demasiada frecuencia, lo urbano y lo rural son vistos como si fuesen dos sistemas diferentes y separados, mientras que en realidad están estrechamente vinculados. Las interacciones están aumentando y las diferencias parecen disminuir en muchos países desarrollados. Las zonas rurales se benefician de tener más vecinos urbanos en términos de del crecimiento del empleo y de poder acceder a este (siempre que el transporte y las infraestructuras lo permitan). Por otra parte, las regiones rurales en un contexto más urbano, pueden beneficiarse de tener un sector turístico rural muy fuerte en términos de (el crecimiento de) plazas. Así, el análisis mostró que tener más vecinos 'opuestos' parece ser beneficioso para ambas regiones urbanas y rurales (Van Leeuwen, 2015).

Cuando la migración de la población urbana a las residencias rurales toma lugar, el crecimiento de la población rural puede ser considerado como un impulsor primario de los desplazamientos del campo a la ciudad (Rouwendal et al., 2001). Otro conductor puede ser reestructuración rural a través de la industria urbana de trasladarse a las zonas rurales cercanas debido la buena comunicación por transporte y a los precios de la tierra (Van Leeuwen, 2015). Existen razones para suponer que el aumento de precios de las casas unifamiliares también implican una transformación similar a la gentrificación, para ser exactos, esto se refiere a un sector de la clase media en movimiento hacia las afueras de las ciudades y hacia pequeños lugares en el campo y zonas rurales, lo que da lugar a un aburguesamiento de estas zonas (Philips, 2010).

La proximidad a una carretera es fundamental para muchos residentes de la zona periurbana, tanto si poseen un coche o utilizan el transporte público, ya que la mayoría de ellos hacen frecuentes viajes a la ciudad a causa de su trabajo diario, para la compra de bienes y servicios esenciales, y para otras actividades no disponibles en la periferia o zona rural (Seifolddini et al., 2012). Si se tiene acceso a movilidad, es decir acceso a coche o a transporte público, el pueblo o sus habitantes no tienen necesidad de emigrar a la ciudad puesto que es fácil desplazarse hasta esta para estudiar, trabajar y realizar actividades de ocio, sin embargo, si no se goza de una buena accesibilidad, los habitantes del medio rural se verán tentados o incluso obligados a emigrar. Si tenemos en cuenta esto, se puede ver por que hay una masculinización del medio rural, no es que mas hombres vayan a vivir ahí, es que las mujeres se van a la ciudad, puesto que generalmente es este colectivo el que tiene mas problemas para disponer de coche o incluso tienen miedo de viajar solas en transporte público (Camarero et al., 2008).



## **CAPÍTULO 5: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**



## 5. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

### 5.1. Tipo de investigación

La investigación llevada a cabo en este trabajo es de tipo no experimental, ya que se realiza sin manipular deliberadamente las variables. Se observan los hechos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos (Hernández et al., 2010).

Se trata de una investigación no experimental de tipo transeccional o transversal, de clase correlacional o causal, ya que recolecta datos en un solo momento y su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un único momento (Hernández et al., 2010).

También es una investigación explicativa, porque a parte de correlacionar las variables se busca explicar el motivo de cada hecho y en que condiciones se da y el por qué de la relación de dos o más variables (Hernández et al., 2010)

### 5.2. Metodología

Se diseñó la encuesta en torno a 5 constructos con un total de 26 variables sacadas del estudio de la literatura sobre el tema del impacto social de las infraestructuras en el medio rural. Los constructos y las variables se muestran en la tabla 16.

**Tabla 16: Constructos y variables de la encuesta**

		variables
Constructo 1: Uso y percepción del ferrocarril y del automóvil	1	Importancia del ferrocarril
	2	Importancia de la autovía
	3	Frecuencia
	4	Tarifas
	5	Comodidad
	6	Empleo del tiempo
	7	Alternativa considerable
	8	Necesidad
	9	Precio del combustible
	10	Efectos negativos
Constructo 2: Influencia de las infraestructuras en la vida	11	Acceso
	12	Bienestar
	13	Elección
	14	Calidad de vida

	15	Participación
	16	Aislamiento
Constructo 3: Desarrollo rural y movilidad	17	Turismo
	18	Negocios
	19	Crecimiento económico
	20	Reducción de la pobreza
	21	Importancia de las inversiones
Constructo 4: Migración y transporte	22	Éxodo rural
	23	Repoblación
	24	Aumento niños
	25	Población joven
Constructo 5: Pregunta global	26	Impacto

Tras el diseño de la encuesta (que se desarrolla mas adelante) se envió la encuesta piloto, se corrigió esta y se mandó la definitiva. Cuando se tuvieron todos los datos, se realizó un análisis de datos y se vieron los resultados.

### 5.3. Diseño y estructura de la encuesta

Una vez identificadas las variables y las afirmaciones extraídas del estudio de la literatura se desarrollaron las preguntas relacionadas con cada variable. Primero se diseño la encuesta destinada a Sarrión y tras esto se vio que podía ser interesante hacer una encuesta en un pueblo carente de buena infraestructura del transporte, así que se eligió hacerlo de Rubielos de Mora. En la tabla del 85 del anexo 1 se puede ver la variable, la idea de la que se extrajo y los autores

Lo que se hizo fue transformar las preguntas realizadas a Sarrión adaptándolas a las condiciones de Rubielos de Mora, pero manteniendo las mismas variables. La (tabla 86, anexo 1) muestra las preguntas de Sarrión y de Rubielos de Mora junto con las variables.

Tras esto se pasaron las cuestiones a la plataforma Goolge Drive donde se dio forma al formulario. La encuesta se diseño para una escala Likert de 5 puntos de esta forma:

1. Nada    2. Poco    3. Término medio    4. Bastante    5. Mucho

Una vez obtenido el formato de la encuesta se envió para realizar una encuesta piloto. Tras la corrección de está se envió la definitiva.

## **5.4. Envío y recopilación de datos**

### **5.4.1. Sarrión**

La primera encuesta o encuesta piloto se envió a unas 10 personas, esta muestra poblacional se eligió teniendo en cuenta edad y formación, entendiendo como formación carrera universitaria o ciclo formativo de grado superior. Esto se hizo así porque la encuesta iba a llegar a personas de distintas formaciones y era importante que se entendiesen bien las preguntas incluso para aquellas personas que hiciese 50 años que no estudiaban.

Cuando se recibió las respuesta de esta encuesta se corrigió las que según los encuestado de la prueba piloto no estaban claras y tras esto, se volvió a enviar, pero esta vez a todo el munod.

La encuesta se envió a través de la red social Facebook, la aplicación para teléfono móvil whatsapp y por correo electrónico. Se envió tanto a habitantes de Sarrión como a visitantes habituales. Se pidió a cada encuestado directo que enviase la encuesta a todas las personas que conociesen que viviesen o visitasen a menudo Sarrión. También se entregaron encuestas en formato papel en ciertos puntos del pueblo como carnicería y panadería que se recopilaron a la semana siguiente.

El total de encuestas recibidas fueron 159, siendo todas válidas puesto que se configuró la encuesta para que todos los campos fuesen obligatorios y no se quedase ninguna pregunta sin contestar.

### **5.4.2. Rubielos de Mora**

En Rubielos de Mora la forma de entrega y de recepción fue la misma, excepto que las encuestas que se entregaron en mano fueron enviadas por correo a las dos semanas de dejarlas en el pueblo. Las encuestas recibidas fueron 111. Al ser un pueblo mas pequeño y conocer menos gente en él las respuestas recibidas fueron menor que en Sarrión. Además, las personas a las que se intentó entregar una encuesta fueron mucho mas reacias a participar.



## 5.5. Población y muestra

### 5.5.1. Sarrión

Las encuestas estaban destinadas al pueblo de Sarrión de 1.167 habitantes pero también estaba destinada a visitantes habituales del pueblo, como veraneantes o personas que van los fines de semana así que no se puede saber exactamente, con lo cual pensaremos en la población como finita (Hernández et al., 2010). De esta forma el error muestral se calcula con la fórmula de la figura 7. El nivel de error debería estar entre el 1% y el % (Hernández et al., 2010):

**Figura 7: Fórmula para el error muestral**

$$n = \frac{z^2 p (1 - p)}{e^2}$$

Fuente: Hernández et al., 2010

Donde:

n = Tamaño de la muestra , en nuestro caso, 159

Z = 1,96 según la distribución de Gauss para un nivel de confianza del 95%

p = probabilidad de la encuesta , que se asume al 50%

e = error muestral

Tras el cálculo se obtiene un error muestral del 8%, superior a lo establecido, pero se considera aceptable para esta investigación puesto que para un error del 5% se hubiesen necesitado 384 encuestas y no fue posible conseguir las.

### 5.5.2. Rubielos de Mora

Al igual que en Sarrión la encuesta no va solo destinada a lo habitantes del pueblo, que en este caso son 661, con lo cual no se puede saber el número exacto, con lo cual se vuelve a considerar una población infinita, y la fórmula a emplear para el cálculo el error muestral es la misma que en Sarrión. El error obtenido es de 9% y otra vez lo volvemos a considerar aceptable, puesto que no fue posible obtener mas encuestas de las obtenidas.

## 5.6. Caracterización de la encuesta

Las poblaciones se separaron en varios grupos, se distinguió entre mujer y hombre rango de edades, educación máxima alcanzada y lugar de nacimiento. Estos son los datos mas generales. Figuras 8, 9 10 y 11 para Sarrión y 26, 27, 28 y 29 para Rubielos de Mora.

Se preguntó por el estado civil y si tenían personas a su cargo. Esto se hizo por qué en la literatura recalca que las personas solas con personas a su cargo conciben la movilidad de una forma diferente. Figuras 12 y 13 para Sarrión y 30 y 31 para Rubielos de Mora.

También se pregunto se disponían de carnet de conducir y si este lo tenían desde antes de 2005 o desde después. Esta fecha se eligió porque ese fue el año en el que se abrió la autovía por ese tramo, con lo cual las personas que lo obtuvieron antes de esa fecha pudieron comparar como era conducir por la carretera vieja y por la autovía. Figuras 14, 15 y 16 para Sarrión y 32, 33 y 34 para Rubielos de Mora

Por último, lo que hizo fue separar en dos a la población preguntando si eran habitantes del pueblo en cuestión o visitantes. Figuras 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 para Sarrión y 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 y 42 para Rubielos de Mora. Tras este paso se hicieron unas o otras preguntas dependiendo de lo que hubiesen contestado.

A los que contestaron que si que vivían en el pueblo se les pregunto desde que año, si trabajaban fuera del pueblo y a que distancia en caso de haber contestado que si, y si estudiaban fuera del pueblo y a que distancia en el caso de que hubiesen contestado que si.

A lo que contestaron que o vivían en el pueblo se les pregunto donde vivían, cada cuanto iban al pueblo y en que medio de transporte lo hacían.

En los dos apartados siguientes se muestran los porcentajes de las respuestas para cada una de estas características. Mostrándose en primer lugar las respuestas correspondientes a la encuesta de Sarrión y en el siguiente apartado, el 5.6.2. mostrándose las correspondientes a la encuesta realizada en Rubielos de Mora.

### 5.6.1. Sarrión

Figura 8: Género de los encuestados

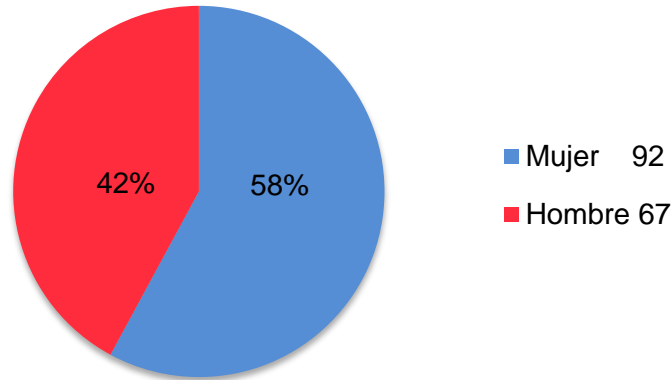


Figura 9: Edad de los encuestados

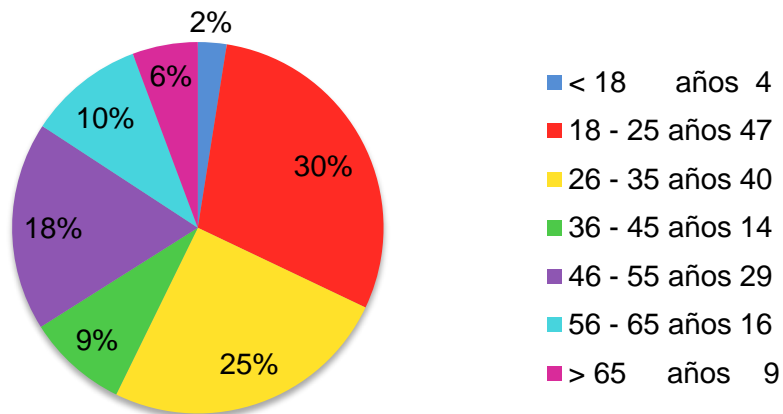


Figura 10: Educación máxima alcanzada por los encuestados

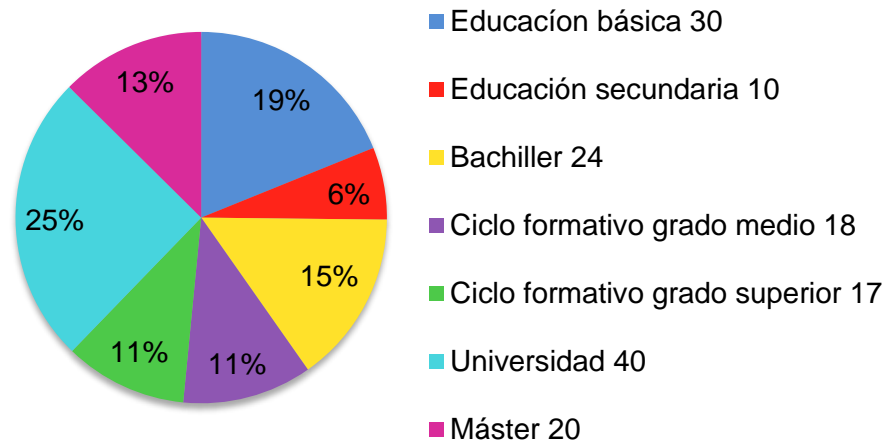


Figura 11: Lugar de nacimiento de los encuestados

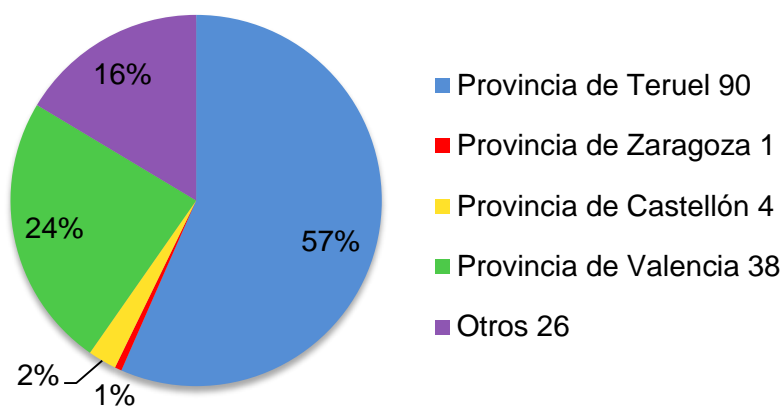


Figura 12: Estado civil de los encuestados

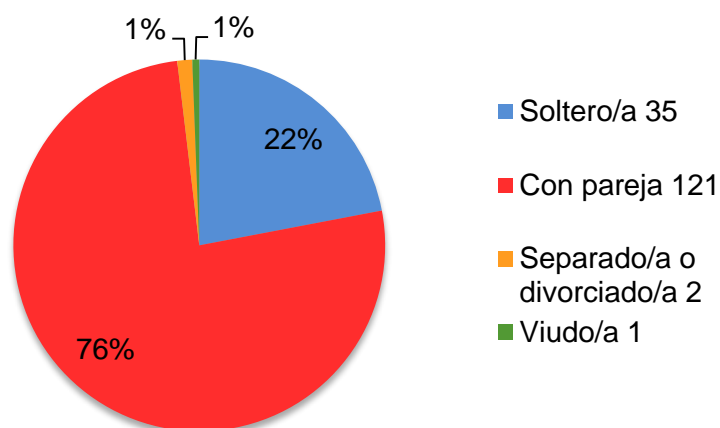


Figura 13: Personas dependientes al cargo de los encuestados

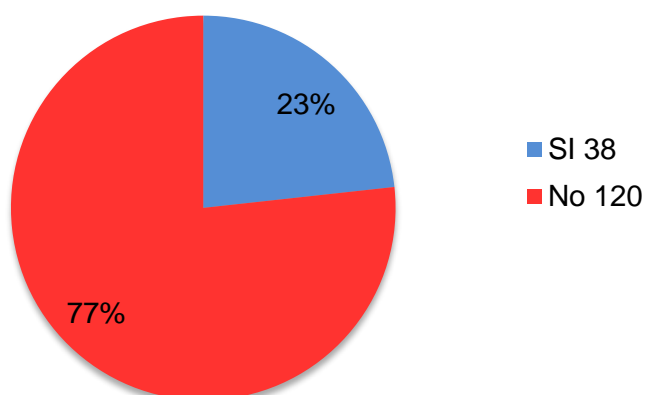


Figura 14: Disponibilidad de coche para desplazarse aunque no sea propio

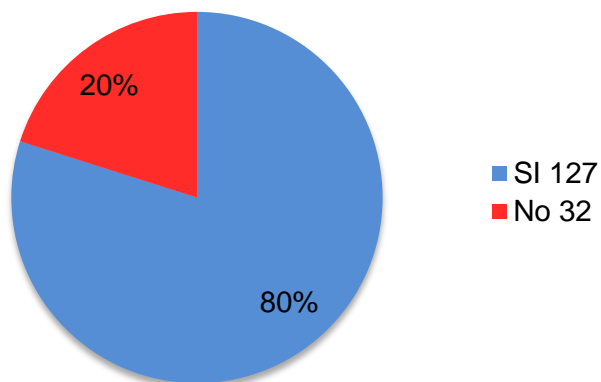


Figura 15: Disponibilidad de carnet de conducir por parte de los encuestados

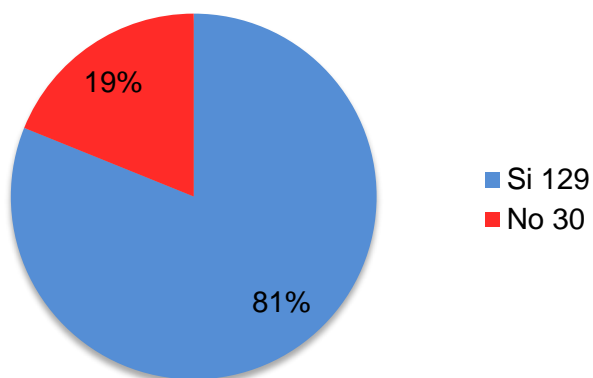


Figura 16: Año de obtención del carnet de los 129 encuestados que si lo tenían

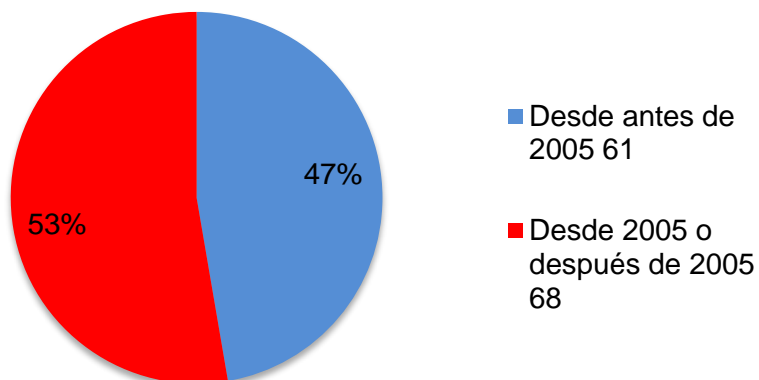
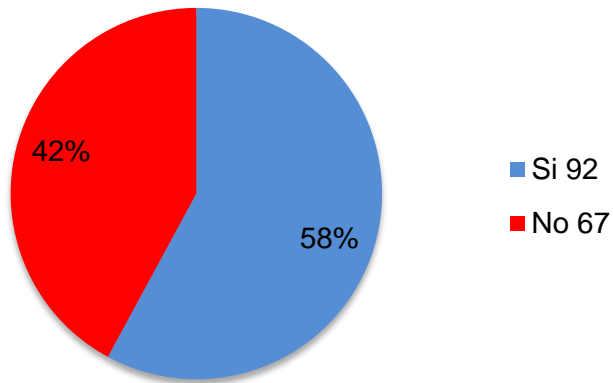


Figura 17: vive en Sarrión



**De los que si que viven en Sarrión**

Figura 18: desde que año vive en Sarrión

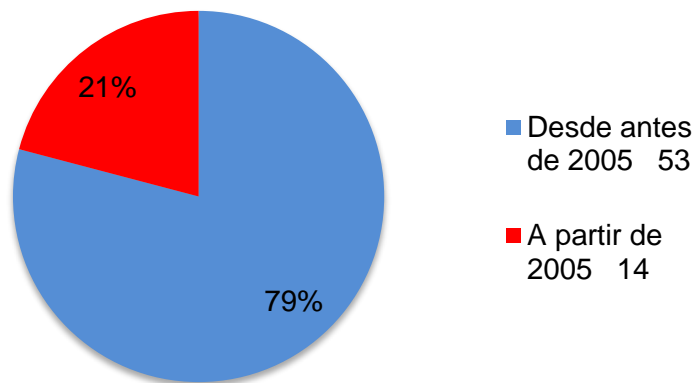


Figura 19: estudia fuera de Sarrión

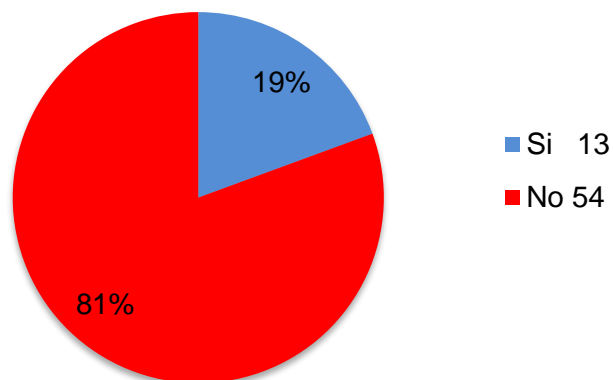


Figura 20: a que distancia de Sarrión estudia

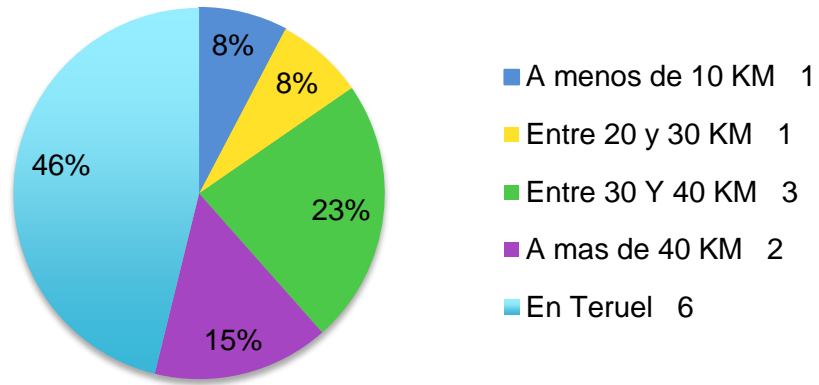


Figura 21: trabaja fuera de Sarrión

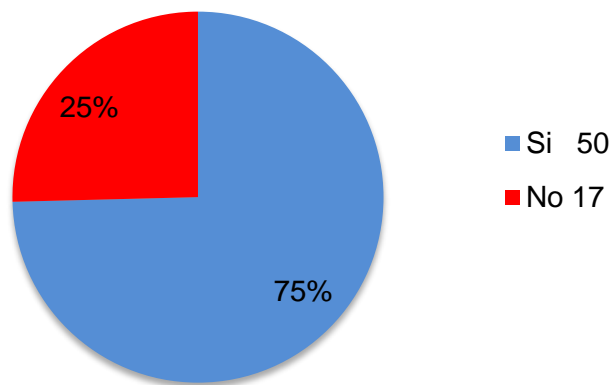
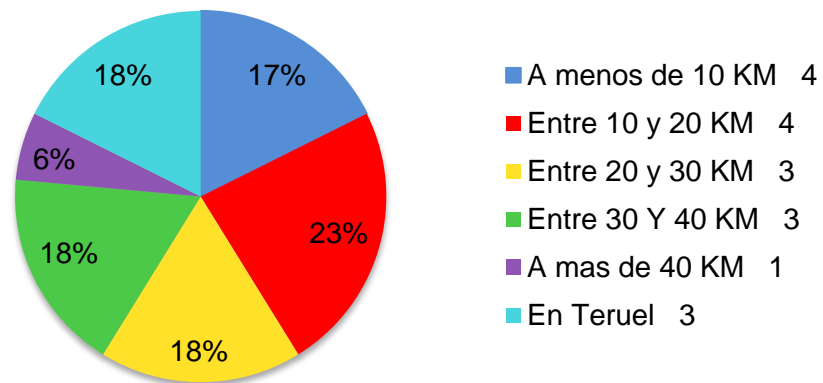


Figura 22: a que distancia de Sarrión trabaja



## De los que no viven en Sarrión

Figura 23: donde vive

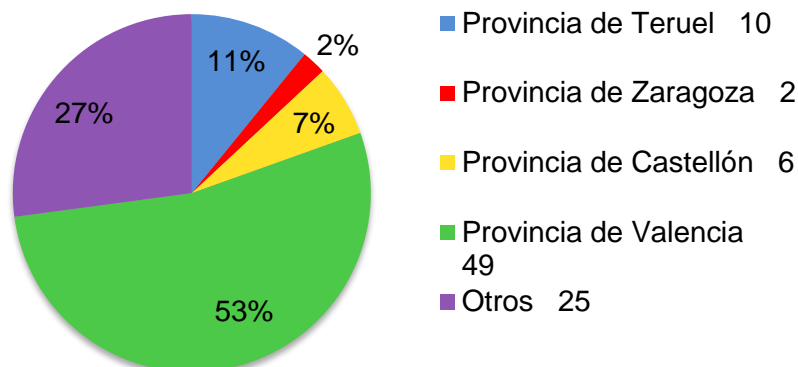


Figura 24: cada cuanto viaja a Sarrión

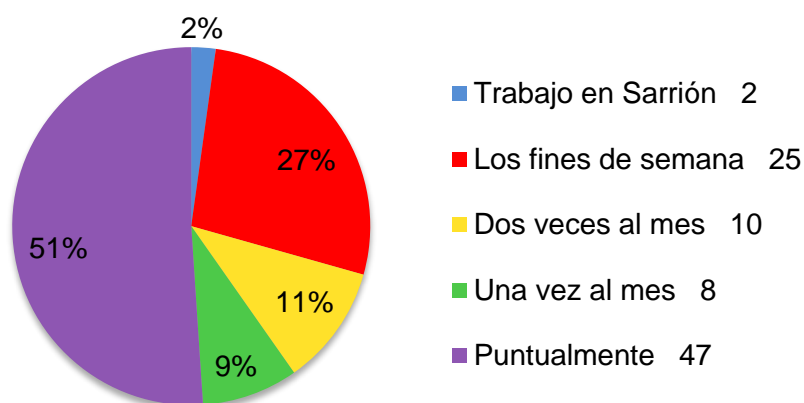
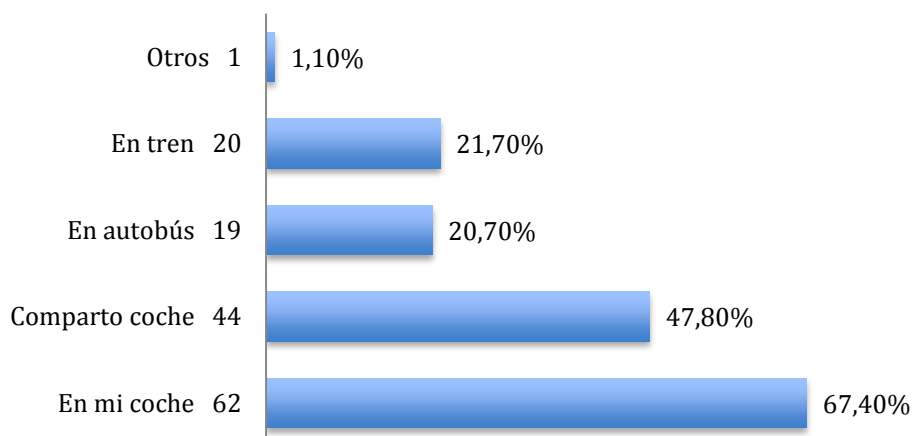


Figura 25: como suele ir a Sarrión (multirrespuesta)





## 5.6.2. Rubielos de Mora

Figura 26: Género de los encuestados

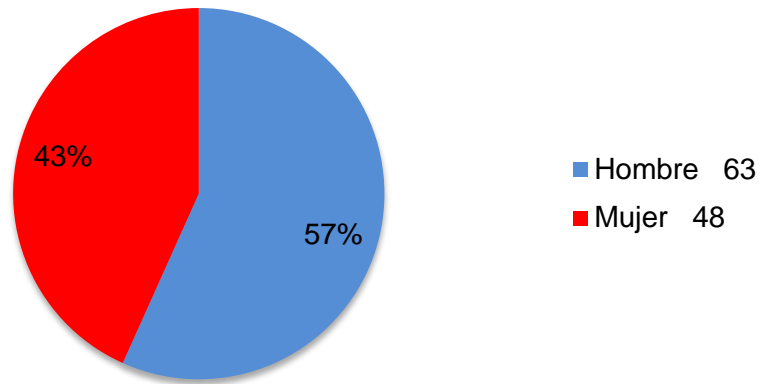


Figura 27: Edad de los encuestados

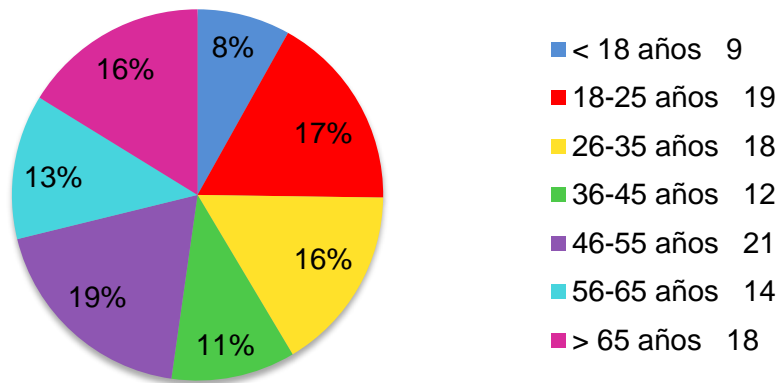
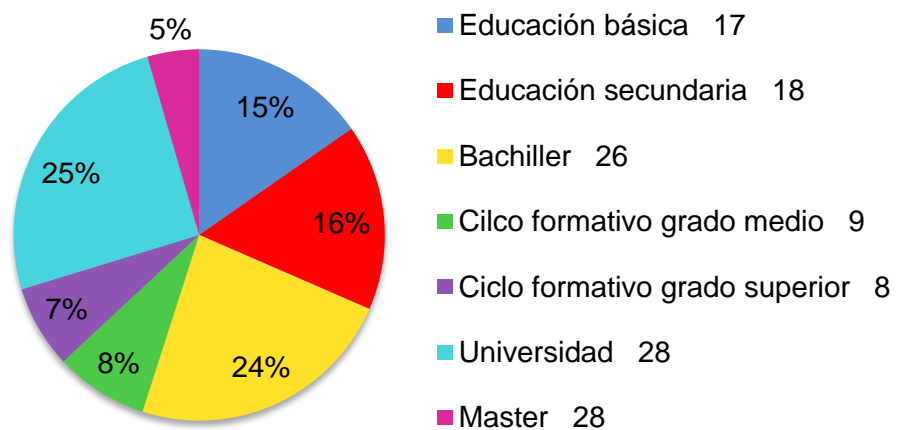
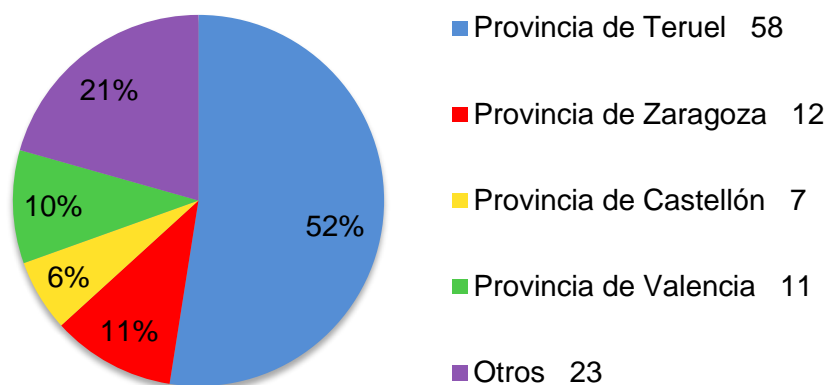


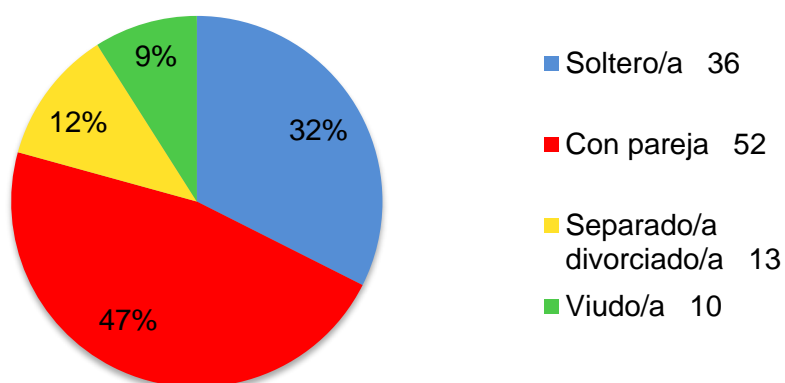
Figura 28: Educación máxima alcanzada por los encuestados



**Figura 29: Lugar de nacimiento de los encuestados**



**Figura 30: Estado civil de los encuestados**



**Figura 31: Personas dependientes al cargo de los encuestados**

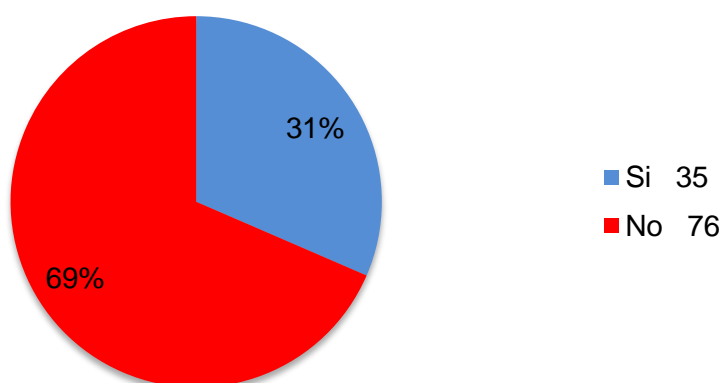


Figura 32: Disponibilidad de coche para desplazarse aunque no sea propio

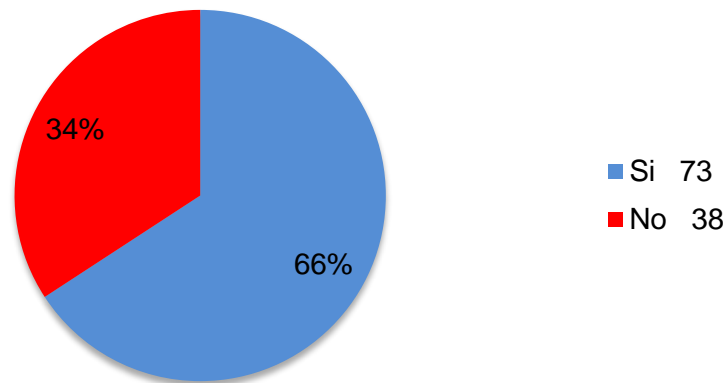


Figura 33: Disponibilidad de carnet de conducir por parte de los encuestados

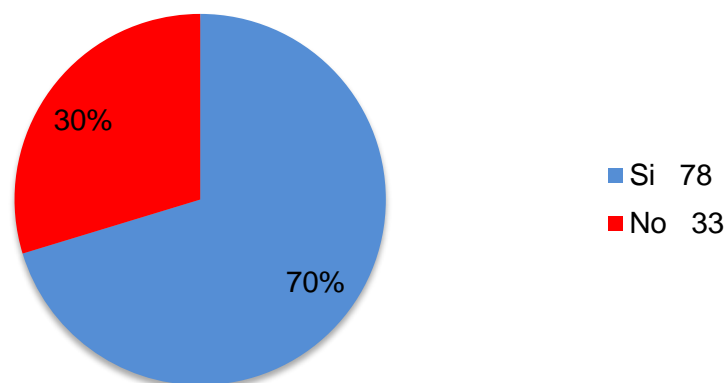


Figura 34: Año de obtención del carnet de los 78 encuestados que si lo tenían

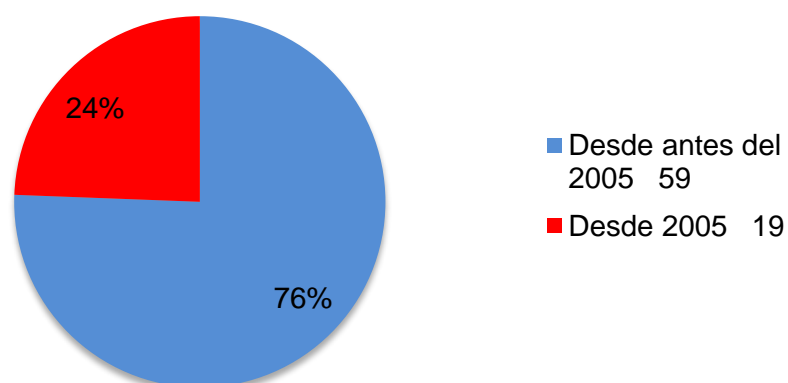
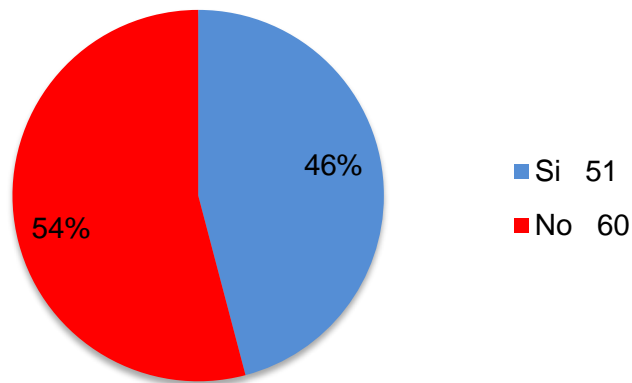


Figura 35: vive en Rubielos de Mora



**De los que si que viven en Rubielos de Mora**

Figura 36: desde que año vive en Rubielos de Mora

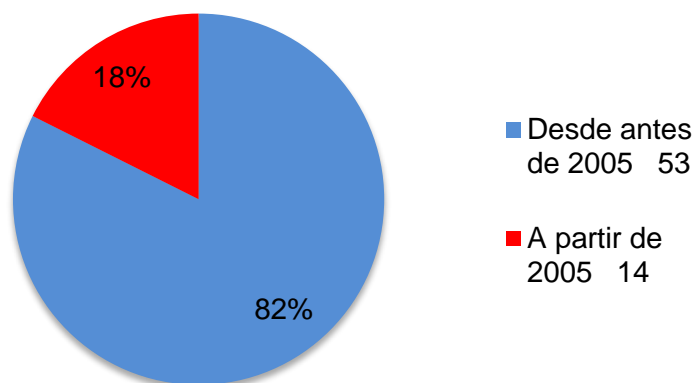


Figura 37: estudia fuera de Rubielos de Mora

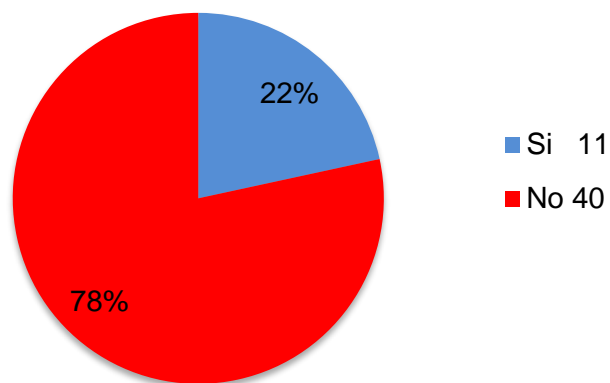


Figura 38: a que distancia de Rubielos de Mora estudia

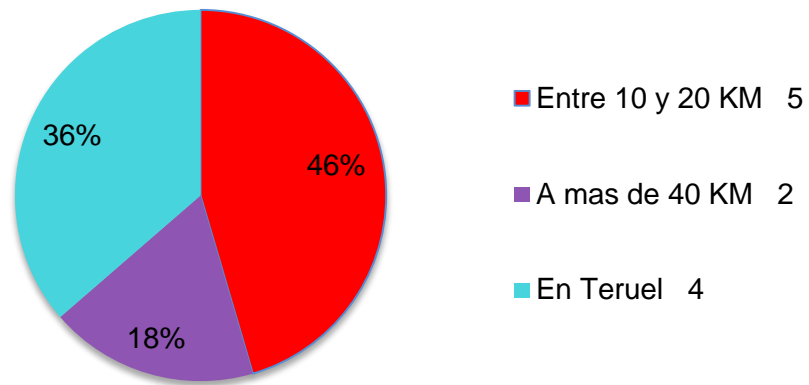


Figura 39: trabaja fuera de Rubielos de Mora

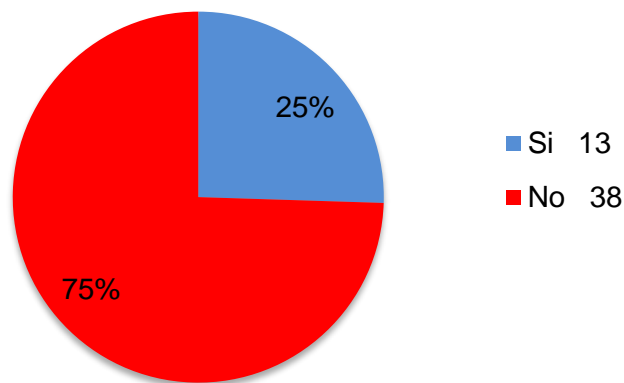
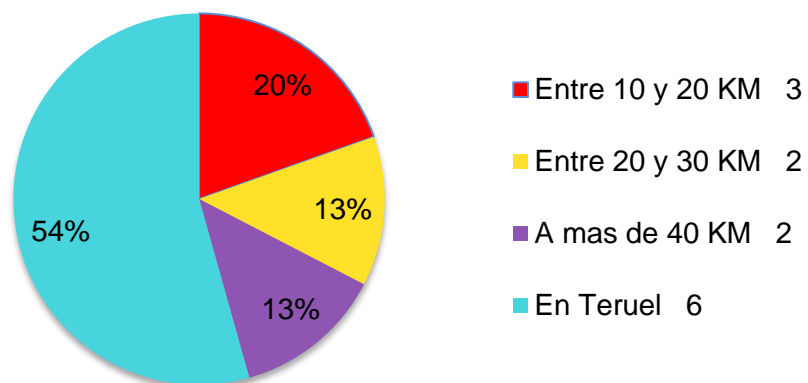


Figura 40: a que distancia de Rubielos de Mora trabaja



## De los que no viven en Rubielos de Mora

Figura 41: donde vive

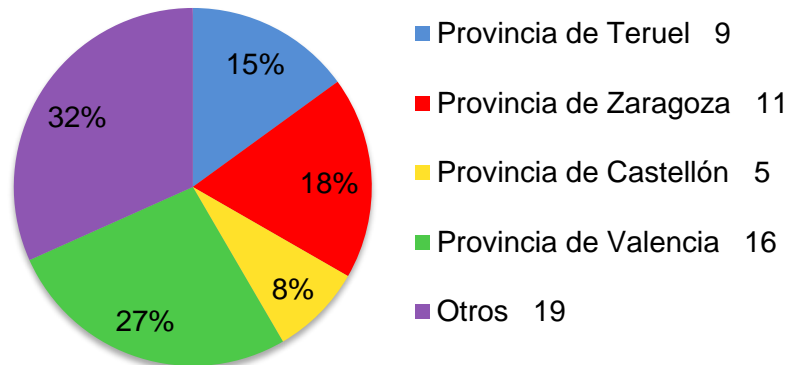


Figura 42: cada cuanto viaja a Rubielos de Mora

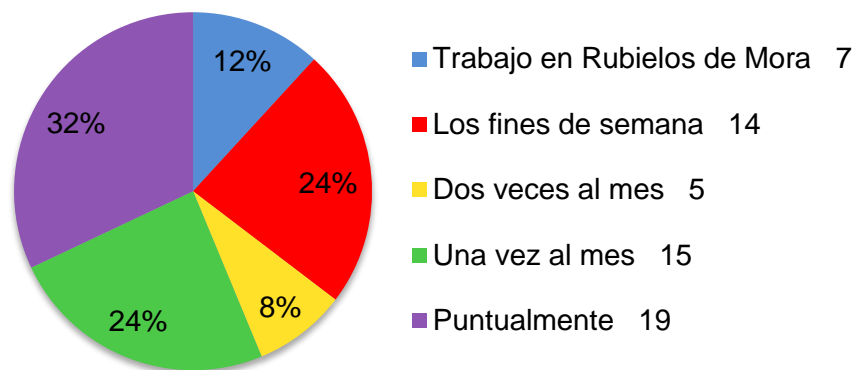
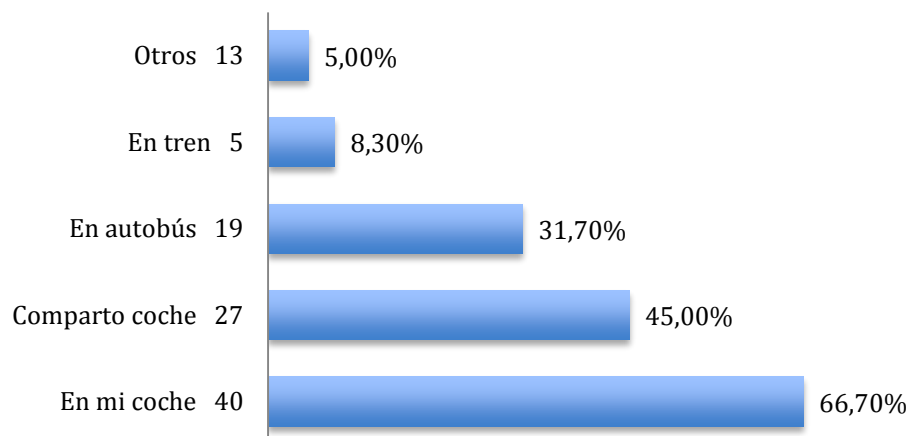


Figura 43: como suele ir a Rubielos de Mora (multirrespuesta)



## 5.7. Limitaciones de la encuesta

En el caso de Sarrión se consideró que el nivel de participación fue bastante elevado, aunque hubiese sido más adecuado para esta investigación conseguir más respuestas de personas que vivan todo el año en el pueblo. En el caso de Rubielos de Mora, las personas fueron más reacias a contestar, pero por motivos de distancia fue imposible conseguir más respuestas, como se ha explicado en el apartado 5.4. Envío y recopilación de datos. Además pasa igual que en la encuesta de Sarrión, se consiguieron más respuestas por parte de personas que no viven todo el año en el pueblo que de las que sí lo hacen.

## **CAPÍTULO 6: ANÁLISIS DE RESULTADOS**





## 6. ANÁLISIS DE RESULTADOS

### 6.1. Sarrión

#### 6.1.1. Fiabilidad de la encuesta

La fiabilidad de un instrumento de medición hace referencia al grado en el que su aplicación repetida al mismo individuo produce resultados iguales y se determina a través de “coeficiente alfa de Cronbach”. Este coeficiente oscila entre 0 y 1 y varía en función del número de ítems . Debe ser apropiado al nivel de medición de las variables, nominal, ordinal y/o de intervalo o razón. (Hernández et al., 2010)

Si calcula este coeficiente para las variables de escala ordinales de cada constructo y después se realiza para toda la encuesta. Si es de 0,25 la confiabilidad es baja, si este coeficiente está alrededor de 0,5 es media/regular y si el alfa de Cronbach supera el 0,75 es aceptable

Para el Constructo 1: Uso y percepción del ferrocarril y del automóvil, el Alfa de Cronbach es de 0,81 lo que es aceptable.

Para el Constructo 2: Influencia de las infraestructuras en la vida, este coeficiente es de 0,76, también aceptable.

En el Constructo 3: Desarrollo rural y movilidad el Alfa de Cronbach es de 0,837, aceptable una vez mas.

Por último para el constructo 4: Migración y transporte, el coeficiente obtenido es de 0,841, así que también es aceptable.

El total de la encuesta es de 0,91 que también entra en aceptable.

En la figura 44 se ve cada uno de estos Coeficientes mas detalladamente calculados con el programa SPSS.

**Figura 44: Alfa de Cronbach (Sarrión)**

Resumen del procesamiento de los casos para el Constructo 1			
		N	%
Casos	Válidos	159	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	159	100,0

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,810	10

**Resumen del procesamiento de los casos  
para el Constructo 2**

		<b>N</b>	<b>%</b>
Casos	Válidos	159	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	159	100,0

<b>Estadísticos de fiabilidad</b>	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,760	6

**Resumen del procesamiento de los casos  
para el Constructo 3**

		<b>N</b>	<b>%</b>
Casos	Válidos	159	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	159	100,0

<b>Estadísticos de fiabilidad</b>	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,837	5

**Resumen del procesamiento de los casos  
para el Constructo 4**

		<b>N</b>	<b>%</b>
Casos	Válidos	159	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	159	100,0

<b>Estadísticos de fiabilidad</b>	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,841	4

**Resumen del procesamiento de los casos  
para el total de la encuesta**

		<b>N</b>	<b>%</b>
Casos	Válidos	159	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	159	100,0

<b>Estadísticos de fiabilidad</b>	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,910	26

**6.1.2. Análisis descriptivo**

El análisis descriptivo se hace para describir los valores, datos o puntuaciones obtenidas para cada variable por medio de distribuciones de frecuencia, para variables de medición ordinal y nominal, y las medidas de tendencia central y variabilidad, para las de escala. (Esther Tormo Jurado)

Para realizar un análisis descriptivo es necesario medir las medias de tendencia central. La media de tendencia central es el valor medio de una distribución y sirve para ubicarla dentro de la escala de medición. La media, por otro lado, es el promedio aritmético de una distribución y es la medida de tendencia central más utilizada.

La desviación típica o estándar es el promedio de desviación de las puntuaciones con respecto a la media, esto se hace porque las medidas de la variabilidad indican la dispersión de los datos en la escala de medición en forma de intervalo. (Esther Tormo Jurado)

Si nos fijamos en la figura 17 vemos que las pregunta 1, 2 y 21 son las que tienen mayor media y menor desviación típica, siendo la pregunta 2 (¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?) en la que los encuestados han contestado más parecido (figura 45). Por el lado contrario tenemos las preguntas 11, 12 y 25, con bajas medias y altas desviaciones típicas, siendo la 11 (¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?) en la que más desacuerdo por parte de los encuestados ha habido a la hora de contestar (figura 46). Por último, la pregunta que mayor desviación es la pregunta 5 (¿Cómo de cómodo considera el viajar en tren respecto al viaje en coche?) (figura 47).

**Tabla 17: Media y desviaciones típicas para cada variable (Sarrión)**

Nº	Variable	Media	Desv. típica	Pregunta
1	Importancia del ferrocarril	4,43	0,897	¿Cuánto de importante considera que Sarrión disponga de estación de ferrocarril?
2	Importancia de la autovía	4,53	0,863	¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?
3	Frecuencia	3,14	1,23	
4	tarifas	3,43	1,22	
5	Comodidad	3,33	1,24	¿Cómo de cómodo considera viajar en el tren respecto al viaje en coche?
6	Empleo del tiempo	3,6	1,228	
7	Alternativa considerable	3,6	1,218	
8	Necesidad	3,74	1,115	
9	Precio del combustible	3,23	1,08	
10	Efectos negativos	3,82	1,161	
11	Acceso	2,82	1,174	¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?
12	Bienestar	2,95	1,113	En relación con la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Sarrión?
13	Elección	3,99	1,076	

14	Calidad de vida	4,31	0,921	
15	Participación	4,04	1,057	
16	Aislamiento	4,08	1,091	
17	Turismo	3,55	1,029	
18	Negocios	3,59	1,104	
19	Crecimiento económico	3,51	1,072	
20	Reducción de la pobreza	3,11	1,204	
21	Importancia de las inversiones	4,36	0,882	¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?
22	Éxodo rural	3,15	1,103	
23	Repoblación	3,18	1,179	
24	Aumento niños	3,04	1,222	Recientemente ha aumentado el número de niños que van al colegio de Sarrión, esto quiere decir que cada vez mas familias viven en el pueblo ¿Cuánto cree que esto está relacionado con la mejora de la red de transporte?
25	Población joven	3,52	1,184	
26	Impacto	4,18	0,875	

**Mayor acuerdo**

**Mayor desacuerdo**

**Mayor desviación**

**Figura 45: Reparto de respuestas para la pregunta 2 (Sarrión)**

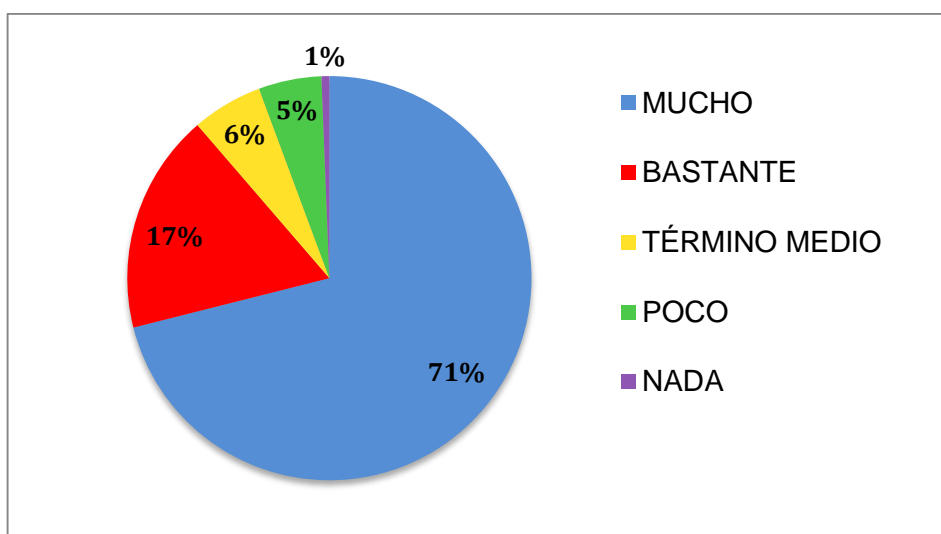


Figura 46: Reparto de respuestas para la pregunta 11 (Sarrión)

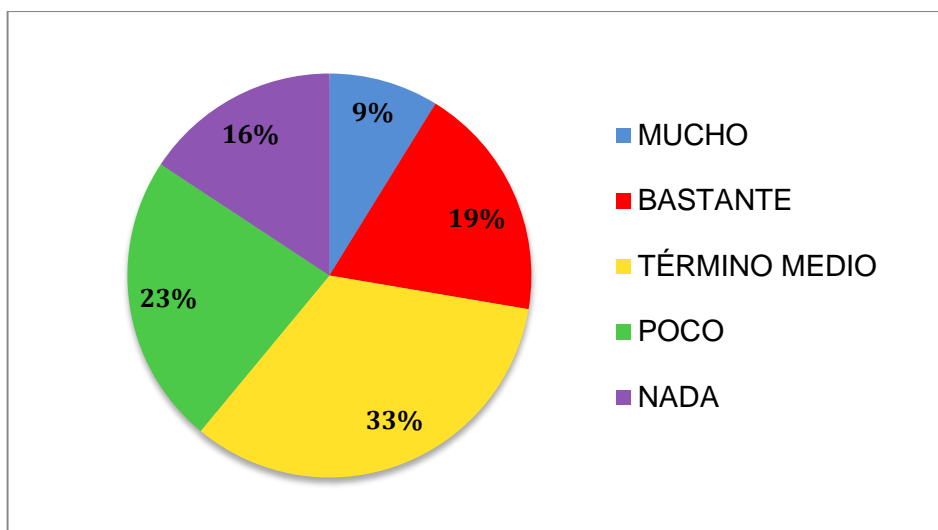
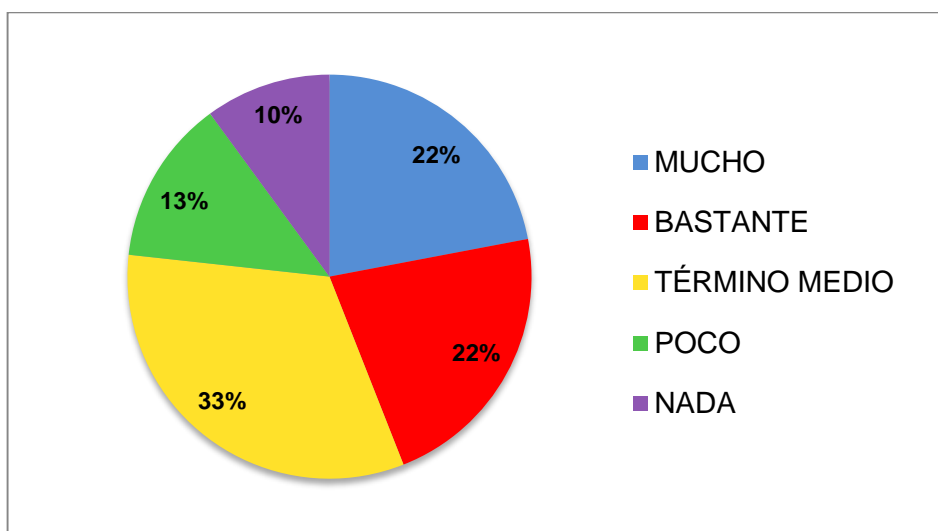


Figura 47: Reparto de respuestas para la pregunta 5 (Sarrión)



La pregunta 11: Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza? Es la que ha tenido mayor desacuerdo, en el apartado 7: Conclusiones se analiza a que se debe esta diferencia.

El análisis de frecuencias observa para cada variable los porcentajes de respuesta en cada opción. Se observa que para las variables 1.Importancia del ferrocarril, 2.Importancia de la autovía, 14.Calidad de vida, 15.Participación, 16.Aislamiento y 26.Impacto, porcentajes de mas del 40% afirmando la pregunta con un MUCHO (Tabla 18).

**Tabla 18: Frecuencias por pregunta (Sarrión)**

Nº	Pregunta	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Poco
1	¿Cuánto de importante considera que Sarrión disponga de estación de ferrocarril?	0,6	5,7	6,9	23,3	63,5
2	¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?	0,6	5	5,7	17,6	71,1
3	¿Cuanto utilizaría el tren para desplazarse si hubiese mas trenes diarios?	9,4	24,5	25,2	24,5	16,4
4	¿Cuanto utilizaría el tren para desplazarse si fuese mas económico?	5,7	21,4	20,1	29,6	23,3
5	¿Cómo de cómodo considera viajar en el tren respecto al viaje en coche?	10,1	13,2	32,7	22	22
6	Mientras viaja en el tren puede leer, estudiar, trabajar, ver una película....mientras que si conduce un coche no puede realizar ninguna de estas actividades ¿Cuánto elegiría viajar en tren por este motivo?	7,5	10,7	25,8	26,4	29,6
7	¿Cuánto considera al tren como una buena alternativa al coche para llegar o irse de Sarrión?	6,3	13,8	22,6	28,3	28,9
8	Para los habitantes de Sarrión tener coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?	3,8	11,3	21,4	34	29,6
9	¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	5	20,1	35,2	25,8	13,8
10	La cercanía de la autovía también tiene efectos negativos, como la contaminación del aire o la expropiación de tierras, aún así ha sido bueno para el pueblo que la construyeran ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?	5,7	8,2	18,9	32,7	34,6
11	¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?	15,7	23,3	33,3	18,9	8,8
12	En relación con la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Sarrión?	9,4	26,4	33,3	21,4	9,4
13	Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo, ¿Cuánto cree que esto es cierto?	5	4,4	14,5	38,4	37,7
14	¿Cuánto cree que el hecho de disponer de ferrocarril y autovía mejora la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	1,3	5	8,8	31,4	53,5
15	¿Cuánto piensa que los habitantes de Sarrión pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades gracias a estar bien comunicados con la autovía y el ferrocarril?	2,5	7,5	15,7	31,4	42,8
16	Sarrión NO es un pueblo aislado ¿Cuánto considera que esto es cierto?	3,1	8,2	11,9	30,8	45,9

17	¿Cuánto piensa que la autovía y el ferrocarril han hecho que crezca el turismo Sarrión?	3,1	11,9	30,2	35,8	18,9
18	¿Cuánto cree que gracias a que Sarrión es un pueblo con buena accesibilidad ha aumentado el número de negocios en él?	4,4	10,7	30,8	29,6	24,5
19	¿Cuánto considera que gracias a la autovía y al ferrocarril ha habido un crecimiento económico en Sarrión?	3,8	13,8	29,6	33,3	19,5
20	¿Piensa que existe alguna relación entre la reducción de la pobreza de los habitantes del pueblo y la mejora del sistema de transporte en Sarrión?	10,1	22,6	28,3	24,5	14,5
21	¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?	1,3	3,8	8,2	30,8	56
22	Durante muchos años Sarrión sufrió un fuerte descenso de la población ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transporte?	9,4	17	31,4	33,3	8,8
23	El número de habitantes de Sarrión ha aumentado en los últimos años, ¿Cuánto piensa que esto está relacionado con la mejora del transporte en el pueblo?	9,4	20,8	24,5	32,7	12,6
24	Recientemente ha aumentado el número de niños que van al colegio de Sarrión, esto quiere decir que cada vez más familias viven en el pueblo ¿Cuánto cree que esto está relacionado con la mejora de la red de transporte ?	13,8	20,1	25,2	30,2	10,7
25	Gracias al transporte, los jóvenes pueden estudiar y trabajar en otras ciudades sin necesidad de tener que mudarse a ellas, ¿Cree que esto ha hecho que más jóvenes decidan quedarse a vivir en Sarrión?	5	18,2	20,1	32,7	23,9
26	Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la existencia de la línea de ferrocarril que pasa por Sarrión y que construyeran la autovía ha tenido y tiene un impacto positivo en la vida de los habitantes de Sarrión ¿Cuánto está de acuerdo con esta frase?	0,6	5	11,9	40,9	41,5

### 6.1.3. Análisis paramétrico

Para llevar a cabo este análisis hay que suponer 3 supuestos: Que la distribución poblacional de la variable dependiente es normal. Que el nivel de medición de las variables es por intervalo o razón. Y que cuando varias poblaciones son estudiadas, tienen una varianza homogénea (Hernández et al., 2010).

El análisis de varianza unidireccional o factor (ANOVA) permite analizar si más de dos grupos difieren significativamente entre sí en cuanto a sus medidas y varianzas. Utiliza



una variable dependiente por intervalos o razón y una variable independiente categórica (nominal y ordinal).

Se produce un valor F, cociente entre las variaciones entre grupos y las variaciones dentro de los grupos. Si F es significativo implica que los grupos difieren entre si en sus promedios. Si el valor F no es significativo, entonces el factor (variable dependiente) no influye en la variable dependiente. En el caso de que si sea significativo, al menos dos niveles del factor tienen un comportamiento diferente respecto a la variable dependiente y hay que averiguar entre que niveles existen estas diferencias o pruebas Post-Hoc (Hernández et al., 2010).

El objetivo es contrastar la hipótesis nula y la alternativa:

- Hipótesis nula H0: Los grupos no difieren significativamente (medias iguales).
- Hipótesis alternativa H1: Los grupos difieren significativamente entre si (medias distintas).

Así, si la significancia  $p < 0,05$  se rechaza H0 y se acepta H1. Una vez hecho esto se realizan las pruebas Post-Hoc para saber los grupos entre los que existen diferencias.

Los pasos que se siguieron para cumplir con los supuestos descritos al principio de esto apartado fueron:

- Comprobar la distribución normal de los datos donde la significancia sea mayor a 0,05 mediante la prueba de Kolmogorov-Smirnov
- Realizar el test de Levene para la Homogeneidad de las varianzas y verificar que si la significancia es mayor a 0,05 entonces las varianzas de los distintos grupos son similares.
- Por la naturaleza de las categorías, es verídico que las muestras son independientes.

En esta investigación se han caracterizado los encuestados con muchísimas variables, es por eso que vamos a analizar todas ellas.

El esquema que se sigue para cada variable será el siguiente

1. Prueba de normalidad con Kolmogorov-Smirnov o Shapiro-Wilk
2. Prueba de homogeneidad de varianzas de Levene
3. Análisis Anova
4. Pruebas Post-Hoc

- **EDAD**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 80, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 2, 10, 12, 15, 16, 22 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 80, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 1, 5, 6, 8, 15 y 18 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 2,345, 2,34, 3,06, 2,787 y 2,438 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 19.

**Tabla 19: Anova para la variable EDAD (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia del ferrocarril	1	Entre grupos	10,766	6	1,794	2,345	0,034
		Dentro de grupos	116,291	152	0,765		
		Total	127,057	158			
C1.Comodidad	5	Entre grupos	41,674	6	6,946	5,244	0
		Dentro de grupos	201,32	152	1,324		
		Total	242,994	158			
C1.Empleo del tiempo	6	Entre grupos	20,143	6	3,357	2,34	0,034
		Dentro de grupos	218,096	152	1,435		
		Total	238,239	158			
C1.Necesidad	8	Entre grupos	21,168	6	3,528	3,06	0,007
		Dentro de grupos	175,26	152	1,153		
		Total	196,428	158			
C2.Participación	15	Entre grupos	17,51	6	2,918	2,787	0,013
		Dentro de grupos	159,182	152	1,047		
		Total	167,296	158			
C3.Negocios	18	Entre grupos	16,893	6	2,815	2,438	0,028
		Dentro de grupos	175,535	152	1,155		
		Total	192,428	158			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En las preguntas 5, 6, 8 y 18 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 20: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDAD (Sarrión)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
5	2 (entre 18 y 25 años)	5 (entre 46 y 55 años)
		6 (entre 56 y 65 años)
	7(mayores de 65 años)	
	3 (entre 26 y 35 años)	5 (entre 46 y 55 años)
6	1 (menos de 18 años)	2 (entre 18 y 25 años)
		3 (entre 26 y 35 años)
8	4 (de 36 a 45 años)	6 (entre 56 y 65 años)
18	1 (menores de 18 años)	6 (entre 56 y 65 años)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 116.

4.b. Prueba Post-Hoc con Games-Howel por no presentan varianzas homogéneas → En las preguntas 1 y 15 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 21: Prueba Post-Hoc con Games-Howel para la variable EDAD (Sarrión)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
1	2 (entre 18 y 25 años)	4 (ente 36 y 45 años)
		7 (mayores de 65 años)
	3 (entre 26 y 35 años)	4 (ente 36 y 45 años)
		7 (mayores de 65 años)
15	2 (entre 18 y 25 años)	7 (mayores de 65 años)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 116.

- EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 81, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 6, 8, 12, 16, 22 y 24 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 81, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 8, 16, 18 y 22 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 2,239, 2,277, 2,923 y 2,204 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 22.

**Tabla 22: Anova para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Necesidad	8	Entre grupos	15,95	6	2,658	2,239	0,042
		Dentro de grupos	180,478	152	1,187		
		Total	196,428	158			
C2.Aislamiento	16	Entre grupos	15,188	6	2,531	2,227	0,043
		Dentro de grupos	172,749	152	1,137		
		Total	187,937	158			
C3.Negocios	18	Entre grupos	19,906	6	3,318	2,923	0,01
		Dentro de grupos	172,521	152	1,135		
		Total	192,428	158			
C4.Éxodo rural	22	Entre grupos	15,395	6	2,566	2,204	0,046
		Dentro de grupos	176,982	152	1,164		
		Total	192,377	158			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En la pregunta 18 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 23: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Sarrión)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
18	1 (Educación básica)	3 (Bachiller)
		7 (Máster)
22	2 (Educación secundaria)	6 (Universidad)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 123.

4.b. Prueba Post-Hoc con Games-Howel por no presentan varianzas homogéneas →  
 En las preguntas 8, 16 y 22 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 24: Prueba Post-Hoc con Games-Howel para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Sarrión)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
8	1 (Educación básica )	6 (Universidad)
		7 (Máster).
16	2 (Educación secundaria)	4 (Ciclo formativo de grado medio)
		6 (Universidad)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 123.

- **ESTADO CIVIL**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 82, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 5 y 18 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 82, anexo 3)

3. Análisis Anova → No se encuentra ningún valor con significancia ( $p < 0,05$ ) (anexo 3, figura 82) por lo que se puede concluir que no existe diferencia significativa entre los dos grupos.

- **GÉNERO**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 83, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a la pregunta: 24 no cumple el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 83, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 3, 4 y 23 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 5,223, 7,265 y 4,389 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 25.

**Tabla 25: Anova para la variable GENERO (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	7,694	1	7,694	5,223	0,024
		Intra-grupos	231,262	157	1,473		
		Total	238,956	158			
C1.Tarifas	4	Inter-grupos	10,396	1	10,396	7,265	0,008
		Intra-grupos	224,661	157	1,431		
		Total	235,057	158			
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	5,975	1	5,975	4,389	0,038
		Intra-grupos	213,735	157	1,361		
		Total	219,711	158			

Así que en estas 3 preguntas los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 128.

- **PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 84, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1 y 2 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 84, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 2, 5, 9, 13, 15 y 21 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 3,029, 9,942, 7,716, 4,234, 4,783 y 3,906 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 26.

Así que en las preguntas 2, 5, 9, 13 y 15 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 132.

**Tabla 26: Anova para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	3,326	1	3,326	4,551	0,034
		Intra-grupos	114,016	156	0,731		
		Total	117,342	157			
C1.Comodidad	5	Inter-grupos	14,552	1	14,552	9,942	0,002
		Intra-grupos	228,334	156	1,464		
		Total	242,886	157			
C1.Precio del combustible	9	Inter-grupos	8,454	1	8,454	7,716	0,006
		Intra-grupos	170,919	156	1,096		
		Total	179,373	157			
C2.Elección	13	Inter-grupos	4,597	1	4,597	4,234	0,041
		Intra-grupos	169,377	156	1,086		
		Total	173,975	157			
C2.Participación	15	Inter-grupos	5,256	1	5,256	4,783	0,03
		Intra-grupos	171,434	156	1,099		
		Total	176,69	157			

- **DISPONIBILIDAD DE CARNET**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 85, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a la pregunta: 6 no cumple el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 85, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 3, 6 y 20 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 7,087, 4,77 y 4,014 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 27.

Así que en las preguntas 3, 6 y 20 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 138.

**Tabla 27: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	10,32	1	10,32	7,087	0,009
		Intra-grupos	228,636	157	1,456		
		Total	238,956	158			
C1.Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	7,024	1	7,024	4,77	0,03
		Intra-grupos	231,215	157	1,473		
		Total	238,239	158			
C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	5,713	1	5,713	4,014	0,047
		Intra-grupos	223,469	157	1,423		
		Total	229,182	158			

- AÑO OBTENCIÓN CARNET**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 86, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 8, 9 y 15 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 86, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 5, 8, 11, 12 y 15 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 13,195, 4,207, 8,405, 4,204 y 9,523 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 28.

Así que en las preguntas 5, 8, 11, 12 y 15 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 142.



**Tabla 28: Anova para la variable AÑO OBTENCIÓN CARNET (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Comodidad	5	Inter-grupos	17,879	1	17,879	13,195	0
		Intra-grupos	172,075	127	1,355		
		Total	189,953	128			
C1.Necesidad	8	Inter-grupos	5,063	1	5,063	4,207	0,042
		Intra-grupos	152,859	127	1,204		
		Total	157,922	128			
C2.Acceso	11	Inter-grupos	10,154	1	10,154	8,405	0,004
		Intra-grupos	153,427	127	1,208		
		Total	163,581	128			
C2.Bienestar	12	Inter-grupos	4,838	1	4,838	4,204	0,042
		Intra-grupos	146,154	127	1,151		
		Total	150,992	128			
C2.Participación	15	Inter-grupos	9,792	1	9,792	9,523	0,002
		Intra-grupos	130,58	127	1,028		
		Total	140,372	128			

- **DISPONIBILIDAD DE COCHE**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 87, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 6, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25 y 26 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 87, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 22 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 4,876. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 29.

Así que en la pregunta 22 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 148.

**Tabla 29: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	5,794	1	5,794	4,876	0,029
		Intra-grupos	186,583	157	1,188		
		Total	192,377	158			

- LUGAR DE NACIMIENTO**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 88, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 2 y 7 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 88, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 2, 11, 12 y 21 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 2,567, 4,159, 3,989 y 3,596 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 30.

**Tabla 30: Anova para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	7,349	4	1,837	2,567	0,04
		Intra-grupos	110,211	154	0,716		
		Total	117,56	158			
C2.Acceso	11	Inter-grupos	21,227	4	5,307	4,159	0,003
		Intra-grupos	196,484	154	1,276		
		Total	217,711	158			
C2.Bienestar	12	Inter-grupos	18,363	4	4,591	3,989	0,004
		Intra-grupos	177,234	154	1,151		
		Total	195,597	158			
C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	10,495	4	2,624	3,596	0,008
		Intra-grupos	112,348	154	0,73		
		Total	122,843	158			

4. Prueba Post-Hoc → no se pueden realizar porque alguno de los grupos tiene menos de dos casos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 150.

- **VIVE EN SARRIÓN**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 89, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 8, 11, 22 y 23 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 89, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 11, 12, 15, 17, 20, 22, 23 y 24 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 9,349, 6,71, 5,369, 5,706, 11,043, 6,417, 9,551, 15,346 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 31.

**Tabla 31: Anova para la variable VIVEN EN SARRIÓN**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C2.Acceso	11	Inter-grupos	12,236	1	12,236	9,349	0,003
		Intra-grupos	205,475	157	1,309		
		Total	217,711	158			
C2.Bienestar	12	Inter-grupos	8,017	1	8,017	6,71	0,01
		Intra-grupos	187,581	157	1,195		
		Total	195,597	158			
C2.Participación	15	Inter-grupos	5,843	1	5,843	5,369	0,022
		Intra-grupos	170,849	157	1,088		
		Total	176,692	158			
C3.Turismo	17	Inter-grupos	5,867	1	5,867	5,706	0,018
		Intra-grupos	161,428	157	1,028		
		Total	167,296	158			
C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	15,061	1	15,061	11,043	0,001
		Intra-grupos	214,121	157	1,364		
		Total	229,182	158			
C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	7,554	1	7,554	6,417	0,012
		Intra-grupos	184,823	157	1,177		
		Total	192,377	158			
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	12,736	1	12,736	9,661	0,002
		Intra-grupos	206,975	157	1,318		
		Total	219,711	158			
C4.Aumentó de niños	24	Inter-grupos	20,994	1	20,994	15,346	0
		Intra-grupos	214,78	157	1,368		
		Total	235,774	158			

Así que en las preguntas 11, 12, 15, 17, 20, 22, 23 y 24 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 155.

- **DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN (SI VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 90, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Para todas las preguntas se cumple  $p > 0,05$  con lo cual hay homogeneidad de varianzas. (figura 90, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 11, 12, y 13 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 13,454, 12,413 y 4,822, respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 32.

**Tabla 32: Anova para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C2.Acceso	11	Inter-grupos	17,963	1	17,963	13,454	0
		Intra-grupos	86,783	65	1,335		
		Total	104,746	66			
C2.Bienestar	12	Inter-grupos	13,857	1	13,857	12,413	0,001
		Intra-grupos	72,561	65	1,116		
		Total	86,418	66			
C2.Elección	13	Inter-grupos	4,969	1	4,969	4,822	0,032
		Intra-grupos	66,972	65	1,03		
		Total	71,94	66			

Así que en las preguntas 11, 12 y 13 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 164.

- **TRABAJA FUERA DE SARRIÓN (SI VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 91, anexo) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 6, 10 y 13 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 91, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 5 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 11,549. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 33.

**Tabla 33: Anova para la variable TRABAJA FUERA DE SARRIÓN**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C4.Población joven	25	Inter-grupos	11,549	1	11,549	8,272	0,005
		Intra-grupos	90,749	65	1,396		
		Total	102,299	66			

Así que en la pregunta 25 los dos grupos difieren significativamente entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 168.

- **A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA (SI VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad de Shapiro-Wilk (figura 92, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 3, 8, 11, 14, 15 y 21 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 92, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 4, 6 y 22 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 3,79, 4,31 y 5,209 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 34.

4. Prueba Post-Hoc → no se pueden realizar porque alguno de los grupos tiene menos de dos casos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 170.

**Tabla 34: Anova para la variable A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Tarifas	4	Inter-grupos	20,098	5	4,02	3,79	0,031
		Intra-grupos	11,667	11	1,061		
		Total	31,765	16			
C1.Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	25,471	5	5,094	4,31	0,02
		Intra-grupos	13	11	1,182		
		Total	38,471	16			
C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	18,941	5	3,788	5,209	0,011
		Intra-grupos	8	11	0,727		
		Total	26,941	16			

- **ESTUDIA FUERA DE SARRIÓN (SI VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 93, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a la pregunta: 6, no cumple el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 93, anexo 3)

3. Análisis Anova → No se encuentra ningún valor con significancia ( $p < 0,05$ ) (anexo 3, figura 93) por lo que se puede concluir que no existe diferencia significativa entre los 2 grupos.

- **A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA (SI VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 94, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 14, 15, 16, 22 y 26 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 94, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 9, 14, 15, 16 18, 19, 20 y 22 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 6,976, 6,64, 13,077, 6,976, 13,015, 7,231 y 13,692 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 35.

**Tabla 35: Anova para la variable A QUE SITANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Precio del combustible	9	Inter-grupos	16,859	4	4,215	6,976	0,01
		Intra-grupos	4,833	8	0,604		
		Total	21,692	12			
C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	13,833	4	3,458	6,64	0,012
		Intra-grupos	4,167	8	0,521		
		Total	18	12			
C2.Participación	15	Inter-grupos	13,077	4	3,269	13,077	0,001
		Intra-grupos	2	8	0,25		
		Total	15,077	12			
C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	12,192	4	3,048	6,967	0,01
		Intra-grupos	3,5	8	0,438		
		Total	15,692	12			
C3.Negocios	18	Inter-grupos	16,269	4	4,067	13,015	0,001
		Intra-grupos	2,5	8	0,313		
		Total	18,769	12			
C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	9,641	4	2,41	7,231	0,009
		Intra-grupos	2,667	8	0,333		
		Total	12,308	12			
C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	13,692	4	3,423	13,692	0,001
		Intra-grupos	2	8	0,25		
		Total	15,692	12			

4. Prueba Post-Hoc → no se pueden realizar porque alguno de los grupos tiene menos de dos casos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 174.

- **DONDE VIVE (NO VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 95, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1 y 21 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 95, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a la pregunta 15 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 3,248. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 36.

**Tabla 36: Anova para la variable DONDE VIVE (Sarrión)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C2.Participación	15	Inter-grupos	14,511	4	3,628	3,248	0,016
		Intra-grupos	97,173	87	1,117		
		Total	111,685	91			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En la pregunta 15 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 37: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable DONDE VIVE (Sarrión)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
15	2 (Provincia de Teruel)	5 (Otros)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 182.

- **CADA CUANTO VIAJA A SARRIÓN (NO VIVE EN SARRIÓN)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 96, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 2, 16 y 20 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 96, anexo 3)



3. Análisis Anova → No se encuentra ningún valor con significancia ( $p < 0,05$ ) (anexo 3, figura 96) por lo que se puede concluir que no existe diferencia significativa entre los grupos.

#### 6.1.4. Análisis multivariante

Los métodos de análisis multivariado son esos en los que se analiza la relación entre diversas variables independientes y al menos una dependiente. Son métodos de interdependencia porque todas sus variables tienen una importancia equivalente. Al ser las variables cuantitativas, las técnicas de reducción de la dimensión se realizan mediante el análisis de componentes principales (Hernández, 2010).

### A. ANÁLISIS DE COMPONENTES PRINCIPALES

Esta técnica explica un fenómeno complejo en función de unas variables, sirve para medir la validez de constructo. Estas variables deben estar medidas en un nivel por intervalos o razón (Loehlin, 2009). Hay que aplicar unos pasos para poder evaluar la significancia de la extracción de los valores. Estos pasos son:

1. Prueba de esfericidad de Bartlett. Explica la significancia del modelo cuando se aplica el análisis factorial. Si la significancia ( $p$ -valor  $< 0,05$ ) se acepta  $H_0$  (Se puede aplicar el análisis factorial) y se aplica el análisis
2. Test KMO. Indica que cuanto más próximo a 1 sea el valor obtenido, mejor será la relación entre las variables. Si los valores de KMO  $< 0,05$  no se pueden aceptar.
3. La diagonal de la matriz anti-imagen. Permite valorar las medias de adecuación de cada variable (Measure of Sampling Adequacy o MSA). Varía entre 0 y 1, siendo mejor cuanto mas se acerque a la unidad.

Los resultados obtenidos para la prueba de esfericidad de Bartlett la significancia es 0,00 con lo cual  $p$ -valor  $< 0,05$  así que la correlación es significativa. El valor obtenidos para el test KMO es 0,856, (tabla 38) con lo cual es mayor 0,05 así que se acepta. En cuanto a la diagonal de la matriz anti-imagen (tabal 97, anexo 3) el valor mínimo que se ha obtenido es 0,667 así que se confirma la factibilidad del análisis.

**Tabla 38: KMO y prueba de Bartlett (Sarrión)**

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,856
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	2420,773
	gl	325
	Sig.	,000

La comunalidad es la parte de la variabilidad de cada variable explicada por los factores comunes. Si es  $< 0,5$  carecen de explicación en la solución final, sin embargo la que se aproximan a 1 explican bien las variables. En la tabla 39 se observa que las preguntas 7 y 10 correspondientes a las variables Alternativa considerable y Efectos negativos, respectivamente se pueden extraer. Mientras que las preguntas 11: *¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?* Cuya variable es “acceso” , 19: *¿Cuánto considera que gracias a la autovía y al ferrocarril ha habido un crecimiento económico en Sarrión?* En la que la variable es “Crecimiento económico” y 23: *El número de habitantes de Sarrión ha aumentado en los últimos años, ¿Cuánto piensa que esto está relacionado con la mejora del transporte en el pueblo?* A la que le corresponde la variable “Repoblación” son las que más se aproximan a la unidad y por tanto las que mejor explican el modelo, siendo la que mejor lo hace la pregunta 19:Repoblación.

**Tabla 39: Comunalidades (Sarrión)**

		Inicial	Extracción
C1.Importancia del ferrocarril	1	1,000	,531
C1.Importancia de la autovía	2	1,000	,689
C1.Frecuencia	3	1,000	,747
C1.Tarifas	4	1,000	,711
C1.Comodidad	5	1,000	,571
C1.Empleo del tiempo	6	1,000	,679
C1.Alternativa considerable	7	1,000	,412
C1.Necesidad	8	1,000	,553
C1.Precio del combustible	9	1,000	,544
C1.Efectos negativos	10	1,000	,434
C2.Acceso	11	1,000	,803
C2.Bienestar	12	1,000	,756
C2.Elección	13	1,000	,609
C2.Calidad de vida	14	1,000	,723
C2.Participación	15	1,000	,628
C2.Aislamiento	16	1,000	,633
C3.Turismo	17	1,000	,646

C3.Negocios	18	1,000	,750
C3.Crecimiento económico	19	1,000	,816
C3.Reducción de la pobreza	20	1,000	,666
C3.Importancia de las inversiones	21	1,000	,698
C4.Éxodo rural	22	1,000	,583
C4.Repoblación	23	1,000	,796
C4.Aumetno de niños	24	1,000	,675
C4.Población joven	25	1,000	,631
C5.Impacto	26	1,000	,631

Según los resultados obtenidos de la varianza total explicativa (tabla 40), 5 componentes explican el 65,06% de variabilidad de las variables componentes. Por otro lado tenemos que los componentes 1 y 2 son los que mejor explican el modelo con un 43,618%.

**Tabla 40: Varianza total explicada (Sarrión)**

Componente	Autovalores iniciales			Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción			Suma de las saturaciones al cuadrado de la rotación		
	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado
1	8,549	32,882	32,882	8,549	32,882	32,882	4,083	15,702	15,702
2	2,791	10,736	43,618	2,791	10,736	43,618	3,543	13,625	29,328
3	2,323	8,936	52,554	2,323	8,936	52,554	3,396	13,062	42,389
4	1,939	7,458	60,012	1,939	7,458	60,012	3,111	11,966	54,355
5	1,312	5,047	65,060	1,312	5,047	65,060	2,783	10,705	65,060
6	,962	3,701	68,761						
7	,831	3,197	71,958						
8	,792	3,046	75,004						
9	,741	2,851	77,854						
10	,646	2,483	80,337						
11	,597	2,295	82,632						
12	,535	2,059	84,691						
13	,475	1,825	86,516						
14	,454	1,747	88,263						
15	,427	1,644	89,907						
16	,371	1,425	91,332						
17	,352	1,356	92,688						
18	,322	1,237	93,925						
19	,283	1,090	95,014						
20	,254	,977	95,991						
21	,244	,938	96,928						
22	,225	,865	97,793						
23	,176	,677	98,471						
24	,152	,585	99,056						
25	,135	,521	99,577						
26	,110	,423	100,000						

Lo primero que se hace tras obtener la matriz de componentes rotados (tabla 41) es descartar las preguntas que en la prueba de comunalidad tenían  $p < 0,5$ , puesto que como ya se ha dicho carecen de explicación en la solución final. En el caso de esta encuesta son las correspondientes a la variable Alternativa considerable y a la variable Efectos negativos (destacadas en color rojo en esta tabla 41). En la matriz se ve que sigue habiendo 5 constructos, como se había descrito al principio, pero las variables de cada uno han variado en ellos.

**Tabla 41: Matriz de componentes rotados (Sarrión)**

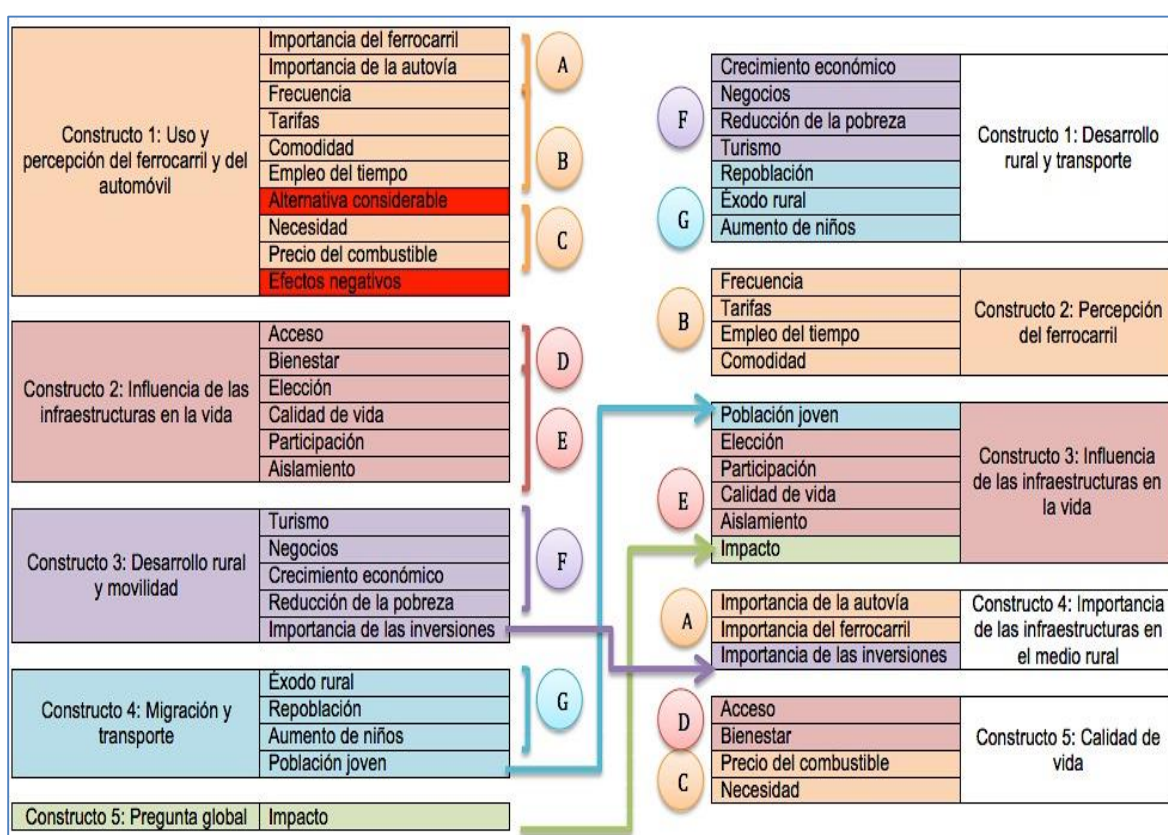
VARIABLES	Nº	Componente				
		1	2	3	4	5
C3.Crecimiento económico	19	,831				
C3.Negocios	18	,795				
C3.Reducción de la pobreza	20	,788				
C3.Turismo	17	,713				
C4.Repoblación	23	,670				
C4.Éxodo rural	22	,559				
C4.Aumetno de niños	24	,554				
C1.Frecuencia	3		,851			
C1.Tarifas	4		,812			
C1.Empleo del tiempo	6		,801			
C1.Comodidad	5		,705			
C1.Alternativa considerable	7		,507			
C2.Elección	13			,686		
C4.Población joven	25			,671		
C2.Participación	15			,643		
C2.Calidad de vida	14			,639		
C2.Aislamiento	16			,567		
C5.Impacto	26	,435		,547		
C1.Importancia de la autovía	2				,762	
C3.Importancia de las inversiones	21				,731	
C1.Efectos negativos	10				,620	
C1.Importancia del ferrocarril	1		,397	,396	,420	
C2.Acceso	11					,886
C2.Bienestar	12					,833
C1.Precio del combustible	9					,616
C1.Necesidad	8				,426	,589

**Tabla 42: Matriz de transformación de las componentes (Sarrión)**

Componente	1	2	3	4	5
1	,541	,422	,530	,377	,327
2	-,581	,576	,093	,404	-,399
3	,092	,668	-,155	-,719	,067
4	-,483	,056	-,153	,104	,854
5	,359	,202	-,814	,409	-,006

Así los renombramos según el orden que se ve en la tabla 41. El nuevo orden se puede ver en la figura 48

**Figura 48: Nuevo orden de las variables y nuevos constructos (Sarrión)**



Fuente: Elaboración propia

Y los nuevos nombres para los constructos son los siguientes:

Constructo 1: Ahora se convierte en desarrollo rural y transporte y está formado por variables que antes pertenecían al constructo 3 y al 4

Constructo 2: Pasa a llamarse percepción del ferrocarril puesto que esta formado por las variables que se refiere a esta cuestión.

Constructo 3: Se llama Influencia de las infraestructuras en la vida, puesto que esta formado en su mayoría por las variables que antes pertenecían al constructo 2 y que se llamaba así aunque incluye variables de otros constructos que están relacionadas con esta cuestión.

Constructo 4: Pasa a llamarse importancia de las infraestructuras en el medio rural y esta formado por 2 variables que pertenecían al constructo 1 y una variable que pertenecía al 3. Estas tres variables tienen que ver con la importancia de las infraestructuras, de ahí el nombre del nuevo constructo.

Constructo 5: Se convierte en el constructo calidad de vida, por estar formado por variables que definen este concepto, como se ha visto y estudiado en el apartado de estado del arte.

## **B. REGRESIÓN LINEAL MÚLTIPLE**

Este método analiza el efecto de las variables independientes sobre la dependiente. Predice el valor de una variable dependiente cuando se conoce el valor e influencia de las independientes. Indica la relación con la relación entre las variables independientes y la dependiente y la correlación entre las independientes (colinealidad).

Se realiza un análisis de regresión lineal de todas las variables para intentar establecer modelos que expliquen la variable dependiente, en el caso de esta encuesta la pregunta 26: Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la existencia de la línea de ferrocarril que pasa por Sarrión y que construyeran la autovía ha tenido y tiene un impacto positivo en la vida de los habitantes de Sarrión ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase? (Variable Impacto).

El resultado de la regresión múltiple es el coeficiente de correlación múltiple (R) y la ecuación de regresión. R indica la correlación entre la variable dependiente y las independientes en conjunto. Esta comprendida entre 0 y 1, cuanto mas cerca de la unidad, mas correlacionadas estarán las variables independientes con la dependiente y más explicaran sus fluctuaciones (varianza). Son los factores mas efectivos para predecir el comportamiento de la variable dependiente (Hernández, 2010).

Para realizar los cálculos, se ingresan en el programa de cálculo SPSS las variables independientes en el orden obtenido en la tabla 41.

En la tabla 43 podemos ver los coeficientes de correlación de Pearson y la

significación unilateral. Según este coeficiente vemos que todas las variables se relacionan con la variable dependiente puesto que todos son mayores a cero. Sin embargo, son las variables: 18, 17, 23, 13, 15, 14 y 21 las que tienen un R mayor a 0,5, aunque todas ellas están bastante alejadas de la unidad, que es el valor deseable.

Por otro lado tenemos que el valor de probabilidad asociado a estas variables es menor a 0,05 con lo cual las correlaciones no son significativas.

**Tabla 43: Correlaciones (Sarrión)**

		26. Impacto	
Correlación de Pearson	26. Impacto	1,000	
	19. Crecimiento económico	,470	
	18. Negocios	,507	
	20. Reducción de la pobreza	,324	
	17. Turismo	,502	
	23. Repoblación	,570	
	22. Éxodo rural	,497	
	24. Aumento de niños	,390	
	3. Frecuencia	,254	
	4. Tarifas	,278	
	6. Empleo del tiempo	,290	
	5. Comodidad	,302	
	13. Elección	,539	
	25. Población joven	,485	
	15. Participación	,511	
	14. Calidad de vida	,608	
	16. Aislamiento	,303	
	1. Importancia de la autovía	,419	
	21. Importancia de las inversiones	,523	
	2. Importancia del ferrocarril	,442	
	11. Acceso	,210	
	12. Bienestar	,328	
	9. Precio del combustible	,284	
	8. Necesidad	,228	
	Sig. (unilateral)	26. Impacto	.
		19. Crecimiento económico	,000
18. Negocios		,000	
20. Reducción de la pobreza		,000	
17. Turismo		,000	
23. Repoblación		,000	
22. Éxodo rural		,000	
24. Aumento de niños		,000	
3. Frecuencia		,001	
4. Tarifas		,000	
6. Empleo del tiempo		,000	
5. Comodidad		,000	
13. Elección		,000	
25. Población joven		,000	

15. Participación	,000
14. Calidad de vida	,000
16. Aislamiento	,000
1. Importancia de la autovía	,000
21. Importancia de las inversiones	,000
2. Importancia del ferrocarril	,000
11. Acceso	,004
12. Bienestar	,000
9. Precio del combustible	,000
8. Necesidad	,002

En la siguiente tabla 44 se puede ver que en análisis se han ingresado las variables 18 y 23 que pertenecen al constructo 1, la variable 5 que pertenece al 2, la variable 14 que pertenece al constructo 3 y la variable 21 que pertenece al 4. No se ha incluido ninguna variable perteneciente al constructo 5.

**Tabla 44: Variables introducidas/eliminadas (Sarrión)**

Modelo	Variables introducidas	Variables eliminadas	Método
1	14. Calidad de vida	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar <= ,050, Prob. de F para salir >= ,100).
2	23. Repoblación	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar <= ,050, Prob. de F para salir >= ,100).
3	21. Importancia de las inversiones	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar <= ,050, Prob. de F para salir >= ,100).
4	18. Negocios	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar <= ,050, Prob. de F para salir >= ,100).
5	5. Comodidad	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar <= ,050, Prob. de F para salir >= ,100).

En la tabla 45 se puede ver que en el modelo 5 se obtuvo un valor del coeficiente de correlación múltiple (R) de 0,769 lo que indica que las variables independientes están bien relacionadas con la dependiente. El coeficiente R2 es de 0,591 que señala los cambios que se producen en la variable dependiente que son producidos por cambios en las variables independientes. Para ver a independencia de los residuos se realiza la prueba de Durbin-Watson donde se ve que el valor es de 1,534, que está un poco alejado de 2, que es lo ideal, aunque el valor está lo bastante próximo como para aceptarlo.



**Tabla 45: Resumen del modelo (Sarrión)**

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	,608 <sup>a</sup>	,369	,365	,697	,369	91,918	1	157	,000	
2	,711 <sup>b</sup>	,506	,499	,619	,136	43,045	1	156	,000	
3	,745 <sup>c</sup>	,555	,547	,589	,050	17,281	1	155	,000	
4	,761 <sup>d</sup>	,579	,568	,575	,024	8,618	1	154	,004	
5	,769 <sup>e</sup>	,591	,577	,569	,012	4,416	1	153	,037	1,534

En el Anova (tabla 46) observa que el valor de la probabilidad asociada es menor a 0,05 así que se puede aceptar el modelo como bueno.

**Tabla 46: ANOVA (Sarrión)**

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	44,707	1	44,707	91,918	,000 <sup>a</sup>
	Residual	76,362	157	,486		
	Total	121,069	158			
2	Regresión	61,221	2	30,611	79,789	,000 <sup>b</sup>
	Residual	59,848	156	,384		
	Total	121,069	158			
3	Regresión	67,224	3	22,408	64,505	,000 <sup>c</sup>
	Residual	53,845	155	,347		
	Total	121,069	158			
4	Regresión	70,078	4	17,519	52,910	,000 <sup>d</sup>
	Residual	50,992	154	,331		
	Total	121,069	158			
5	Regresión	71,508	5	14,302	44,151	,000 <sup>e</sup>
	Residual	49,561	153	,324		
	Total	121,069	158			

En la tabla 47 vemos que el valor estadístico p es menor a 0,05 para las cinco variables, por lo tanto se puede decir que los coeficientes se relacionan con la variable dependiente y que las constantes obtenidas para el modelo 5 son:

$$B_0 = 0,584 \quad B_1 = 0,284 \quad B_2 = 0,232 \quad B_3 = 0,183 \quad B_4 = 0,156 \quad B_5 = 0,082$$

**Tabla 47: Coeficientes (en Sarrión)**

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	
	B	Error típ.	Beta			
5	(Constante)	,584	,263		2,220	,028
	Calidad de vida	,284	,064	,298	4,429	,000
	Repoblación	,232	,046	,312	4,993	,000
	Importancia de las inversiones	,183	,067	,185	2,719	,007
	Negocios	,156	,050	,197	3,148	,002
	Comodidad	,082	,039	,116	2,102	,037

Así podemos definir ecuación de la regresión lineal múltiple que predice la variable dependiente Y como:

$$Y = 0,584 + 0,284 X1 + 0,232 X2 + 0,183 X3 + 0,146 X4 + 0,082 X5$$

## 6.2. Rubielos de Mora

En este apartado se realiza exactamente el mismo procedimiento que para el pueblo de Sarrión, por eso cada paso no está tan explicado, se pone de una forma mas indicada puesto que ya se ha explicado con antelación.

### 6.2.1. Fiabilidad de la encuesta

Para el Constructo 1: Uso y percepción del ferrocarril y del automóvil, el Alfa de Crombach es de 0,847 lo que es aceptable.

Para el Constructo 2: Influencia de las infraestructuras en la vida, este coeficiente es de 0,686, lo que lo hace regular.

En el Constructo 3: Desarrollo rural y movilidad el Alfa de Crombach es de 0,878, aceptable una vez mas.

Por último para el constructo 4: Migración y transporte, el coeficiente obtenido es de 0,866, así que también es aceptable.

El total de la encuesta es de 0,932 que también entra en aceptable.

En la figura 49 se ve cada uno de estos Coeficientes mas detalladamente calculados con el programa SPSS.

**Figura 49: Alfa de Crombach (Rubielos de Mora)**

**Resumen del procesamiento de los casos para el Constructo 1**

		N	%
Casos	Válidos	111	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	111	100,0

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,847	10

**Resumen del procesamiento de los casos para el Constructo 2**

		N	%
Casos	Válidos	111	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	111	100,0

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,688	6

**Resumen del procesamiento de los casos para el Constructo 3**

		N	%
Casos	Válidos	111	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	111	100,0

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,878	5

**Resumen del procesamiento de los casos para el Constructo 4**

		N	%
Casos	Válidos	111	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	111	100,0

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,866	4

**Resumen del procesamiento de los casos para el total de la encuesta**

		N	%
Casos	Válidos	111	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	111	100,0

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,932	26

**6.2.2. Análisis descriptivo**

Se miden las medias de tendencia central y la desviación típica, ya que son necesarias para realizar el análisis descriptivo es necesario.

En la tabla 48 se puede observar que las preguntas 9, 21 y 26 son las que tienen mayor media y menores desviaciones típicas, siendo la pregunta 8 (Para los habitantes de Rubielos tener un coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?) en la que los encuestados han contestado más parecido figura 50. Por otro lado nos encontramos con las preguntas 9, 22 y 24 con las medias más bajas y las desviaciones típicas mayores, siendo en este caso la pregunta 9 (¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos?) en la que más desacuerdo hay por parte de los encuestados figura 51. Por último destacar que la pregunta con mayor desviación típica es la pregunta 16 (Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto?) tabla 52.

**Tabla 48: Media y desviaciones típicas para cada variable (Rubielos de Mora)**

Nº	Variable	Media	Desv. típica	
1	Importancia del ferrocarril	3,69	,980	
2	Importancia de la autovía	3,86	1,083	
3	Frecuencia	3,81	1,066	
4	Tarifas	3,47	1,135	
5	Comodidad	3,58	1,210	
6	Empleo del tiempo	3,61	1,207	
7	Alternativa considerable	3,86	1,148	
8	Necesidad	4,26	,871	Para los habitantes de Rubielos tener un coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?
9	Precio combustible	3,36	1,118	¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos?
10	Efectos negativos	3,72	1,153	
11	Acceso	3,82	,974	
12	Bienestar	3,67	1,030	
13	Elección	3,94	,984	
14	Calidad de vida	3,70	,959	
15	Participación	3,69	1,043	
16	Aislamiento	3,09	1,225	Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto?
17	Turismo	3,63	,990	
18	Negocios	3,72	,906	
19	Crecimiento económico	3,87	,843	
20	Reducción de la pobreza	3,43	,987	
21	Importancia	4,21	,983	¿Considera importante para el desarrollo rural

	de las inversiones			que el estado invierta en infraestructuras?
22	Éxodo rural	3,39	1,020	Durante muchos años Rubielos sufrió un fuerte descenso de la población. ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transporte?
23	Repoblación	3,45	,912	
24	Aumento de niños.	3,30	1,005	Si hubiese mejor transporte habría mas niños en Rubielos ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?
25	Población joven	3,77	1,006	
26	Impacto	4,05	1,004	Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la falta de una mejor red de transporte en Rubielos (ausencia de parada de ferrocarril y lejanía de la autovía) ha tenido y tiene un impacto negativo en la vida de los habitantes de Rubielos ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?

**Mayor acuerdo**

**Mayor desacuerdo**

**Mayor desviación**

Figura 50: Reparto de respuestas para la pregunta 8 (Rubielos de Mora)

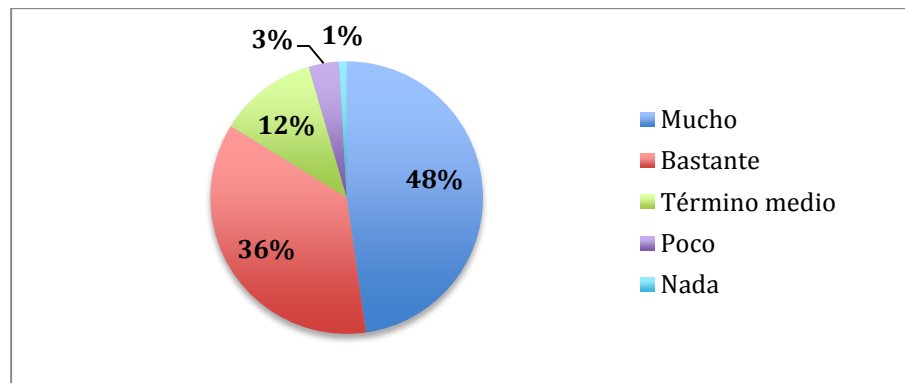
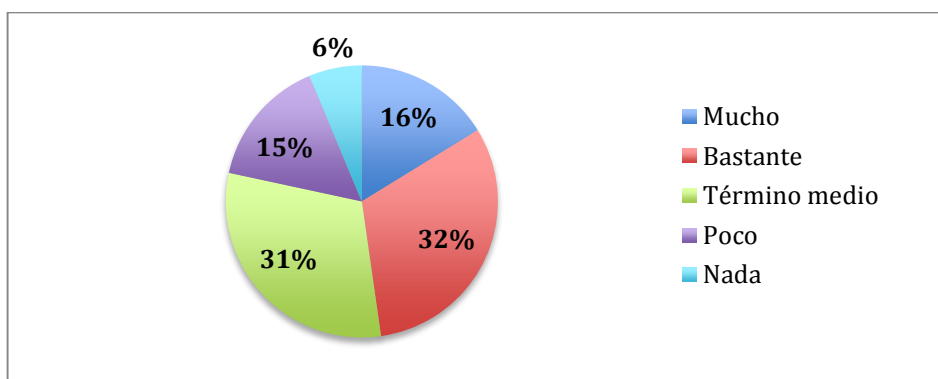
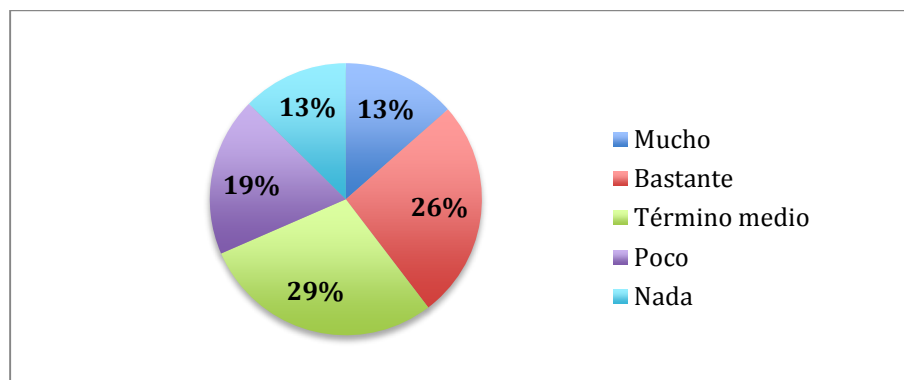


Figura 51: Reparto de respuestas para la pregunta 9 (Rubielos de Mora)



**Figura 52: Reparto de respuestas para la pregunta 16 (Rubielos de Mora)**



La pregunta 9: ¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos? Es la que ha tenido mayor desacuerdo, en el apartado 7: Conclusiones se analiza a que se debe esta diferencia.

En el análisis de frecuencias se puede ver los porcentajes de respuesta en cada opción. Se puede ver que hay varias preguntas en las que alguna de las opciones tuvo mas de un 40% de encuestados que la eligieron. En las preguntas 1, 11, 13, 14, 17, 18, 19, 20 y 25 mas del 40% de los encuestados contesto a estas preguntas Bastante y en las preguntas 8 y 21 mas del 40% de los encuestados contesto Mucho

**Tabla 49: Frecuencias por pregunta (Rubielos de Mora)**

Nº	Pregunta	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
1	¿Cuánto considera que no tener estación de ferrocarril es una desventaja para Rubielos?	2,7	9,0	24,3	44,1	19,8
2	La autovía no pasa próxima a Rubielos, ¿Cuánto considera esto una desventaja para el pueblo?	4,5	7,2	17,1	39,6	31,5
3	Imagínese que Rubielos tuviese estación de ferrocarril en el pueblo ¿Consideraría importante los horarios de los trenes diarios?	5,4	3,6	24,3	37,8	28,8
4	Imagínese que Rubielos tuviese estación de ferrocarril en el pueblo ¿Le daría importancia al precio del billete?	6,3	13,5	26,1	35,1	18,9
5	¿Cuánto cree que viajar en tren es más cómodo que viajar en coche?	7,2	11,7	24,3	29,7	27,0
6	Si pudiese desplazarse en tren para ir desde Rubielos o hasta Rubielos ¿Cuánto le parecería de importante poder aprovechar el viaje para leer, estudiar, trabajar, ver una película....?	9,0	9,0	18,0	39,6	24,3

7	¿Si hubiese tren en Rubielos, lo consideraría como una buena alternativa al coche?	4,5	9,0	18,9	30,6	36,9
8	Para los habitantes de Rubielos tener un coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?	,9	3,6	11,7	36,0	47,7
9	¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos?	6,3	15,3	30,6	31,5	16,2
10	Que se construya una autovía o una línea de ferrocarril cerca de un pueblo tiene efectos negativos, como la expropiación de tierras o la contaminación del aire ¿Cuánto cree que deberían construirse igualmente?	3,6	14,4	18,9	32,4	30,6
11	¿Cuánto cree que vivir en Rubielos supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?	0	12,6	19,8	40,5	27,0
12	En relación a la pregunta anterior. ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Rubielos?	1,8	13,5	23,4	38,7	22,5
13	Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo, ¿Cuánto cree que esto es cierto?	1,8	9,0	13,5	45,0	30,6
14	¿Cuánto cree que mejoraría la calidad de vida de los habitantes de Rubielos si se mejorase la red de transporte del pueblo?	2,7	10,8	16,2	54,1	16,2
15	¿Cuánto piensa que los habitantes de Rubielos no pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades por no estar mejor comunicados?	2,7	10,8	25,2	36,9	24,3
16	Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto?	12,6	18,9	28,8	26,1	13,5
17	¿Cuánto piensa que la autovía y el ferrocarril podrían hacer que creciese el turismo en Rubielos?	0	17,1	22,5	40,5	19,8
18	¿Cree que si Rubielos contase con mejores accesos (autovía, estación de tren en el pueblo...) aumentaría el número de negocios en el pueblo?	,9	9,9	23,4	47,7	18,0
19	¿Cree que si Rubielos contase con mejores accesos (autovía, estación de tren en el pueblo...) habría un crecimiento económico en el pueblo?	0	7,2	20,7	49,5	22,5
20	¿Cuánto cree que si Rubielos contase con mejores accesos se reduciría la pobreza de sus habitantes?	5,4	10,8	27,9	46,8	9,0

21	¿Considera importante la inversión en infraestructura para el desarrollo rural?	1,8	5,4	12,6	30,6	49,5
22	En Rubielos se está viviendo un fuerte descenso del número de habitantes, ¿Cuánto cree que esto tiene que ver con la falta de una buena red de transporte (como estación de ferrocarril y autovía)?	2,7	18,0	30,6	35,1	13,5
23	¿Piensa que con una mejor red de transporte crecería el número de habitantes de Rubielos?	,9	14,4	35,1	37,8	11,7
24	Si hubiese mejor transporte habría más niños en Rubielos ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?	2,7	19,8	34,2	31,5	11,7
25	Con una mejor red de transporte, los jóvenes de Rubielos podrían trabajar y estudiar sin la necesidad de mudarse a otras ciudades, ya que podrían ir y volver el mismo día ¿Cuánto cree que esto es cierto?	2,7	10,8	15,3	48,6	22,5
26	Teniendo en cuenta todo lo anterior, se podría decir que la construcción de una línea de ferrocarril con parada en el pueblo y/o la construcción de una autovía más cercana al pueblo podría tener un impacto muy positivo en la vida de los habitantes de Rubielos ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?	1,8	8,1	12,6	38,7	38,7

### 6.2.3. Análisis paramétrico

Ya se ha explicado para el pueblo Sarrión en que consiste este análisis así que pasamos directamente a analizar las características de los encuestados siguiendo los pasos explicados en el para el otro pueblo.

- **EDAD**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 98, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 5, 6, 7, 8, 11, 16, 17, 25 y 26 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 98, anexo 3)



3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a la pregunta 4 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 3,622. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 50.

**Tabla 50: Anova para la variable EDAD (Rubielos de Mora)**

			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Tarifas	4	Inter-grupos	20,840	6	3,473	2,990	0,010
		Intra-grupos	120,800	104	1,162		
		Total	141,640	110			
		Intra-grupos	20,840	6	3,473	2,990	0,010
		Total	120,800	104	1,162		

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En las preguntas 4 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 51: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDAD (Rubielos de Mora)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
4	1 (menos de 18 años)	3 (entre 26 y 35 años)
		5 (entre 46 y 55 años)
		7 (mas de 65 años)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 184.

- **EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 99, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 6, 7, 9, 10, 11, 14, 17, 20, 22, 23 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 99, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 1, 7 y 20 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 3,046, 2,663 y 2,707 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 52.

**Tabla 52: Anova para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	15,781	6	2,630	3,046	,009
		Intra-grupos	89,804	104	,864		
		Total	105,586	110			
C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	19,305	6	3,217	2,663	,019
		Intra-grupos	125,668	104	1,208		
		Total	144,973	110			
C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	14,485	6	2,414	2,707	,018
		Intra-grupos	92,758	104	,892		
		Total	107,243	110			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En la pregunta 1 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 53: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Rubielos de Mora)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
1	1 (Educación básica)	3 (Bachiller)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 186.

4.b. Prueba Post-Hoc con Games-Howel por no presentan varianzas homogéneas → En las preguntas 7 y 20 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 54: Prueba Post-Hoc con Games-Howel para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Rubielos de Mora)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
7	1 (Educación básica)	7 (Máster)
	3 (Bachiller)	7 (Máster)
	6 (Universidad)	7 (Máster)
20	1 (Educación básica)	3 (Bachiller)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 186.

- **ESTADO CIVIL**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 100, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 5 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 100, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 4 y 12 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 2,779 y 3,203 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 55.

**Tabla 55: Anova para la variable ESTADO CIVIL (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Tarifas	4	Inter-grupos	10,240	3	3,413	2,779	,045
		Intra-grupos	131,400	107	1,228		
		Total	141,640	110			
C2.Bienestar	12	Inter-grupos	9,614	3	3,205	3,203	,026
		Intra-grupos	107,053	107	1,000		
		Total	116,667	110			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En las preguntas 4 y 12 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 56: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable ESTADO CIVIL (Rubielos de Mora)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
4	1 (Soltero)	3 (Separado/a divorciado/a)
12	2 (Con pareja)	4 (Viudo/viuda)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 190.

- **GÉNERO**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 101, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 2, 14, 21, 22 y 23 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 101, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 7, 9, 10, 15, 17, 22, 23, 24, y 26 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 8,056, 8,313, 4,516, 5,306, 4,925, 6,246, 8,000, 6,246, 11,905 y 6,638 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 57.

**Tabla 57: Anova para la variable GÉNERO (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	9,977	1	9,977	8,056	,005
		Intra-grupos	134,996	109	1,238		
		Total	144,973	110			
C1.Precio combustible	9	Inter-grupos	9,749	1	9,749	8,313	,005
		Intra-grupos	127,836	109	1,173		
		Total	137,586	110			
C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	5,823	1	5,823	4,516	,036
		Intra-grupos	140,520	109	1,289		
		Total	146,342	110			
C2.Participación	15	Inter-grupos	5,551	1	5,551	5,306	,023
		Intra-grupos	114,035	109	1,046		
		Total	119,586	110			
C3.Turismo	17	Inter-grupos	4,662	1	4,662	4,925	,029
		Intra-grupos	103,193	109	,947		
		Total	107,856	110			
C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	7,819	1	7,819	8,000	,006
		Intra-grupos	106,524	109	,977		
		Total	114,342	110			
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	4,958	1	4,958	6,246	,014
		Intra-grupos	86,520	109	,794		
		Total	91,477	110			
C4.Aumento de niños.	24	Inter-grupos	10,948	1	10,948	11,905	,001
		Intra-grupos	100,241	109	,920		
		Total	111,189	110			
C5.Impacto	26	Inter-grupos	6,359	1	6,359	6,638	,011
		Intra-grupos	104,416	109	,958		
		Total	110,775	110			

Así que en estas 9 preguntas los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 193.

- **PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 102, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 5, 12, 15, 17, 18, 20 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 102, anexo)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 15, 19, 20, 22, 23, 24 y 25 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 5,488, 5,409, 4,290, 8,980, 5,469, 10,948 y 5,062 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 58.

**Tabla 58: Anova para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C2.Participación	15	Inter-grupos	5,733	1	5,733	5,488	,021
		Intra-grupos	113,853	109	1,045		
		Total	119,586	110			
C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	3,699	1	3,699	5,409	,022
		Intra-grupos	74,536	109	,684		
		Total	78,234	110			
C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	4,061	1	4,061	4,290	,041
		Intra-grupos	103,182	109	,947		
		Total	107,243	110			
C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	8,703	1	8,703	8,980	,003
		Intra-grupos	105,639	109	,969		
		Total	114,342	110			
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	4,371	1	4,371	5,469	,021
		Intra-grupos	87,107	109	,799		
		Total	91,477	110			
C4.Aumento de niños.	24	Inter-grupos	10,148	1	10,148	10,948	,001
		Intra-grupos	101,041	109	,927		
		Total	111,189	110			
C4.Población joven	25	Inter-grupos	4,942	1	4,942	5,062	,026
		Intra-grupos	106,427	109	,976		
		Total	111,369	110			

Así que en estas 7 preguntas los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 203.

- **DISPONIBILIDAD DE CARNET**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (fiugra 103, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 4, 18 y 24 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 103, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 9, 13, 19, 23 y 24 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 7,018, 5,526, 6,143, 4,293 y 4,227 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 59.

Así que en estas 5 preguntas los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 211.

**Tabla 59: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Precio combustible	9	Inter-grupos	8,322	1	8,322	7,018	,009
		Intra-grupos	129,263	109	1,186		
		Total	137,586	110			
C2.Elección	13	Inter-grupos	5,141	1	5,141	5,526	,021
		Intra-grupos	101,417	109	,930		
		Total	106,559	110			
C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	4,174	1	4,174	6,143	,015
		Intra-grupos	74,061	109	,679		
		Total	78,234	110			
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	3,389	1	3,389	4,193	,043
		Intra-grupos	88,089	109	,808		
		Total	91,477	110			
C4.Aumento de niños.	24	Inter-grupos	4,151	1	4,151	4,227	,042
		Intra-grupos	107,038	109	,982		
		Total	111,189	110			

- **AÑO OBTENCIÓN CARNET**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 104, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 6 y 11 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 104, anexo 3)

3. Análisis Anova → No se encuentra ningún valor con significancia ( $p < 0,05$ ) (figura 104, anexo 3) por lo que se puede concluir que no existe diferencia significativa entre los 2 grupos.

- **DISPONIBILIDAD DE COCHE**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 105, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 14, 21, 23, 24 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 105, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 1 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 3,979. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 60.

**Tabla 60: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	3,718	1	3,718	3,979	,049
		Intra-grupos	101,867	109	,935		
		Total	105,586	110			

Así que en esta preguntas los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 217.

- **LUGAR DE NACIMIENTO**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 106, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 17, 20, 23 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 106, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 6 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 2,622. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 61.

**Tabla 61: Anova para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Rubielos de Mora)**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1. Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	14,435	4	3,609	2,622	,039
		Intra-grupos	145,907	106	1,376		
		Total	160,342	110			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En la pregunta 6 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 62: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Rubielos de Mora)**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
6	2 (Provincia de Teruel)	5 (Otros)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 219.

- **VIVE EN RUBIELOS DE MORA**

1. Prueba normalidad de Kolmogorov-Smirnov (figura 107, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal.



2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 6, 8, 9, 14, 17, 20 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 107, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 16 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 5,352. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 63.

**Tabla 63: Anova para la variable VIVE EN RUBIELOS DE MORA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	7,727	1	7,727	5,352	,023
		Intra-grupos	157,373	109	1,444		
		Total	165,099	110			

Así que en esta pregunta los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 221.

- **DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA (SI VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 108, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 12 y 22 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 108, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 24 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 4,361. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 64.

**Tabla 64: Anova para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C4.Aumento de niños.	24	Inter-grupos	5,147	1	5,147	4,361	,042
		Intra-grupos	57,833	49	1,180		
		Total	62,980	50			

Así que en esta pregunta los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 223.

- **TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA (SI VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 109, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 1, 3, 6, 7, 10, 11, 14, 18, 21, 22, 23 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 109, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 2, 10, 21 y 25 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 4,803, 9,329, 6,574 y 5,968 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 65.

**Tabla 65: Anova para la variable TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	6,672	1	6,672	4,803	,033
		Intra-grupos	68,073	49	1,389		
		Total	74,745	50			
C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	13,817	1	13,817	9,359	,004
		Intra-grupos	72,340	49	1,476		
		Total	86,157	50			
C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	6,935	1	6,935	6,574	,013
		Intra-grupos	51,692	49	1,055		
		Total	58,627	50			
C4.Población joven	25	Inter-grupos	7,102	1	7,102	5,968	,018
		Intra-grupos	58,310	49	1,190		
		Total	65,412	50			

Así que en estas 4 preguntas los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 225.

- **A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA (SI VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 110, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 6 y 8 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 110, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para las variables pertenecientes a las preguntas 8 y 10 el valor de  $p < 0,05$  con valores de F iguales a 4,516 y 5,308 respectivamente. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 66.

**Tabla 66: Anova para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Necesidad	8	Inter-grupos	5,269	3	1,756	4,516	,034
		Intra-grupos	3,500	9	,389		
		Total	8,769	12			
C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	3,244	3	1,081	5,308	,022
		Intra-grupos	1,833	9	,204		
		Total	5,077	12			

4.a. Prueba Post-Hoc con Bonferroni por tener igualdad de varianzas → En la pregunta 10 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 67: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
10	1 (En Teruel)	3 (Entre 20 y 30 KM)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 230.

4.b. Prueba Post-Hoc con Games-Howel por no presentan varianzas homogéneas → En la pregunta 8 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 68: Prueba Post-Hoc con Games-Howei para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
8	1 (En Teruel)	4 (A más de 40 KM)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 235.

- **ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA (SI VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 111, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 2, 9, 10, 11, 12, 16, 10, 23 y 24 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 111, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 15 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 4,409. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 69.

**Tabla 69: Anova para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C2.Participación	15	Inter-grupos	4,506	1	4,506	4,409	,041
		Intra-grupos	50,082	49	1,022		
		Total	54,588	50			

Así que en esta pregunta los 2 grupos difieren entre ellos. La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 233.

- **A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA (SI VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 112, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 4, 8, 10, 11, 12, 13, 15 y 23 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 112, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 23 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 5,293. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 70.

4.b. Prueba Post-Hoc con Games-Howel por no presentan varianzas homogéneas → En la pregunta 23 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 70: Anova para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	2,382	2	1,191	5,293	,034
		Intra-grupos	1,800	8	,225		
		Total	4,182	10			

**Tabla 71: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
23	2 (Entre 10 y 20 KM)	3 (A más de 40 KM)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 235.

- DONDE VIVE (NO VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 113, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 16 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 113, anexo 3)

3. Análisis Anova → No se encuentra ningún valor con significancia ( $p < 0,05$ ) (figura 113, anexo 3) por lo que se puede concluir que no existe diferencia significativa entre los 2 grupos.

- **CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA (NO VIVE EN RUBIELOS DE MORA)**

1. Prueba normalidad Kolmogorov-Smirnov (figura 114, anexo 3) → Los datos no siguen una distribución normal excepto en algunas preguntas.

2. Homogeneidad de varianzas de Levene → Las variables pertenecientes a las preguntas: 17, 33 y 25 no cumplen el requisito, o sea  $p < 0,05$  así que no tienen distribución de varianzas homogéneas. (figura 114, anexo 3)

3. Análisis Anova → Para la variable perteneciente a las pregunta 17 el valor de  $p < 0,05$  con un valor de F igual a 3,636. Con lo cual existe una diferencia significativa entre la media entre los grupos tabla 72.

**Tabla 72: Anova para la variable CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA**

Variable	N		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig
C3.Turismo	17	Inter-grupos	10,164	4	2,541	3,636	,011
		Intra-grupos	38,436	55	,699		
		Total	48,600	59			

4.b. Prueba Post-Hoc con Games-Howel por no presentan varianzas homogéneas → En las preguntas 17 se vio que los grupos que diferían eran:

**Tabla 73: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA**

En la pregunta	El grupo:	Con los grupos:
17	3 (Dos veces al mes)	1 (Trabajo en Rubielos de Mora)
		2 (Los fines de semana)
		4 (Una vez al mes)
		5 (Puntualmente)

La representación de las medias y de las frecuencias se pueden ver en el anexo 3 en la figura 237.

#### 6.2.4. Análisis multivariante

Ya se ha explicado para las encuestas realizadas en el pueblo de Sarrón en que consiste, así que a continuación se lleva a cabo siguiendo los mismo pasos que anteriormente.

### A. ANÁLISIS DE COMPONENTES PRINCIPALES

Se ha explicado anteriormente en que consiste esta técnica y los pasos a seguir que son:

1. Prueba de esfericidad de Bartlett.
2. Test KMO
3. La diagonal de la matriz anti-imagen

Los resultados obtenidos para la prueba de esfericidad de Bartlett la significancia es 0,00 con lo cual  $p\text{-valor} < 0,05$  así que la correlación es significativa. El valor obtenidos para el test KMO es 0,877, (tabla 74) con lo cual es mayor 0,05 así que se acepta. En cuanto a la diagonal de la matriz anti-imagen (tabal 115, anexo 3) el valor mínimo que se ha obtenido es 0,301 que pertenece a la variable aislamiento, así que se confirma la factibilidad del análisis.

**Tabla 74: KMO y prueba de Bartlett (Rubielos de Mora)**

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,877
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	1757,569
	gl	325
	Sig.	,000

En la tabla 75 podemos observar que las preguntas 10: Efectos negativos y 16: Aislamiento tienen un valor  $p < 0,5$  con lo cual carecen de explicación en la solución final, así que se pueden extraer. En el lado opuesto tenemos las preguntas 4: Imagínese que Rubielos tubiese estación de ferrocarril en el pueblo ¿Cuánta importancia le daría al precio del billete a la hora de utilizar el tren? cuya variable es

Trifas, la pregunta 5: ¿Cuánto cree que viajar en tren es mas cómodo que viajar en coche? cuya variable es Comodidad y la pregunta 22: Durante muchos años Rubielos sufrió un fuerte descenso de la población. ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transporte? cuya variable es Éxodo rural que son las que mas se aproximan a la unidad y las que mejor explican el modelo, siendo la pregunta que mejor lo hace la 4: Tarifas

**Tabla 75: Comunalidades (Rubielos de Mora)**

		<b>Inicial</b>	<b>Extracción</b>
C1.Importancia del ferrocarril	1	1,000	,641
C1.Importancia de la autovía	2	1,000	,629
C1.Frecuencia	3	1,000	,716
C1.Tarifas	4	1,000	,780
C1.Comodidad	5	1,000	,767
C1. Empleo del tiempo	6	1,000	,640
C1.Alternativa considerable	7	1,000	,731
C1.Necesidad	8	1,000	,579
C1.Precio combustible	9	1,000	,660
C1.Efectos negativos	10	1,000	,498
C2. Acceso	11	1,000	,708
C2.Bienestar	12	1,000	,731
C2.Elección	13	1,000	,508
C2. Calidad de vida	14	1,000	,669
C2.Participación	15	1,000	,586
C2.Aislamiento	16	1,000	,459
C3.Turismo	17	1,000	,512
C3.Negocios	18	1,000	,697
C3.Crecimiento económico	19	1,000	,704
C3.Reducción de la pobreza	20	1,000	,676
C3.Importancia de las inversiones	21	1,000	,618
C4.Éxodo rural	22	1,000	,744
C4.Repoblación	23	1,000	,688
C4.Aumento de niños.	24	1,000	,580
C4.Población joven	25	1,000	,646
C5.Impacto	26	1,000	,647

En la tabla 76 se pueden ver los resultados obtenidos en la varianza total explicada. Se puede observar que 5 componentes explican el 64,674% de la variabilidad de las variables componentes. También se observa que 1 componente explica el 41,126% con lo cual 1 componente explica el modelo.



**Tabla 76: Varianza total explicada (Rubielos de Mora)**

Componente	Autovalores iniciales			Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción			Suma de las saturaciones al cuadrado de la rotación		
	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado
1	10,693	41,126	41,126	10,693	41,126	41,126	6,572	25,275	25,275
2	2,382	9,162	50,288	2,382	9,162	50,288	3,917	15,064	40,340
3	1,338	5,145	55,433	1,338	5,145	55,433	2,773	10,666	51,005
4	1,274	4,901	60,334	1,274	4,901	60,334	1,899	7,305	58,311
5	1,128	4,340	64,674	1,128	4,340	64,674	1,654	6,363	64,674
6	,998	3,839	68,513						
7	,928	3,569	72,082						
8	,859	3,305	75,387						
9	,731	2,811	78,198						
10	,658	2,529	80,727						
11	,615	2,367	83,094						
12	,536	2,063	85,157						
13	,496	1,906	87,063						
14	,421	1,618	88,681						
15	,394	1,517	90,198						
16	,359	1,381	91,579						
17	,329	1,265	92,844						
18	,309	1,189	94,033						
19	,278	1,068	95,101						
20	,259	,996	96,097						
21	,228	,875	96,972						
22	,214	,823	97,795						
23	,188	,723	98,518						
24	,148	,568	99,086						
25	,125	,482	99,568						
26	,112	,432	100,000						

En la matriz de componentes rotados se descartan las preguntas que en la prueba de comunalidad tenían valores menores a 0,5, que en este caso son la pregunta 10 y la 16 (en rojo en la tabla 77). En la matriz se puede ver que siguen habiendo 5 constructos como en la encuesta original, pero las variables de cada uno han variado entre ellos.

**Tabla 77: Matriz de componentes rotados (Rubielos de Mora)**

	Componente				
	1	2	3	4	5
C4.Éxodo rural	,808				
C4.Repoblación	,776				
C4.Aumento de niños.	,739				
C4.Población joven	,763				
C3.Crecimiento económico	,755				
C3.Negocios	,736				
C3.Reducción de la pobreza	,699				
C5.Impacto	,660				
C3.Turismo	,642				
C2.Participación	,536		,441		
C2.Elección	,511		,440		
C1.Comodidad		,810			
C1.Alternativa considerable		,817			
C1. Empleo del tiempo		,703	,333		
C1.Importancia del ferrocarril	,377	,684			
C3.Importancia de las inversiones	,429	,488			
C1.Importancia de la autovía	,348	,470	,377	,354	
C1.Precio combustible	,359		,721		
C1.Necesidad			,708		
C2. Calidad de vida		,366	,612		
C1.Tarifas				,824	
C1.Frecuencia		,464		,681	
C1.Efectos negativos		,389	,401	,418	
C2.Bienestar	,419				,655
C2. Acceso	,366	,375			,597
C2.Aislamiento					-,580

**Tabla 78: Matriz de transformación de las componentes (Rubielos de Mora)**

Componente	1	2	3	4	5
1	,722	,470	,407	,231	,197
2	-,599	,713	-,029	,315	,182
3	,144	,003	-,288	,643	-,695
4	-,233	-,501	,528	,584	,272
5	-,214	,138	,687	-,303	-,609

Como tenemos constructos nuevos con variables nuevas se renombran siguiendo el orden de la tabla 77.

Constructo 1: Impacto de las infraestructuras en el desarrollo rural

Constructo 2: Percepción de las infraestructuras

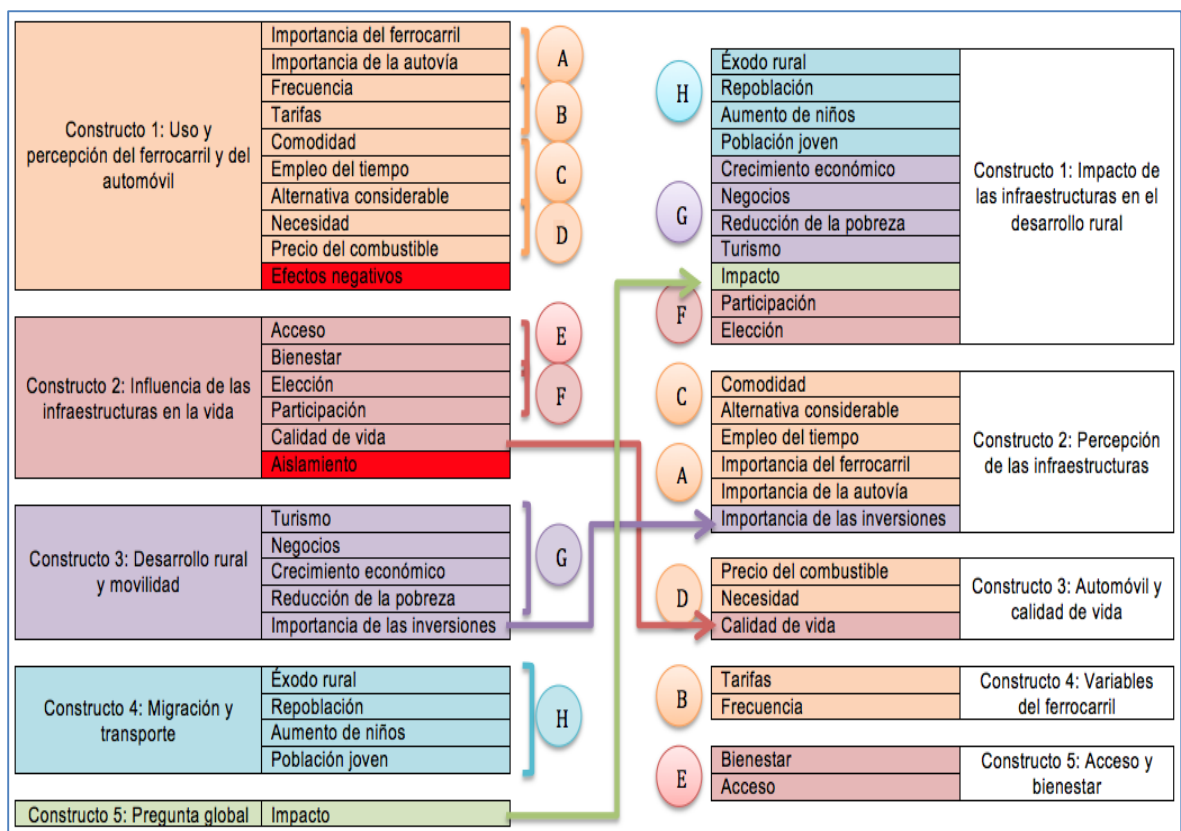
Constructo 3: Automóvil y calidad de vida

Constructo 4: Variables del ferrocarril

Constructo 5: Acceso y bienestar

El nuevo orden de las variables y los nuevos constructos se pueden ver en la figura 53.

**Figura 53: Nuevo orden de las variables y nuevos constructos (Rubielos de Mora)**



Fuente: Elaboración propia

## B. REGRESIÓN LINEAL MÚLTIPLE

Nuevamente, este estudio ya se ha explicado para el pueblo de Sarrión. Así que volvemos a analizar todas las variables para intentar establecer modelos que expliquen la variable dependiente, la 26: Impacto. Para realizar los cálculos, se

ingresan en el programa de cálculo estadístico SPSS las variables independientes en el orden obtenido en la tabla 77.

En la tabla 79 se puede observar que los coeficientes de correlación de Pearson son para todas las variables mayores a 0, así que tienen relación con la variable dependiente. Sin embargo solo las variables 22, 23, 24, 25, 19, 18, 20, 17, 15 y 12 tienen un valor  $R > 0,5$  aunque bastante lejos de la unidad.

**Tabla 79: Correlaciones (Rubielos de Mora)**

		26. Impacto
Correlación de Pearson	26. Impacto	1,000
	22. Éxodo rural	,578
	23. Repoblación	,594
	24. Aumento de niños.	,563
	25. Población joven	,667
	19. Crecimiento económico	,522
	18. Negocios	,584
	20. Reducción de la pobreza	,540
	17. Turismo	,511
	15. Participación	,517
	13. Elección	,380
	5. Comodidad	,443
	7. Alternativa considerable	,384
	6. Empleo del tiempo	,367
	1. Importancia del ferrocarril	,440
	21. Importancia de las inversiones	,479
	2. Importancia de la autovía	,399
	9. Precio combustible	,423
	8. Necesidad	,330
	14. Calidad de vida	,486
	4. Tarifas	,301
3. Frecuencia	,407	
12. Bienestar	,507	
11. Acceso	,492	
Sig. (unilateral)	26. Impacto	.
	22. Éxodo rural	,000
	23. Repoblación	,000
	24. Aumento de niños.	,000
	25. Población joven	,000
	19. Crecimiento económico	,000
	18. Negocios	,000
	20. Reducción de la pobreza	,000
	17. Turismo	,000
	15. Participación	,000
	13. Elección	,000
	5. Comodidad	,000
	7. Alternativa considerable	,000

6. Empleo del tiempo	,000
1. Importancia del ferrocarril	,000
21. Importancia de las inversiones	,000
2. Importancia de la autovía	,000
9. Precio combustible	,000
8. Necesidad	,000
14. Calidad de vida	,000
4. Tarifas	,001
3. Frecuencia	,000
12. Bienestar	,000
11. Acceso	,000

También se puede observar que el valor de probabilidad asociado a estas variables es menor a 0,05, con lo cual las correlaciones no son significativas.

En la tabla 80 se puede observar que en el análisis se han ingresado las variables 5, 13, 15, 17 y 25 pertenecientes al constructo 1, la variable 9 perteneciente al constructo 3 y la variable 3 perteneciente al constructo 4. No se ha incluido ninguna perteneciente al constructo 2.

**Tabla 80: Variables introducidas/eliminadas (Rubielos de Mora)**

Modelo	Variables introducidas	Variables eliminadas	Método
1	25. Población joven	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).
2	5.Comodidad	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).
3	9.Precio combustible	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).
4	15. Participación	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).
5	3. Frecuencia	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).
6	13. Elección	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).
7	17. Turismo	.	Por pasos (criterio: Prob. de F para entrar $\leq$ ,050, Prob. de F para salir $\geq$ ,100).

En la figura 81 se puede ver que para el modelo 7 se obtuvo un coeficiente de correlación múltiple (R) de 0,806 lo que indica que las variables independientes están bien relacionadas con la dependiente. El coeficiente R<sup>2</sup> es de 0,65. Para la independencia de residuos se realiza la prueba Durbin-Watson donde se ve que el valor es de 2,508 , bastante cercanos a 2, así que se acepta.

**Tabla 81: Resumen del modelo (Rubielos de Mora)**

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	,667 <sup>a</sup>	,445	,440	,751	,445	87,533	1	109	,000	
2	,735 <sup>b</sup>	,540	,532	,687	,095	22,279	1	108	,000	
3	,765 <sup>c</sup>	,585	,574	,655	,045	11,587	1	107	,001	
4	,777 <sup>d</sup>	,603	,588	,644	,018	4,871	1	106	,029	
5	,786 <sup>e</sup>	,618	,600	,634	,015	4,133	1	105	,045	
6	,796 <sup>f</sup>	,634	,613	,624	,015	4,391	1	104	,039	
7	,806 <sup>g</sup>	,650	,626	,614	,016	4,699	1	103	,032	2,058

En el Anova (tabla 82) se observa que el valor de la probabilidad asociada es menor a 0,05 así que se puede aceptar el modelo como bueno.

**Tabla 82: Anova (Rubielos de Mora)**

Modelo	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
1	Regresión	49,337	1	49,337	87,533	,000 <sup>a</sup>
	Residual	61,437	109	,564		
	Total	110,775	110			
2	Regresión	59,844	2	29,922	63,450	,000 <sup>b</sup>
	Residual	50,931	108	,472		
	Total	110,775	110			
3	Regresión	64,821	3	21,607	50,310	,000 <sup>c</sup>
	Residual	45,954	107	,429		
	Total	110,775	110			
4	Regresión	66,839	4	16,710	40,315	,000 <sup>d</sup>
	Residual	43,935	106	,414		
	Total	110,775	110			
5	Regresión	68,503	5	13,701	34,032	,000 <sup>e</sup>
	Residual	42,271	105	,403		
	Total	110,775	110			
6	Regresión	70,216	6	11,703	30,008	,000 <sup>f</sup>
	Residual	40,559	104	,390		
	Total	110,775	110			
7	Regresión	71,986	7	10,284	27,307	,000 <sup>g</sup>
	Residual	38,789	103	,377		
	Total	110,775	110			

En la tabla 83 vemos que el valor estadístico p es menor a 0,05 para las cinco variables, por lo tanto se puede decir que los coeficientes se relacionan con la variable dependiente y que las constantes obtenidas para el modelo 7 son:

**Tabla 83: Constantes obtenidas para el modelo 7 (Rubielos de Mora)**

B0 = 0,073	B1 = 0,474	B2 = 0,168	B3 = 0,163	B4 = 0,18
B5 = 0,136		B6 = - 0,18		B7 = 0,154

**Tabla 84: Coeficientes (Rubielos de Mora)**

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	
	B	Error típ.	Beta			
7	(Constante)	,073	,327		,223	,824
	Población joven	,474	,073	,475	6,484	,000
	Comodidad	,168	,056	,203	3,014	,003
	Precio combustible	,163	,060	,182	2,739	,007
	Participación	,180	,070	,187	2,578	,011
	Frecuencia	,136	,062	,144	2,196	,030
	Elección	-,180	,077	-,176	-2,345	,021
	Turismo	,154	,071	,152	2,168	,032

Así podemos definir ecuación de la regresión lineal múltiple que predice la variable dependiente Y como:

$$Y = 0,073 + 0,474 X1 + 0,168 X2 + 0,163 X3 + 0,18 X4 + 0,136 X5 - 0,18 X6 + 0,154 X7$$

## **7. CONCLUSIONES**





## 7. CONCLUSIONES

### 7.1. Estado del Arte y Marco Teórico

1. Cuando se habla de sostenibilidad en la construcción se sigue pensando principalmente en sostenibilidad medioambiental y económica y no tanto en la social.
2. Aunque la sostenibilidad social empieza a considerarse seriamente tanto a nivel general como en la construcción en particular, se sigue estando muy lejos de su aplicación total.
3. La sostenibilidad social engloba a varios implicados entre ellos las poblaciones a las que afecta una construcción y más concretamente una infraestructura del transporte. Muchas veces el colectivo es el que menos se tiene en cuenta, dando más importancia al colectivo formado por propietarios, contratistas y consultores.
4. El concepto de exclusión social no solo se refiere al ámbito económico, también ocurre cuando a las personas no se les permite participar en un ámbito de la vida, si una persona o comunidad no cuenta con buena comunicación por transporte queda en peligro de exclusión.
5. Existen tantos conceptos de calidad de vida como prioridades humanas, pero uno de los más significativos es el que se relaciona con la facilidad para acceder a servicios esenciales.
6. En las zonas rurales la accesibilidad se define como lejanía, que es la dificultad en el acceso a servicios e instalaciones mediante el uso de la red de carreteras.
7. Sin buena accesibilidad las comunidades rurales se ven aisladas, lo que repercute en su calidad de vida y lo que lleva a la exclusión social.
8. La ausencia de servicios como escuelas, centros médicos, de deporte... debe ser compensada con una buena red de transporte público y/o una buena infraestructura del transporte. Si no se cuenta con transporte público parece que con vehículo privado queda resuelto el problema, pero sin una buena red de carreteras el problema sigue latente.

**9.** La propiedad del automóvil no es un lujo en el medio rural cuando el transporte público no es adecuado, aunque esto tiene efectos negativos puesto que no todo el mundo puede acceder a un automóvil y el precio del combustible afecta mucho a los habitantes de los pueblos

**10.** Disponer de línea de ferrocarril es el primer paso para poder utilizarlo, aunque es un medio bastante en desuso, los habitantes de pueblos con ferrocarril pueden plantearse utilizar este medio, mientras que si no existe la opción, las personas sin automóvil quedan “condenadas” al aislamiento o a servicios privados de autobús.

**11.** Tan importante como la existencia de línea de ferrocarril es la calidad del servicio, los precios de las tarifas, los horarios de paso y el lugar al que llega el tren.

**12.** El ferrocarril tiene una serie de ventajas respecto al automóvil como el poder aprovechar el tiempo para hacer otras cosas y oportunidad de relacionarse con otras personas.

**13.** Una buena red de infraestructuras proporciona un crecimiento económico de las comunidades rurales y una reducción de la pobreza de sus habitantes, dato que hay que tener en cuenta puesto que una infraestructura del transporte supone un gran gasto público.

**14.** La inversión en infraestructura es muy importante para el desarrollo del medio rural y muchas veces da la sensación de que se invierte en otras obras que reportan menos beneficios sociales como líneas de alta velocidad.

**15.** La construcción de grandes infraestructuras tiene aspectos económicos como la expropiación de tierras o la contaminación que genera que una autovía pase próxima a un pueblo.

**16.** Una buena red de transportes hace que se incremente el turismo en los pueblos.

**17.** Muchas veces el éxodo rural está relacionado con la falta de movilidad, si no directamente, indirectamente puesto que como ya se ha dicho si no hay infraestructuras, no hay desarrollo y se pierden oportunidades.

**18.** Con una buena red de infraestructuras y/o un buen servicio de transporte público las personas de un pueblo pueden trabajar y estudiar en otra parte sin la necesidad de tener que mudarse, lo que frena el éxodo rural

## 7.2. Análisis estadístico

### 7.2.1. Sarrión

**1.** La fiabilidad de la encuesta total es aceptable, puesto que el valor del alfa de Crobach es 0,91 que es mayor a 0,75 y la de los constructos también es haceptable puesto que los valores del Alfa de Crombach de todos ellos también es mayor a 0,75.

**2.** Según el análisis descriptivo, las afirmaciones en las que mas de acuerdo están los encuestados son:

- ¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?
- ¿Cuánto de importante considera que Sarrión disponga de estación de ferrocarril?
- ¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?

**3.** Las preguntas donde menos de acuerdo están los encuestados son:

- ¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza? → Siendo esta en la que mas desacuerdo hay.
- En relación con la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Sarrión?
- Recientemente ha aumentado el número de niños que van al colegio de Sarrión, esto quiere decir que cada vez mas familias viven en el pueblo ¿Cuánto cree que esto está relacionado con la mejora de la red de transporte?

La explicación a estos desacuerdos se explica en el punto 6 de este apartado

**4.** La pregunta donde mayor desviación estándar presenta es: ¿Cómo de cómodo considera viajar en el tren respecto al viaje en coche?

**5.** En el análisis Anova se encontraron diferencias entre grupos en las siguientes preguntas y variables:

### - Pregunta 1: Importancia del ferrocarril

- Edad

El grupo:	Con los grupos:
2 (entre 18 y 25 años)	4 (ente 36 y 45 años)
	7 (mayores de 65 años)
3 (entre 26 y 35 años)	4 (ente 36 y 45 años)
	7 (mayores de 65 años)

Según se puede ver en la figura 117 del anexo 3 hay bastante diferencia entre los encuestados mas mayores y los mas jóvenes, los mayores y edad media (grupos 4, 5, 6 y 7) piensan que el ferrocarril es muy importante para el pueblo, frente a los jóvenes que aunque piensan que si es importante, han tenido respuestas mas distribuidas entre las distintas opciones.

La conclusión que se puede extraer se que las personas mas mayores conocieron la época en la que no todo el mundo tenía coche y la comunicación por carretera era muy mala, cuando las nevadas aislaban al pueblo y el ferrocarril era la mejor forma de ir a otras ciudades.

### - Pregunta 2: Importancia de la autovía

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas a su cargo difieren con los que no las tienen.

En esta pregunta, según se puede ver en la figura 133 del anexo 3 los encuestados que si tienen personas dependientes a su cargo consideran muy importante para Sarrión la autovía. Sin embargo las personas que no las tienen, han contestado respuestas de todo tipo, habiendo incluso encuestados que no la consideran nada importante.

La conclusión que se puede sacar de esto y tras leer la literatura es que las personas que si tienen a otros a su cargo, necesitan mas facilidad, flexibilidad y mejores tiempos en la movilidad.

- Lugar de nacimiento: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

En general, según se puede ver en la figura 151 del anexo 3 todos los grupos piensan que la autovía es bastante y muy importante. La mayor diferencia se encuentra con el grupo 1 (Valencia) en los que hay mas variedad de respuestas. Para el resto de grupos hay una mayor uniformidad.

#### - Pregunta 3: Frecuencia

- Género: Los hombres difieren de las mujeres

Los hombres consideran menos importante la frecuencia que las mujeres, como se puede ver en la figura 129 del anexo 3. Esto podría deberse, según la literatura, a que para las mujeres supone un mayor problema el esperar solas en la estación o caminar solas hasta ella a ciertas horas.

- Disponibilidad de carnet: Los que tienen carnet difieren con los que no tienen carnet

Se puede ver en la figura 139 del anexo 3 que las respuestas para los que no tienen carnet son que para ellos la frecuencia es en general bastante importante mientras que para los que si tienen, un incremento de los trenes diarios no supondría para ellos una gran diferencia a la hora de utilizar el tren.

#### - Pregunta 4: Tarifas

- Género: Los hombres difieren con las mujeres.

Para el grupo 1 (hombre) las tarifas no influyen en general a la hora de utilizar el tren, mientras que para las mujeres, si el tren fuese mas económico lo utilizarían mas. Esto puede ser debido a que aún en nuestros días, los hombres tienen mayor poder económico que las mujeres (Figura 130 anexo 3).

- A que distancia trabaja: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Para los que trabajan a menos de 10 km las tarifas no son importantes, esto es porque para 10 km no merece la pena coger el tren. Para el resto de grupos, en general las tarifas harían que utilizarasen algo mas este transporte pero no mucho, excepto en el grupo 2 (entre 10 y 20 km) que si lo considerarían bastante en cuenta. Esto se puede ver en la figura 171 del anexo 3.

- Pregunta 5: Comodidad

- Personas dependientes a su cargo: Las personas que tienen personas dependientes a su cargo difieren con las que no las tienen.

Se puede ver en la figura 134 del anexo 3 que los encuestados con personas a su cargo si consideran que el tren es bastante mas cómodo que el coche, mientras que el otro grupo lo considera en término medio. Según la literatura viajar en tren te permite conversar y hacer mas actividades, como por ejemplo vigilar a los niños.

- Año de obtención del carnet de conducir: Las personas que lo obtuvieron antes de 2005 difieren respecto a los que lo consiguieron después de 2005.

Los que obtuvieron su carnet antes de 2005 consideran que el tren es bastante cómodo, esto podría deberse a que la autovía se construyo ese año, así que estas personas podían comparar como era viajar en tren y como era viajar en coche y han podido apreciarlo. Las personas que consiguieron su carnet después, opinan que el tren es mas cómodo que el coche en término medio. Esto se puede ver en la figura 143 del anexo 3.

- Edad

El grupo:	Con los grupos:
2 (entre 18 y 25 años)	5 (entre 46 y 55 años)
	6 (entre 56 y 65 años)
	7(mayores de 65 años)
3 (entre 26 y 35 años)	5 (entre 46 y 55 años)

Si vamos al anexo 3 y nos fijamos en la figura 118 se puede apreciar que una vez mas hay diferencia entre los grupos mas jóvenes, que en general no consideran el tren como más cómodo que el coche frente a los grupos mas mayores que en general lo

consideran mucho más cómodo. Una vez mas, las personas mas mayores han viajado mas en tren y lo han podido apreciar mejor, además de que estas personas conocieron el transporte por carretera antes de la autovía

- Pregunta 6: Empleo del tiempo

- Disponibilidad de carnet: Los que tienen carnet difieren de los que no lo tienen.

En la figura 140 del anexo 3 los que no tienen carnet consideran importante en término medio el poder aprovechar el tiempo durante el viaje entren. Los que no tienen carnet consideran esto muy importante. Quizás los que no tienen carnet se ven mas obligados a utilizar el tren y saben que pueden aprovechar el viaje para estudiar, trabajar, leer.....

- A que distancia trabaja: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

En general todos los grupos consideran poco importante el empleo del tiempo (figura 172, anexo 3) excepto el grupo 4 (entre 30-40 km) que si le da algo de importancia.

- Edad

El grupo:	Con los grupos:
1 (menos de 18 años )	2 (entre 18 y 25 años)
	3 (entre 26 y 35 años)

Si miramos en el anexo 3, en la figura 119 los más jóvenes y los mas mayores son los que consideran muy importante poder aprovechar, los de edad media lo consideran importante en un término medio. Los mas jóvenes y los mas mayores, por otro lado son los que mas tiempo libre tienen y es posible que a lo mejor no les importe que el viaje dure mas a cambio de poder utilizar ese tiempo para otras actividades. Las personas en edad media suelen estar mas ocupados y seguramente prefieran viajar en coche puesto que es mas rápido.



### - Pregunta 8: Necesidad

- Edad: El grupo 4 (entre 36 y 45 años) difiere con el grupo 6 (entre 56 y 65 años).

Si es cierto que estos dos grupos difieren entre ellos pero hay más diferencias la más significativa es la del grupo 7 (mayores de 65 años) con el resto de grupos que consideran que el coche es apenas una necesidad. Puede que esto sea así por que todo lo que estas personas necesitan se encuentra en el mismo pueblo, y es un pueblo pequeño en el que las distancias están cercanas.

Por otro lado, cuanto más joven es el grupo encuestado más necesario es disponer de automóvil, todo esto se puede ver en la figura 120 del anexo 3.

- Año de obtención del carnet: Los que lo obtuvieron antes del 2005 difieren con los que lo obtuvieron después de 2005.

Los dos grupos difieren aunque no muy representativamente. Los que obtuvieron su carnet antes de la apertura de la autovía piensan que tener automóvil es muy necesario frente a los que lo obtuvieron después que piensan que es bastante necesario (figura 144 y anexo 3). Esto podría deberse a que las personas que lo obtuvieron antes llevan más años conduciendo y se han habituado más a depender del coche.

- Educación máxima alcanzada

El grupo:	Con los grupos:
1 (Educación básica )	6 (Universidad)
	7 (Máster).

Los que alcanzaron una educación básica piensan que el automóvil es una necesidad en término medio frente a las educaciones más altas (universidad y máster) que opinan que si es una necesidad. Esta diferencia puede que se deba a que las personas con educación más alta gracias a estas hayan obtenido mejores puestos de trabajo y se vean obligados a viajar más (figura 124 y anexo 3).

#### - Pregunta 9: Precio del combustible

- Personas dependientes a su cargo: Los que no tienen personas dependientes a su cargo difieren con las que si las tienen.

En la figura 135 del anexo 3 se puede ver que los encuestados con personas a su cargo si consideran que el precio del combustible afecta a los habitantes de Sarrión frente a los que no tienen esta responsabilidad que opinan que el precio del combustible afecta en término medio y hay mas encuestados que opinan que en poco.

- A que distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Hay muy pocos encuestados en cada grupo así que no es representativo, pero los que estudian a menor distancia son los que consideran que el precio del combustible les afecta bastante los que estudian a mas no les afecta tanto, esto se puede ver en la figura 175 del anexo 3.

#### - Pregunta 11: Acceso

- Año obtención del carnet: Los que lo obtuvieron antes de 2005 difieren de los que lo obtuvieron después de 2005.

Según lo que se puede observar en la figura 145 del anexo 3 los que obtuvieron el carnet antes de 2005 piensan en general que vivir en Sarrión no supone un problema la hora de acceder a servicios frente a los que lo obtuvieron después que opinan que en término medio si es un problema. Esto puede ser debido a que las personas que tenían carnet desde antes de la apertura de la autovía pueden comparar como era la el acceso antes y después y pensar que comparado con antes, ahora no hay problemas de acceso.

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Los que viven en Sarrión siempre no consideran que tienen problemas de acceso y este es el grupo de encuestados que debería contar puesto que los que no viven en el pueblo solo pueden suponerlo.

Los encuestados que no viven en Sarrión opinan que los habitantes del pueblo tienen problemas de acceso entre término medio y bastante, quizás estas personas que viven en una ciudad piensen que vivir en un pueblo supone tener problemas de acceso.

Es en la pregunta y en la población donde más diferencia hay entre encuestados. (anexo 3, figura 156).

- Desde que año vive en Sarrión: Los que viven en Sarrión desde antes de 2005 difieren de los que viven desde después de 2005.

Los que viven desde antes de 2005 no consideran que haya problemas de acceso mientras que los que viven desde después si que lo hacen. Esto podría deberse a que los que viven desde antes de la apertura de la autovía pueden comparar como era la vida antes de esta infraestructura (figura 164 del anexo 3).

- Lugar de nacimiento: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Según se puede mirar en la figura 152 del anexo 3, en general los encuestados de todos los grupos contestaron con término medio, pero los de Castellón y Teruel están menos de acuerdo con que vivir en Sarrión suponga un problema a la hora de acceder a servicios

#### - Pregunta 12: Bienestar

- Año obtención del carnet: Los que lo obtuvieron antes de 2005 difieren de los que lo obtuvieron después de 2005.

Esta pregunta esta relacionada con la anterior con lo cual los grupos opinaran parecido, como los que obtuvieron el carnet no pensaban que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a servicios tampoco piensan que esto afecto a la calidad de vida.

Los que lo obtuvieron después, como contestaron término medio, también en esta pregunta opinan lo mismo (figura 146, anexo 3).

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Los encuestados volvieron a contestar lo mismo que en la pregunta 11. Acceso, se puede comprobar en la figura 157 del anexo 3.

- Desde que año vive en Sarrión.

Ocurre lo mismo una vez mas, los encuestados contestan en consecuencia con lo contestado en la pregunta 11. Acceso (figura 165, anexo 3).

- Lugar de nacimiento: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc

Si se mira el anexo 3 y la figura 153, se puede ver que en este caso vuelve a ocurrir lo mismo, los encuestados contestan de acuerdo a lo contestado en la pregunta 11. Acceso

### - Pregunta 13: Elección

- Personas dependientes a su cargo: Los dos grupos difieren

En la figura 136 del anexo 3 se puede comprobar que hay diferencia entre los dos grupos pero en general los dos consideran que si se mejoran las infraestructuras las personas pueden elegir donde vivir. Los que no tenían personas a su cargo están muy de acuerdo con esto mientras que los que no las tienen están bastante de acuerdo.

- Desde que año vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Al igual que en “personas dependientes a su cargo”, los grupos difieren pero no en lo esencial, los que viven desde antes de 2005 contestaron bastante mientras que los que viven desde 2005 o después contestaron que mucho (figura 166 y anexo 3).

#### - Pregunta 14: Calidad de vida

- A que distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Para esta pregunta y en este grupo hay muy pocos encuestados así que no es representativo pero en general todos los grupos contestaron que tener buenas infraestructuras del transporte mejoraba la calidad de vida de los habitantes de Sarrión excepto el grupo 2 que son los que estudian entre 10 y 20 km, es posible que a estas personas el hecho de disponer de ferrocarril y autovía no les afecte puesto que para ir a su lugar de estudio tengan que utilizar una carretera secundaria. Esta información se puede comprobar mirando la figura 176 del anexo 3.

#### - Pregunta 15: Participación

- Edad: El grupo 2 (entre 18 y 25 años) difiere con el grupo 7 (mayores de 65 años).

En general todos los grupos contestaron que en Sarrión se puede acceder mucho y bastante a actividades de ocio. Sin embargo el grupo 1 piensa que esto es cierto a medias, quizás estas personas por ser menores aún no pueden conducir y el servicio de tren no satisface todas sus necesidades. El grupo dos (18-25 años) tienen opiniones bastante repartidas, es posible que se deba a que no todos dispondrán de coche y las personas de esta edad son las que más demandan ocio, ya que hubo varios encuestados que contestaron "nada".

Por otro lado tenemos a los mayores de 65 años (grupo 7) para los que todos los encuestados piensan que los habitantes de Sarrión participan en actividades de ocio sin problemas en un grado de bastante y mucho (figura 121 y anexo 3).

- Personas dependientes a su cargo: Los que no tienen personas dependientes a su cargo difieren con las que si las tienen.

En la figura 137 del anexo 3 se ve que hay diferencias pero no importantes puesto que los dos grupos piensan que los habitantes de Sarrión pueden participar de actividades de ocio gracias a estar bien comunicados. Si es cierto que los que no tienen personas a su cargo tienen sus respuestas más repartidas

- Año obtención del carnet: Los que lo obtuvieron antes de 2005 difieren de los que lo obtuvieron después de 2005.

Ocurre lo mismo, los dos grupos piensan que vivir en Sarrión no supone un problema a la hora de acceder a actividades de ocio, aunque los que lo obtuvieron después de 2005 tienen respuestas mas diversas (figura 147 y anexo 3).

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Si se consulta la figura 158 del anexo 3 se puede ver que ocurre lo mismo una vez mas, los dos grupos opinan que vivir en Sarrión no supone un problema a la hora de participar en actividades de ocio, sin embargo, los que si viven en Sarrión están mas de acuerdo en esto puesto que casi la mitad contesto “mucho” y una vez más estas son las respuestas que deberían contar puesto que estás personas viven esta situación de primera mano

- Donde vive: El grupo 2 (Provincia de Teruel) difiere con el grupo 5 (Otros)

En general todos los encuestados contestaron que gracias a las infraestructuras del transporte los habitantes de Sarrión podían acceder bastante a actividades de ocio, excepto los que viven en Teruel que contestaron con termino medio y poco. Sería bueno hacer una investigación futura de este caso, puesto que Teruel está muy cercano a Sarrión y habría que saber porque estás personas opinan esto, estás gráficas se pueden ver en la figura 183 del anexo 3.

- A que distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Hay muy pocos encuestados así que no es representativo, pero en general contestaron que los habitantes de Sarrión pueden participar en actividades sin problemas excepto el encuestado que estudia entre 20 y 30 km que contesto “poco”. El grupo donde más personas hay es para los que estudian en Teruel y ellos contestaron con un “mucho” a que los habitantes de Sarrión pueden acceder sin problemas a las actividades de ocio, quizás, este grupo que ya está acostumbrado a ir

a Teruel no tiene problemas en ir para hacer otras actividades a parte de estudiar (figura 177 y anexo 3).

#### - Pregunta 16: Aislamiento

- A que distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Una vez mas no hay encuestados suficientes, como se puede comprobar en la figura 178 del anexo 3, pero en general todos los grupos pensaban que es muy cierto que Sarrión no es un pueblo aislado y hay que recordar que estos encuestados viven en Sarrión todo el año.

- Educación máxima alcanzada:

El grupo:	Con los grupos:
2 (Educación secundaria)	4 (Ciclo formativo de grado medio)
	6 (Universidad)

En general todos los encuestados consideran que Sarrión no es un pueblo aislado en un grado de bastante y mucho. Los del grupo 2 son los que mas de acuerdo están con esta frase frente a los del grupo 4 y 6 que aunque están de acuerdo, tienen opiniones mas repartidas. (figura 125 y anexo 3).

#### - Pregunta 17: Turismo

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Los dos grupos piensan que en término medio o bastante, la mejora de las infraestructuras atrae el turismo al pueblo, la diferencia es que para los que viven en Sarrión esto es más término medio y para los que no, bastante y mucho. Las gráficas se muestran en la figura 159 del anexo 3.

### - Pregunta 18: Negocios

- Edad: El grupo 2 (entre 18 y 25 años) difiere con el grupo 6 (entre 56 y 65 años).

Se puede ver en la figura del anexo que los grupos jóvenes si piensan que gracias a la autovía y al ferrocarril han aumentado el numero de negocios de Sarrión mientras que los mayores, aunque también lo piensan, hay mas encuestados con opiniones en contra. Esto puede ser debido a que los encuestados mayores lo han podido comprobar porque lo han vivido y no consideran que esto sea cierto (figura 122, anexo 3).

- A que distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

En la figura 179 del anexo 3 se puede apreciar que en este apartado hay muy pocos encuestados así que no es representativo pero en general los encuestados de los distintos grupos están de acuerdo en termino medio y mucho

- Educación máxima alcanzada

El grupo:	Con los grupos:
1 (Educación básica)	3 (Bachiller)
	7 (Máster)

En casi todos los grupos destaca el término medio como respuesta a esta pregunta. El grupo 1 ha contestado en su mayoría con término medio mientras que los grupos 3 y 7 tienden más a estar bastante de acuerdo con la afirmación de que mejor comunicación incrementa los negocios (figura 126, anexo 3).

### - Pregunta 20: Reducción de la pobreza

- Disponibilidad de carnet: Los que disponen de carnet difieren de los que no disponen.

Los que disponen de carnet piensan que la reducción de la pobreza y la mejora del transporte están relacionados en término medio y hay bastantes que piensan que está



relacionado poco o nada mientras que los que no tienen carnet están en general bastante de acuerdo con la relación. Esto puede ser debido a que los que no tienen carnet podrían pensar que si lo consiguieran, su situación económica podría mejorar (figura 141 y anexo 3).

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Los que viven en Sarrión no están de acuerdo con que la mejora de la infraestructura suponga una reducción de la pobreza, una vez más, su opinión es mas significativa puesto que ellos lo viven en primera persona, los que no viven en Sarrión si piensan que esta bastante relacionado (figura 160, anexo 3).

- A que distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Como se ve en la figura 180 del anexo 3 hay muy pocos encuestados con lo cual no es representativo, pero hay que destacar que estos encuestados viven en Sarrión, así que al igual que en el punto anterior en general no están de acuerdo con la asociación que se propone en la pregunta.

#### - Pregunta 21: Importancia de las inversiones

- Lugar de nacimiento: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

En general todos los grupos están muy de acuerdo en que las inversiones son muy importantes para el desarrollo rural. Sin embargo si que hay algunos grupos con las respuestas más repartidas como los nacidos en Valencia y en Teruel (figura 154, anexo 3).

#### - Pregunta 22: Éxodo rural

- Disponibilidad de coche: Los que disponen de coche difieren de los que no disponen de automóvil.

Los que disponen de coche no están tan de acuerdo con la certeza de que el éxodo se deba a la falta de comunicación, esto podría deberse a que estas personas tienen más posibilidades de comunicarse con otros lugares y no achacan el éxodo a la comunicación (figura 149, anexo 3).

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Como se ve en la figura 162 del anexo 3 hay bastante desacuerdo entre los encuestados y en este caso habría que fijarse más en los que no viven en Sarrión puesto que estas personas fueron parte de ese éxodo, y este grupo, en general si piensa que la falta de transporte y el éxodo están relacionados.

- Educación máxima alcanzada: El grupo 2 (Educación secundaria) difiere con el grupo 6 (Universidad).

Los que tienen menos estudios difieren con los que más tienen, puesto que los primeros en general no están de acuerdo con la afirmación de la pregunta mientras que los de mayor educación si, hay que exceptuar a los que consiguieron un máster puesto que estos contestaron en su mayoría termino medio (figura 127 y anexo 3).

- Distancia trabaja: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc.

Al haber pocos encuestados no se debe tener en consideración pero al ser personas que viven en el pueblo las respuestas son parecidas a lo que contestó este grupo, el éxodo y la falta de transporte están poco relacionados (figura 173 y anexo 3).

- Distancia estudia: Hay grupos que difieren entre ellos pero no se puede averiguar mediante la prueba Post-Hoc

Ocurre exactamente lo mismo que en el punto anterior (figura 181 anexo 3).

#### - Pregunta 23: Repoblación

- Género: Los hombres difieren con las mujeres.

Los hombres están mas desacuerdo con la afirmación de la pregunta que las mujeres que en general están de acuerdo, esto podría ser debido a que como se ha comentado en la literatura, las mujeres en general tienen más problemas para viajar y quizás piensen que otras mujeres o ellas mismas hayan decidido volver a Sarrión gracias a que ahora están mejor comunicadas (Figura 131, anexo 3)

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Una vez más tiene más valor la opinión de los habitantes del pueblo que la de los visitantes, y los que si viven piensan que la mejora de la infraestructura no ha sido determinante para el aumento de la población, frente a la opinión de los que no viven hay que en general si lo creen (figura 161 y anexo 3).

#### - Pregunta 24: Aumento de niños

- Vive en Sarrión: Los que si viven en Sarrión todo el año difieren de los visitantes.

Otra vez la opinión de los habitantes es más representativa y estos opinan que no ha tenido que ver apenas la mejora de la infraestructura del transporte con el aumento de los niños en el pueblo. Los que no viven en Sarrión piensan que en general si, pero estas personas solo pueden suponer (figura 162 y anexo 3).

#### - Pregunta 25: Población joven

- Trabaja fuera de Sarrión: Los que trabajan fuera difieren de los que no trabajan fuera.

Como se puede ver la figura 169 del anexo 3, los trabajan fuera de Sarrión no opinan que mejores accesos haría que mas gente joven se quedase en Sarrión, frente a los que si trabajan en Sarrión que están bastante de acuerdo con esto. Este dato debería ser objeto de una investigación futura puesto que se podría pensar de entrada que los que trabajan fuera aprecian las infraestructuras.

**6.** En el análisis de componentes principales se ve que 5 componentes explican el 60 % del fenómeno mientras que los dos primeros explican el 43,6% de todo el fenómeno.

**7.** Las preguntas 7: ¿Cuánto considera al tren como una buena alternativa al coche para llegar o irse de Sarrión? y 10: La cercanía de la autovía también tiene efectos negativos, como la contaminación del aire o la expropiación de tierras, aún así ha sido bueno para el pueblo que la construyeran ¿Cuánto cree que esta frase es cierta? Se pueden extraer puesto que carecen de explicación en la solución final

**8.** El primer constructo con mas peso (32,8%) corresponde a Desarrollo rural y transporte y lo forman las variables: Crecimiento económico, Negocios, Reducción de la pobreza, Turismo, Repoblación, Éxodo rural y Aumento de niños.

**9.** El segundo constructo explica el 10% del modelo y corresponde a Percepción del ferrocarril. Lo forman las variables: Frecuencia, Tarifas, Empleo del tiempo y Comodidad.

**10.** El tercer constructo llamado Influencia de las infraestructuras en la vida esta formado por las variables: Elección, Población joven, Participación, Calidad de vida, Aislamiento e Impacto y explica el 8% del modelo.

**11.** El cuarto constructo explica el 7% y se llama Importancia de las infraestructuras en el medio rural y lo forman las variables: Importancia de la autovía, Importancia de las inversiones e Importancia del ferrocarril.

**12.** El quinto y último constructo explica el 5% del modelo, está formado por las variables: Acceso, Bienestar, Precio del Combustible y Necesidad y se llama Calidad de vida.

**13.** En el análisis de regresión múltiple para la variable dependiente Impacto perteneciente a la pregunta: “Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la existencia de la línea de ferrocarril que pasa por Sarrión y que construyeran la autovía ha tenido y tiene un impacto positivo en la vida de los habitantes de Sarrión ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?” Se ve que las variables que mejor la predicen son: Calidad de vida, Repoblación, Importancia de las inversiones, Negocios

y Comodidad obteniendo un coeficiente de correlación R cuadrado de 0,769. Esto indica que las variables independientes están bien relacionadas con la dependiente.

### 7.2.2. Rubielos de Mora

1. La fiabilidad de la encuesta total es aceptable, puesto que el valor del alfa de Crobach es 0,932 que es mayor a 0,75 y la de los constructos también es haceptable puesto que los valores del Alfa de Crombach de todos ellos también es mayor a 0,75.

2. Según el análisis descriptivo, las afirmaciones en las que mas de acuerdo están los encuestados son:

- ¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos?
- ¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?
- Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la falta de una mejor red de transporte en Rubielos (ausencia de parada de ferrocarril y lejanía de la autovía) ha tenido y tiene un impacto negativo en la vida de los habitantes de Rubielos ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?

3. Las preguntas donde menos de acuerdo están los encuestados son:

- ¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos? → Siendo esta en la que mas desacuerdo hay.
- Durante muchos años Rubielos sufrió un fuerte descenso de la población. ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transporte?
- Si hubiese mejor transporte habría mas niños en Rubielos ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?

Estas diferencias se explican en el punto 5 de este apartado.

4. La pregunta donde mayor desviación estándar presenta es: Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto?

5. En el análisis Anova se encontraron diferencias entre grupos en las siguientes preguntas y variables:

#### - Pregunta 1: Importancia del ferrocarril

- Educación máxima alcanzada: El grupo 1 (educación básica) con el grupo 3 (Bachiller).

Aunque en general están de acuerdo con que no disponer de ferrocarril es una desventaja, como se puede ver en la figura 187 del anexo 3, cuanto mas educación mas desaparecen las respuestas de poco o nada.

- Disponibilidad de coche: Los que disponen de coche difieren de los que no disponen de automóvil.

Los que no tienen coche consideran que la ausencia de ferrocarril es mas desventajosa que los que si tienen coche, esta respuesta es lógica, si no tienen coche no tienen otra forma de desplazarse (figura 218 y anexo 3)

#### - Pregunta 2: Importancia de la autovía

- Trabaja fuera de Rubielos de Mora: Los que trabajan fuera difieren con los que no lo hacen.

Los dos grupos en general están de acuerdo en que la lejanía de la autovía es una desventaja, aunque los que no trabajan fuera tienen respuestas mas variadas y es lógico, si no necesitan desplazarse para trabajar quizás no la echen tanto de menos. Estas gráficas se pueden ver en la figura 226 del anexo 3.

#### - Pregunta 4: Tarifas

- Estado civil: El grupo 1 (soltero/a) difiere con el grupo 3 (separado/a, divorciado/a).

Los solteros le dan mucha importancia a las tarifas, es posible que este grupo en su mayoría sean jóvenes mientras que los separados le dan importancia en término medio o poca (figura 191 , anexo 3)

- Edad:

El grupo:	Con los grupos:
1 (menos de 18 años)	3 (entre 26 y 35 años)
	5 (entre 46 y 55 años)
	6 (entre 56 y 65 años)

Como se ve en la figura 185 del anexo 3, los grupos jóvenes le dan más importancia al precio del transporte que los más mayores, esto es debido a su poder económico.

- Pregunta 6: Empleo del tiempo

- Lugar de nacimiento: El grupo 2 (Provincia de Teruel) con el grupo 5 (Otros)

Las respuestas para esta pregunta varían bastante dependiendo del lugar de nacimiento aunque el grupo 1 (provincia de Valencia) y el 5 (Otros) son bastante parecidos mientras que el 2 (provincia de Teruel) y el 4 (provincia de Zaragoza) también lo son entre ellos (figura 220 y anexo 3)

- Pregunta 7: Alternativa considerable

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

Como se ve en la figura 194 del anexo 3, para los hombres el tren sería bastante una alternativa considerable y para algunos nada, frente a las mujeres para las que sería muy buena alternativa considerable y ninguna opina que no lo sería en absoluto. Puede que esta diferencia se deba a que aún hay mas hombres que disponen de automóvil que mujeres.

- Educación máxima alcanzada

El grupo:	Con los grupos:
7 (Máster)	1 (Educación básica)
	3 (Bachiller)
	6 (Universidad)

En general todos los grupos están de acuerdo en que el tren es una muy buena alternativa al automóvil pero si que es verdad que cuanto menor es el nivel de educación mas repartidas están las respuestas (figura 188, anexo 3).

#### - Pregunta 8: Necesidad

- A que distancia trabaja: Los del grupo 1 (en Teruel) difieren con el grupo 3 (entre 20 y 30 KM)

No hay muchos encuestados así que las respuestas no son representativas pero todos los grupos están de acuerdo en que el coche es una necesidad, aunque el grupo 4 (mas de 40 km) ha contestado término medio (figura 231 , anexo 3).

#### - Pregunta 9: Precio del combustible

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

Según se ve en la figura 195 del anexo 3 los hombres piensan que el precio del combustible afecta bastante a los habitantes de Rubielos de Mora frente a las mujeres que lo consideran en término medio y poco. Puede que esta diferencia se deba a que hay mas propietarios de automóviles hombres que mujeres y que aún hay mas hombres que realizan actividades fuera de casa y por lo tanto deben desplazarse que mujeres.

- Disponibilidad de carnet: Los que disponen de carnet difieren de los que no disponen de este.

Evidentemente los que tienen carnet consideran que el precio del combustible afecta más que los que no tienen carnet (figura 212, anexo 3)

#### - Pregunta 10: Efectos negativos

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

Si nos fijamos en la figura 196 del anexo 3, los hombres piensan que pese a los efectos negativos es bueno la construcción de las infraestructuras y aunque las



mujeres también están de acuerdo, hay mas respuestas de “término medio” y ”poco” y menos de “mucho”.

- Trabaja fuera de Rubielos de Mora: Los que trabajan fuera difieren con los que no lo hacen.

Los que trabajan fuera están completamente de acuerdo con que merece la pena la construcción pese a los efectos negativos esto puede que sea porque estos encuestados se ven obligados a desplazarse por infraestructuras de mala calidad frente a los que no trabajan fuera, que aunque consideran, en general, que la afirmación es cierta también hay respuestas de “poco” y “nada” (figura 227 y anexo 3).

- A que distancia trabaja: Los del grupo 1 (en Teruel) difieren con el grupo 3 (a más de 40 KM)

Al haber pocos encuestados no es representativo pero en general los grupos están de acuerdo en que pese a los efectos negativos merece la pena las obras de infraestructura a excepción del grupo 3 (mas de 40 km) que están de acuerdo en término medio (figura 232, anexo 3)

#### - Pregunta 12: Bienestar

- Estado civil: Los grupos que mas diferían era el 2 (con pareja) con el 4 (viudo)

Esta pregunta está relacionada con la anterior y en ella se preguntaba cuanto se creía que vivir en Sarrión era un problema a la hora de acceder a servicios básicos, la mayoría de los encuestados contestaron que bastante y en la pregunta 12 se preguntaba que cuanto se consideraba que este hecho afectaba al bienestar de los habitantes de Rubielos de Mora.

En general la respuesta mayoritaria, como era de esperar , fue bastante, pero si es verdad que en el grupo 2 (con pareja) hay mas respuestas de poco y nada, puede que esto se deba a que las personas del grupo 2 tienen mas posibilidades de contar con alguien que les lleve (figura 192, anexo 3).

### - Pregunta 13: Elección

- Disponibilidad de carnet: Los que disponen de carnet difieren de los que no disponen de este.

Aunque los dos grupos están de acuerdo con la afirmación, los que si tienen carnet están mucho mas de acuerdo que los que no tienen. Esto puede que se deba a que ellos lo han probado en primera persona (figura 213 y anexo 3)

### - Pregunta 15: Participación

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

En la figura 197 del anexo 3 se ve que los hombres piensan que es bastante cierto que los habitantes de Rubielos de Mora no pueden participar de actividades por no estar mejor comunicados, mientras que las mujeres piensan que esto es cierto en términos medios.

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

Los encuestados con personas dependientes a su cargo, como se ve en la figura 204 del anexo 3, están mas de acuerdo que los que no las tienen, este grupo tiene respuestas mas repartidas. Quizás esto se deba a que las personas con responsabilidades de ese tipo tienen menos tiempo y menos flexibilidad, y si tuvieran mejores accesos si podrían participar mas en actividades de ocio.

- Estudia fuera de Rubielos de Mora: Los que si que estudian fuera difieren con los que no estudian.

En general los encuestados están de acuerdo con la afirmación (figura 234, anexo 3) pero los que si que estudian lo están mucho mas, quizás esto se deba a lo visto en la literatura: las personas que estudian fuera hacen amigos de otros sitios y no pueden hacer planes con estos si no están bien comunicados.

### - Pregunta 16: Aislamiento

- Vive en Rubielos de Mora: Los que viven en Rubielos de Mora difieren con los que no viven en el pueblo

En la figura 22 del anexo 3 se puede comprobar una vez más hay bastante diferencia entre los que viven en el pueblo y los que no, y debería tenerse más en cuenta puesto que lo viven en primera persona y el resto solo suponen. Así se ve que los que viven en el pueblo no están del todo de acuerdo con la afirmación que dice que Rubielos de Mora no es un pueblo aislado, frente a los que no viven que opinan lo contrario, ocurre lo contrario que en Sarrión.

### - Pregunta 17: Turismo

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

La gran diferencia entre estas dos gráficas (figura 198, anexo 3) es que los hombres creen bastante y mucho que el turismo mejoraría con las infraestructuras mientras que las mujeres lo creen mucho y en término medio.

- Cada cuanto viaja a Rubielos de Mora:

El grupo:	Con los grupos:
3 (Dos veces al mes)	1 (Trabajo en Rubielos de Mora)
	2 (Los fines de semana)
	4 (Una vez al mes)
	5 (Puntualmente)

Como se ve en la figura 238 del anexo 3, el grupo 3 es el único en el que su mayoría opina que en término medio la mejora de la infraestructura mejoraría el turismo, el resto están bastante de acuerdo con la afirmación

### - Pregunta 19: Crecimiento económico

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

Los encuestados de los dos grupos están bastante de acuerdo con la afirmación de la pregunta, pero los que no tienen personas a su cargo tienen respuestas más repartidas (figura 205, anexo 3)

- Disponibilidad de carnet: Los que disponen de carnet difieren de los que no disponen de este.

Los que tienen carnet están de acuerdo con la afirmación entre bastante y mucho, como se ve en la figura 214 del anexo 3, mientras que los que no lo tienen están un poco menos de acuerdo.

#### - Pregunta 20: Reducción de la pobreza

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

En la figura 206 del anexo 3 se observa que aunque los dos grupos están de acuerdo, los encuestados que si tienen personas a su cargo tienen opiniones más repartidas.

- Educación: El grupo 1 (Eduación básica) con el grupo 3 (Bachiller)

En general todos los grupos están bastante de acuerdo en que una mejora de las infraestructuras reduciría la pobreza de los habitantes de Rubielos de Mora a excepción del grupo 1 en el que la mayoría de las respuestas son en contra de esta afirmación (figura 189, anexo 3).

#### - Pregunta 21: Importancia de las inversiones

- Trabaja fuera de Rubielos de Mora: Los que trabajan fuera difieren con los que no lo hacen.

Aunque como se observa en la figura 228 del anexo 3 los dos grupos están de acuerdo con la importancia de las inversiones en el desarrollo rural, los que no trabajan fuera tienen opiniones más repartidas, quizás sea debido a que si el estado invierte en el medio rural sea posible no tener que desplazarse para trabajar.

#### - Pregunta 22: Éxodo rural

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

Los hombres están bastante más de acuerdo que las mujeres en que la falta de buenas infraestructuras del transporte está relacionado con el éxodo rural, esto puede que se deba a que las mujeres piensen que el éxodo esta debido a otros motivos (figura 199, anexo 3).

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

Los que tienen personas dependientes a su cargo varían mas en sus respuestas que los que no tienen esta responsabilidad (figura 207, anexo 3).

#### - Pregunta 23: Repoblación

- Género: Los hombres difieren de las mujeres

Los hombres están mas de acuerdo que las mujeres en que una mejora del transporte supondría una repoblación del pueblo, se puede ven la gráfica en la figura 200 del anexo 3.

Hay que recordar que también las mujeres opinaban que la falta de infraestructura no tenía que ver con el éxodo rural y estos dos hecho podrían estar relacionados

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

Una vez más los encuestados con personas a su cargo tienen las respuestas más repartidas mientras que los que no tienen personas a su cargo, en general opinan que mejor infraestructura supondría bastante repoblación (figura 208, anexo 3)

- Disponibilidad de carnet: Los que disponen de carnet difieren de los que no disponen de este.

Los que disponen de carnet están más de acuerdo con la afirmación de la pregunta que los que no lo tienen. Puede que esto se deba a que los que no tienen carnet no se pueden desplazar ni utilizar la infraestructura con lo cual tampoco le dan importancia (figura 215, anexo 3).

- A que distancia estudia: Los del grupo 2 (entre 10 y 20 KM) difieren con los del grupo 3 (a más de 40 KM)

Al ser un grupo con pocos encuestados no es representativo. El grupo 1 (Teruel) estaba de acuerdo con la afirmación de la pregunta entre bastante y término medio, el grupo 2 (entre 10 y 20 KM) entre bastante y mucho y el grupo 3 (a más de 40 KM). Estos datos se pueden consultar en la figura 236 del anexo 3.

#### - Pregunta 24: Aumento de niños

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

Los hombres están más de acuerdo que las mujeres en que una mejora de las infraestructuras aumentaría el número de familias y de niños en Rubielos de Mora, las mujeres están de acuerdo con esto en término medio (anexo 3, figura 201).

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

La mayor diferencia entre estos grupos, como se ven en la figura 209 del anexo 3, es que entre los encuestados que no tiene personas a su cargo hay algunos que no creen que en absoluto haya relación entre la mejora de las infraestructuras y el posible aumento de niños.

- Disponibilidad de carnet: Los que disponen de carnet difieren de los que no disponen de este.

Los que no disponen de carnet están de acuerdo en término medio mientras que los que si tienen están más de acuerdo con la afirmación (anexo 3, figura 216).

- Desde que año vive en Rubielos de Mora: Los que viven desde antes de 2005 difieren con los que viven desde 2005.

Se ve en la figura 224 del anexo 3, que los que viven desde antes de 2005 tienen respuestas más repartidas mientras que los que viven desde hace menos tiempo están mucho más de acuerdo, puede que estos últimos piensen que al igual que ellos fueron a vivir al pueblo, con mejores accesos otras familias se animarían.

#### - Pregunta 25: Población joven

- Personas dependientes a su cargo: Los que tienen personas dependientes difieren de los que no las tienen.

Los dos grupos difieren pero no demasiado ya que los dos opinan que es bastante cierta que más personas jóvenes podrían quedarse en Rubielos de Mora con mejores transportes, aunque hay algunos encuestados sin personas a su cargo piensan que esto no es nada cierto, de el otro grupo no hay encuestados que piensen esto (figura 210 y anexo 3).

- Trabaja fuera de Rubielos de Mora: Los que trabajan fuera difieren con los que no lo hacen.

Los que trabajan fuera si opinan que mejor infraestructuras podrían hacer que más jóvenes se quedaran, los que no trabajan fuera también lo piensan pero menos rotundamente. Es posible que los que trabajan fuera vean el sacrificio que supone desplazarse por malas carreteras y entienden que otras personas hayan emigrado, esta información se puede comprobar en la figura 229 del anexo 3.

#### - Pregunta 26: Impacto

- Género: Los hombres difieren de las mujeres.

Hay diferencia entre los dos grupos pero no muy representativa, los hombres piensan que el impacto de las infraestructuras es muy positivo mientras que las mujeres piensan que lo es bastante. (figura 202, anexo 3)

6. En el análisis de componentes principales se ve que 5 componentes explican el 64,7 % del fenómeno mientras que el primero explica el 41,1% de todo el fenómeno.

**7.** Las preguntas: 10 Que se construya una autovía o una línea de ferrocarril cerca de un pueblo tiene efectos negativos, como la expropiación de tierras o la contaminación del aire ¿Cuánto cree que deberían construirse igualmente? y 16 Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto? Se pueden extraer puesto que carecen de explicación en la solución final.

**8.** El primer constructo con mas peso (41%) corresponde a Impacto de las infraestructuras en el desarrollo rural y lo forman las variables: Éxodo rural, Repoblación, Aumento de niños, Población joven, Crecimiento económico, Negocios, Reducción de la pobreza, Impacto, Turismo, Participación y Elección.

**9.** El segundo constructo explica el 9% del modelo y corresponde a Percepción de las infraestructuras. Lo forman las variables: Comodidad, Alternativa considerable, Empleo del tiempo, Importancia del ferrocarril, Importancia de las inversiones e Importancia de la autovía.

**10.** El tercer constructo llamado Automóvil y calidad de vida esta formado por las variables: Precio del Combustible, Necesidad y Calidad de vida, y explica el 5% del modelo.

**11.** El cuarto constructo explica el 5% y se llama Variables del ferrocarril y lo forman las variables: Tarifas y Frecuencia.

**12.** El quinto y último constructo explica el 4% del modelo, está formado por las variables: Bienestar y Acceso y se llama Acceso y bienestar.

**13.** En el análisis de regresión múltiple para la variable dependiente Impacto perteneciente a la pregunta: “Teniendo en cuenta todo lo anterior, se podría decir que la construcción de una línea de ferrocarril con parada en el pueblo y/o la construcción de una autovía más cercana al pueblo podría tener un impacto muy positivo en la vida de los habitantes de Rubielos ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?” Se ve que las variables que mejor la predicen son: Éxodo rural, Repoblación, Aumento de niños, Población joven, Crecimiento Económico, Negocios , Reducción de la pobreza, Turismo y Participación obteniendo un coeficiente de correlación R cuadrado de 0,769. Esto indica que las variables independientes están bien relacionadas con la dependiente.

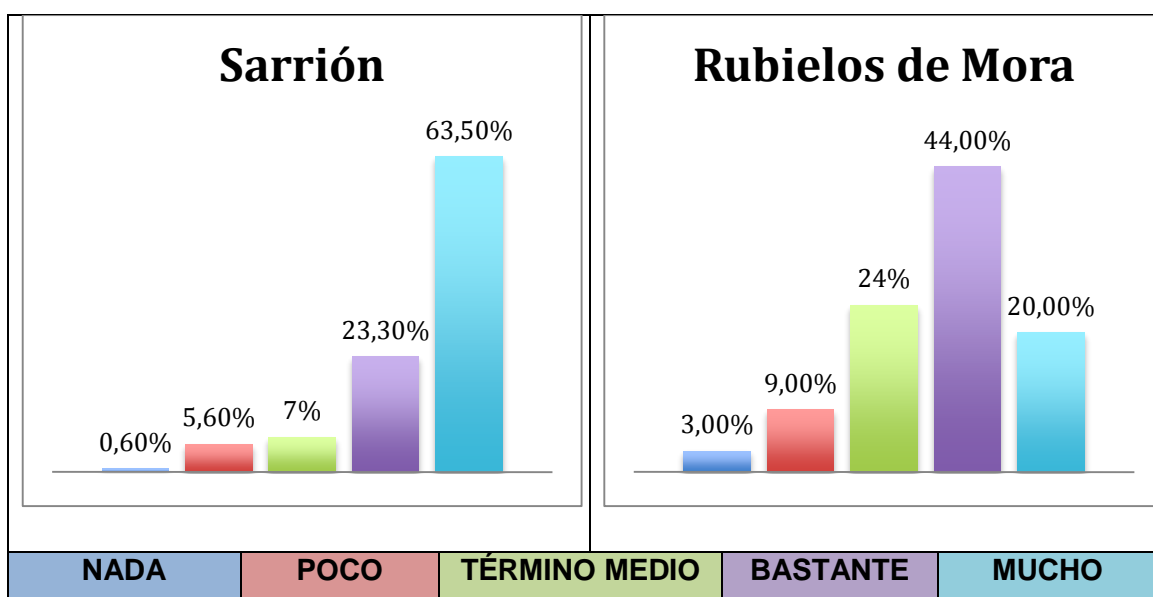


### 7.3. Comparación entre pueblos y con el estado del arte

En este apartado se comparan los resultados obtenidos para los dos pueblos y se comparan con lo dicho en el estado del arte.

1. Para la variable: Importancia del ferrocarril. Los dos pueblos consideran que tener estación de tren es muy importante para el pueblo y la ausencia de esta una gran desventaja. La conclusión es que el ferrocarril es muy importante.

Figura 54: Comparación entre los dos pueblos para la pregunta 1



Según el eda:

*Los ferrocarriles siempre han hecho una importante contribución a la calidad de vida, incluyendo el bienestar. El cierre de ferrocarril para el tráfico de pasajeros suele tener resultados dolorosos para las comunidades locales, tales como la falta de opciones de empleo, un alto riesgo de desempleo, bajos salarios y pobres condiciones de trabajo. Los resultados más graves se aplican en el caso de los pequeños pueblos y aldeas sin otros medios de transporte público ya que la calidad de la vida rural se ve amenazada. (Pacione, 2004).*

Se puede ver que los resultados coinciden con lo buscado en artículos, el ferrocarril es muy importante en el medio rural.

2. Para la variable: Importancia de la autovía. Ocurre lo mismo que para el ferrocarril. Los dos pueblos consideran esencial la cercanía de una autovía al pueblo.

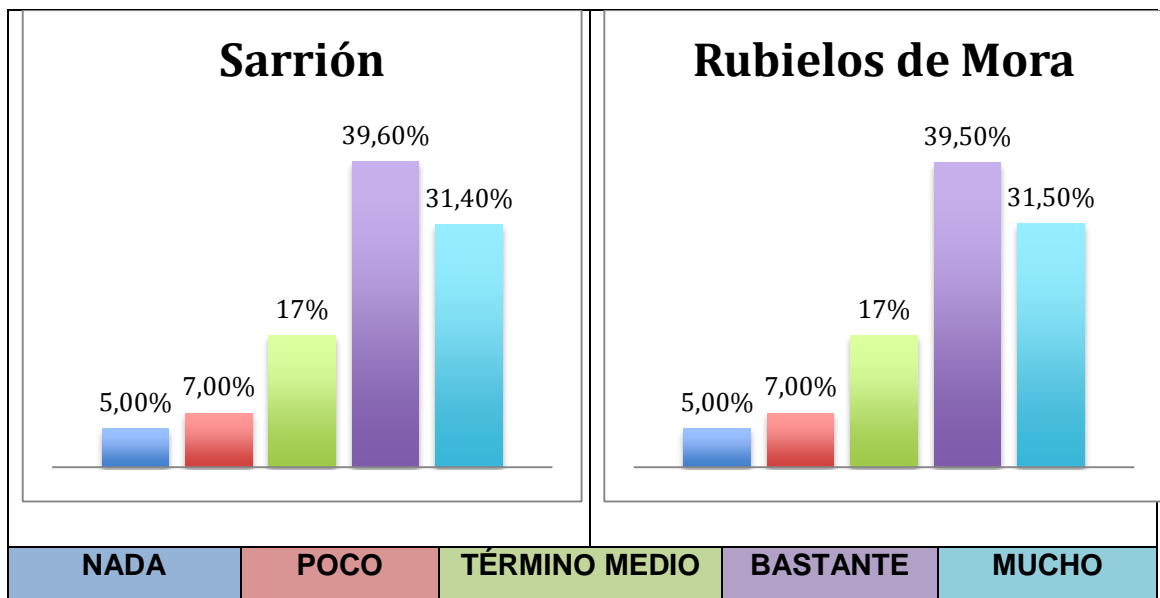
Según el eda:

*Se cree generalmente que la reducción o eliminación de las barreras de accesibilidad como puede ser la construcción de carreteras da lugar a una mayor inclusión social y una mejora de la calidad de vida (Curl. et al., 2011).*

*Una mayor accesibilidad significa un aumento de la calidad de vida, sobre todo en personar con oportunidades limitadas, como las personas mayores, discapacitados físicos y los habitantes de los medios rurales (Makri. 2001).*

*En términos de transporte de la comunidad las conexiones entre redes sociales, movilidad, accesibilidad y la exclusión social son cruciales (Urry. 2002).*

**Figura 55: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 2**



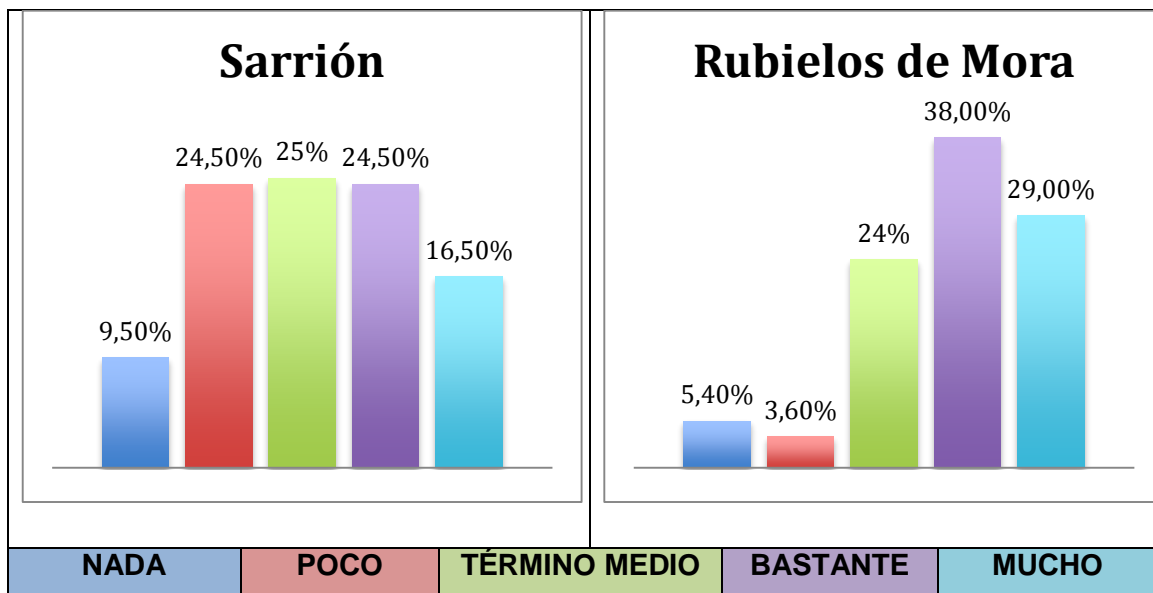
Ocurre igual que en la pregunta anterior, los resultados coinciden con lo encontrado en el estado del arte, una buena red de carreteras es muy importante para la vida en el medio rural.

3. Para la variable: Frecuencia. Los encuestados de Sarrión tienen opiniones diversas sobre la importancia de la frecuencia a la hora de utilizar el ferrocarril, sin embargo, para los encuestados de Mora de Rubielos los horarios de los trenes serían muy importantes para ellos en el caso de contar con estación de tren.

Según el eda:

*Hay grupos de población que podrían ser usuarios potenciales del transporte público y que no lo son por la falta de buenos horarios (Kenyon. 2011).*

**Figura 56: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 3**



Como dice Kenyon, hay grupos de población, quizás de ahí la diferencia de respuestas, no habla de todos los grupos de población, solo de algunos.

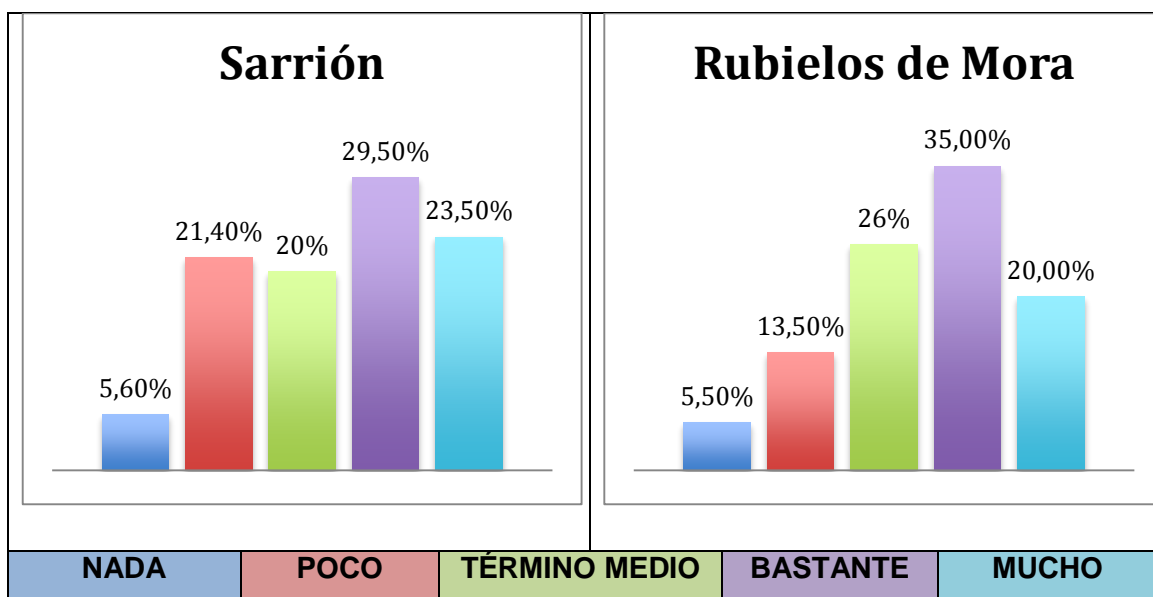
4. Para la variable: Tarifa. En Rubielos de Mora, las tarifas tendrían mucha importancia y aunque en Sarrión se considera que se utilizaría mas el tren si hubiese mejores precios, las respuestas están bastante repartidas.

Según el eda:

*A parte de la localización de la estación o parada también es importante tener en cuenta las tarifas de viaje. Ya que tener acceso a transporte y que esté sea de calidad y con buenos horarios y frecuencias no siempre es un factor para evitar la exclusión social ya que si el precio del transporte es superior a la capacidad de financiación de los usuarios se produce la exclusión igualmente (Preston, et al., 2007).*

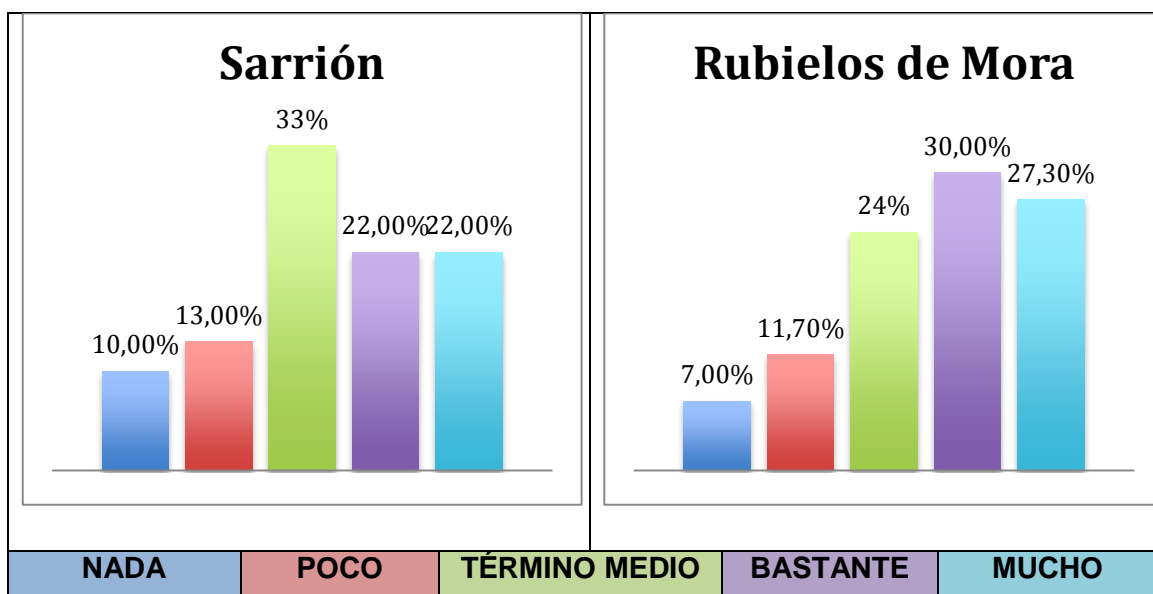
Una vez más coinciden los resultados y la bibliografía. Las tarifas en general son importantes a la hora de elegir el tren como medio de transporte.

Figura 57: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 4



5. Para la variable: Comodidad. Para las encuesta de Sarrión, esta variable recibió respuestas de término medio y bastante, mientras que en Rubielos de Mora, siendo que no tienen tren, consideran que viajar en tren es bastante más cómodo que viajar en coche.

Figura 58: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 5



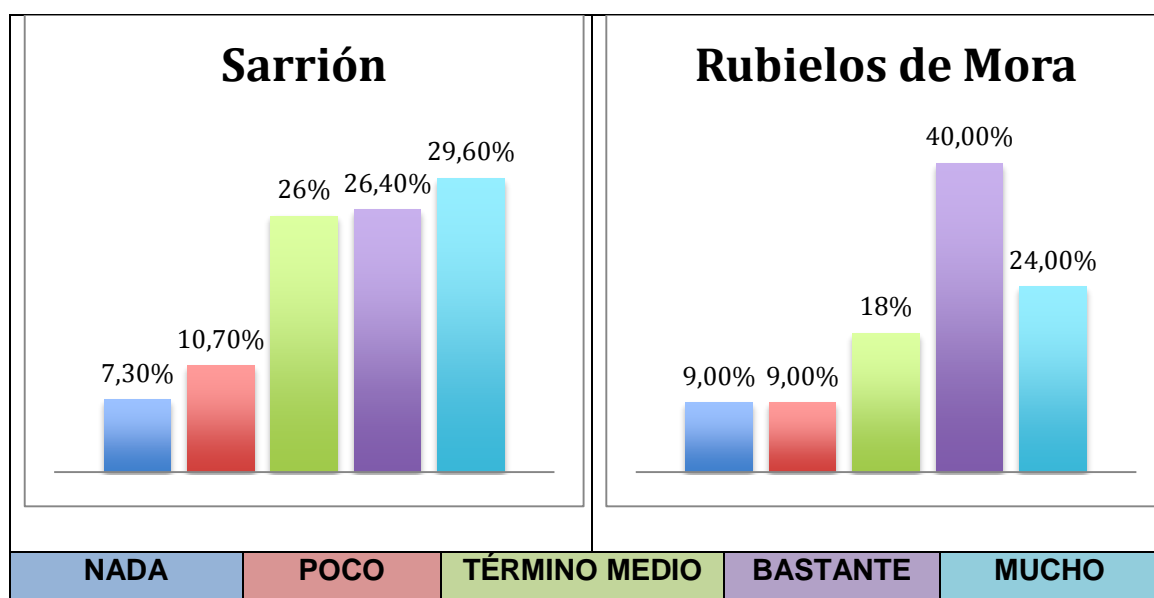
Según el cda:

*Las personas del medio rural se verían fuertemente excluidas puesto que la calidad del transporte público no es la adecuada: falta de disponibilidad de servicio, falta de ruta directa e incomodidad (Velaga, et al., 2012),*

A esta pregunta en general se contestó que el tren resultaba cómodo, así que no se está en el caso del eda en el que la falta de comodidad podría ser motivo de no usar el transporte público.

6. Para la variable: Empleo del tiempo. En los dos pueblos se considera importante el poder utilizar el tiempo que se emplea durante el viaje en tren para poder hacer otras cosas como trabajar, leer....

**Figura 59: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 6**



Según el cda:

*Mientras se conduce se “pierde tiempo” puesto que un conductor no puede realizar ninguna otra actividad, en cambio, los usuarios de los transportes públicos pueden utilizar el tiempo del trayecto, para trabajar, estudiar, leer las noticias.....y aprovechar de este modo el tiempo empleado en el viaje (Owen, et al., 2015).*

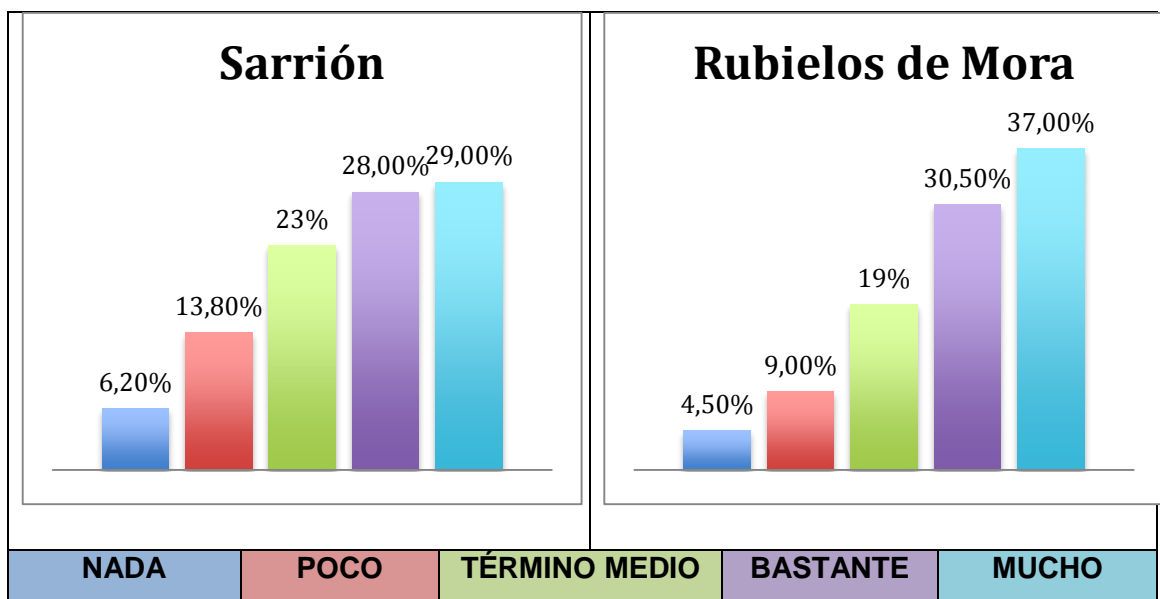
Los encuestados están de acuerdo con la importancia de poder aprovechar el tiempo de viaje.

7. Para la variable: Alternativa considerable. También en los dos pueblos se considera que el tren es una muy buena alternativa al coche (en Rubielos de Mora en el caso de disponer de él). Hay que destacar en para el caso de Sarrión, esta variable se eliminó por carecer de explicación en la solución final.

Según el eda:

*Los propietarios de automóviles pueden valorar la capacidad de utilizar un servicio de transporte público cuando, por cualquier razón, no pueden conducir o su coche no está disponible (Bateman, et al., 2002).*

**Figura 60: Comparación entre los dos pueblos para la pregunta 7**



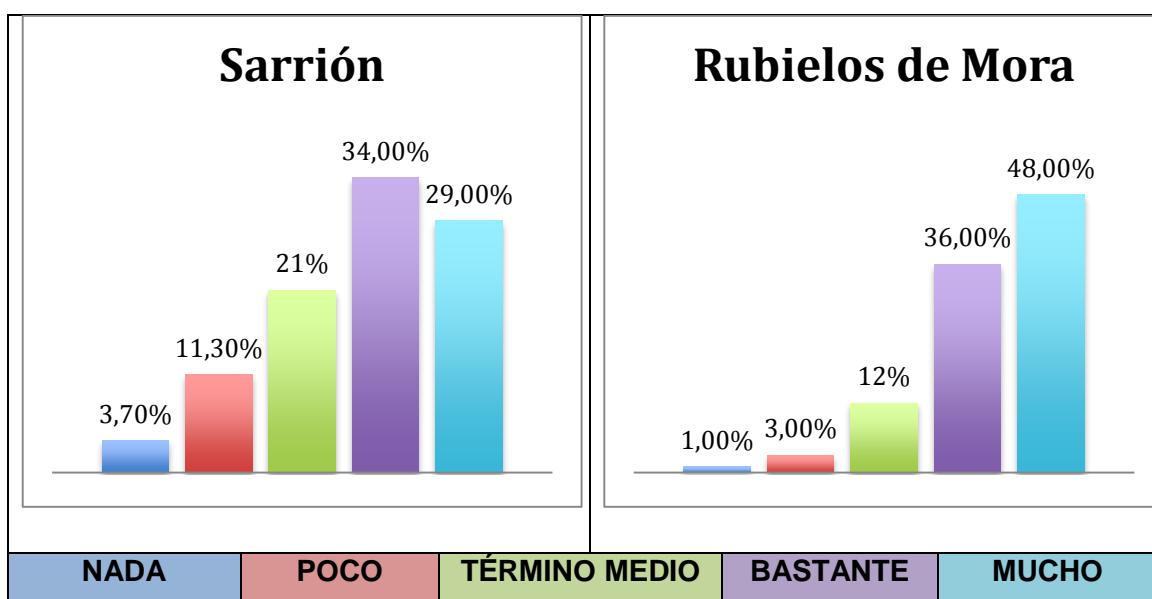
8. Para la variable: Necesidad. En los dos pueblos el coche es una gran necesidad y no es considerado como un lujo, aunque en Rubielos de Mora lo es mucho más.

Según el eda:

*La mayor propiedad de automóviles no es un lujo, sino debido a una dependencia, es una necesidad (Gray, 2004).*

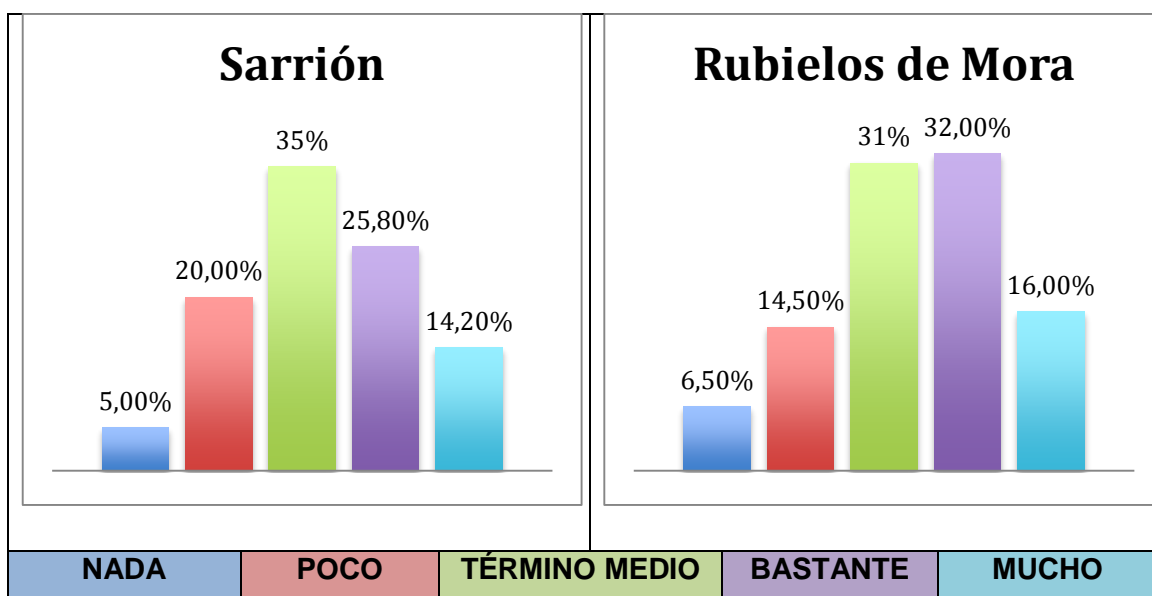
Una vez más coincide lo buscado en los artículos con lo contestado por los encuestados.

Figura 61: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 8



9. Para la variable: Precio combustible. En general se considera que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de los pueblos en un término medio, aunque si es cierto que en Rubielos se considera que afecta mas a sus habitantes.

Figura 62: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 9



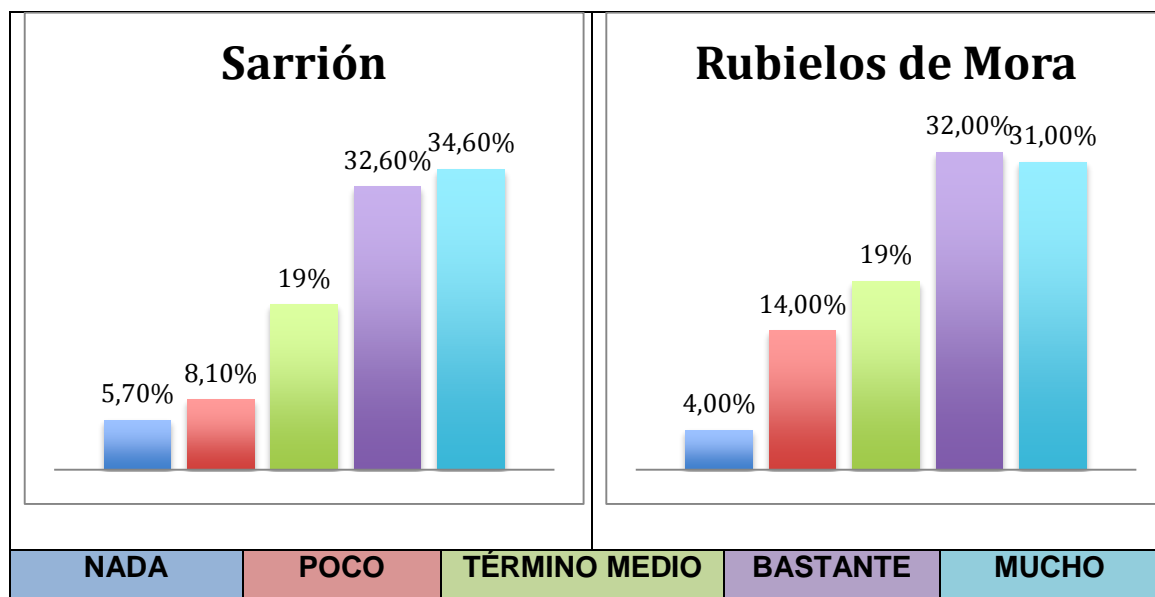
Según el cda:

*Pero hay un componente económico muy importante cuando se habla de viajes en automóviles: el combustible y su precio . Hay pocos indicios de cómo el aumento del precio del combustible puede tener realmente un impacto en los patrones de viaje rurales, ya que si una persona necesita utilizar el coche porque no tiene otra forma de acceso, lo utilizará pese al precio de la gasolina (Gray, et al., 2001).*

En esta pregunta no se coincide del todo con lo encontrado en la literatura puesto que para el autor el precio del combustible afecta mucho al medio rural y las respuestas concluyeron que el precio del combustible, aunque si afectaba, no lo hacía muy gravemente.

10. Para la variable: Efectos negativos. Esta variable carecía de significancia en la solución final así que se eliminó, pero las respuestas para ambos pueblos fue que pese a los efectos negativos que conlleva la construcción de una autovía cercana al pueblo, merece la pena llevarla a cabo por los beneficios que reporta.

**Figura 63: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 10**



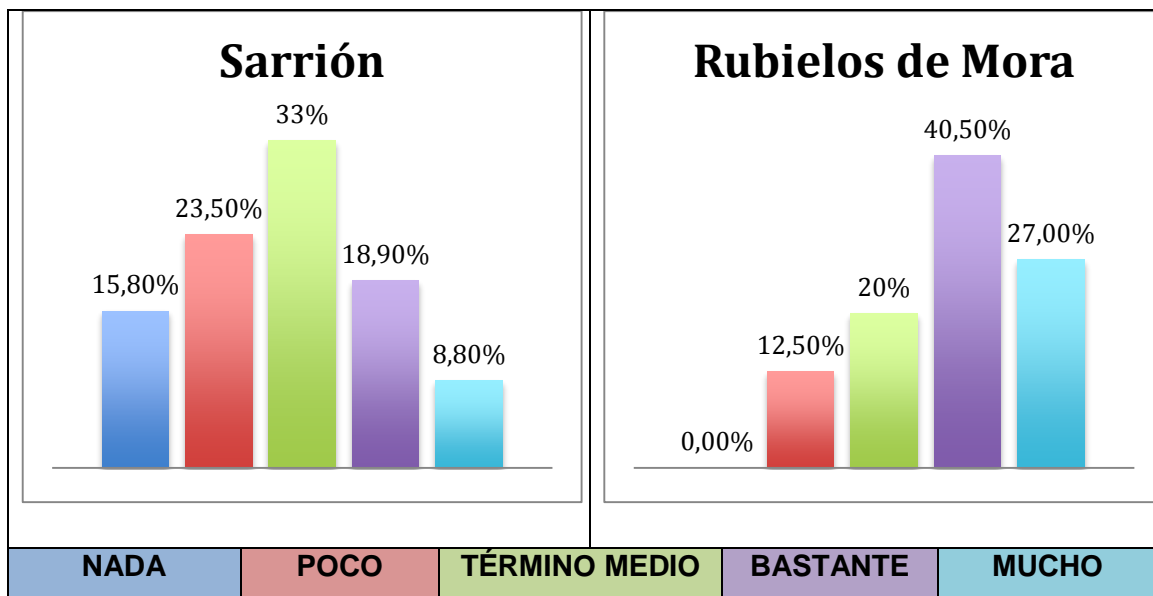
Según el eda:

*Que una carretera pase cerca de una población también tiene factores negativos, como el ruido, expropiaciones, la contaminación y la accidentalidad (Jones, et al., 2012).*



11. Para la variable: Acceso. En esta pregunta hay mucha diferencia entre los pueblos y se nota la diferencia infraestructural entre ellos. En Sarrión en general no se considera que haya problemas a la hora de acceder a servicios mientras que en Rubielos de Mora se considera que hay muchos problemas a la hora de acceder a estos.

Figura 64: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 11



Según el eda:

*Aún así que las personas de cierta localidad rural visiten menos al médico o vayan menos a la piscina que las personas de una ciudad, no quiere decir que estén mas sanos o que no les guste el deporte, este el resultado de falta de instalaciones y/o falta de acceso a ellas (Hine, et al., 2012).*

En esta pregunta se cumple que para el pueblo con buena infraestructura no hay problema para acceder a servicios mientras que el pueblo que no la tiene, Rubielos de mora, si tienen problemas para acceder a estos.

12. Para la variable: Bienestar. En Sarrión el acceso a los servicios no afecta al bienestar de sus habitantes mientras que en Rubielos de Mora el no poder acceder bien a los servicios si afecta y bastante a su bienestar.

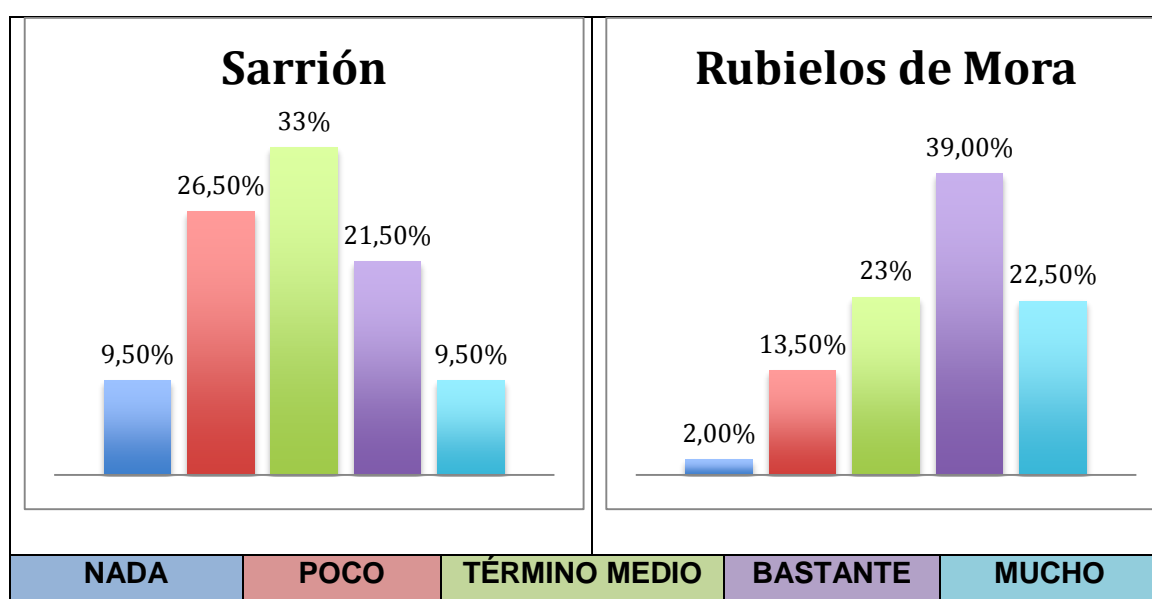
Según el eda:

*El bienestar de las personas se relaciona con la facilidad con la que pueden acceder a servicios esenciales (Hay, 1993).*

*Es importante remarcar que desventaja de transporte y exclusión relacionada con el transporte no tienen porque ser sinónimos entre sí, ya que es posible estar excluido socialmente pero todavía tener un buen acceso al transporte o tener desventaja en el transporte pero estar socialmente incluido (Currie, et al., 2010).*

Coincide con la literatura, en cada pueblo es un caso.

**Figura 65: Comparación entre los dos pueblos para la pregunta 12**



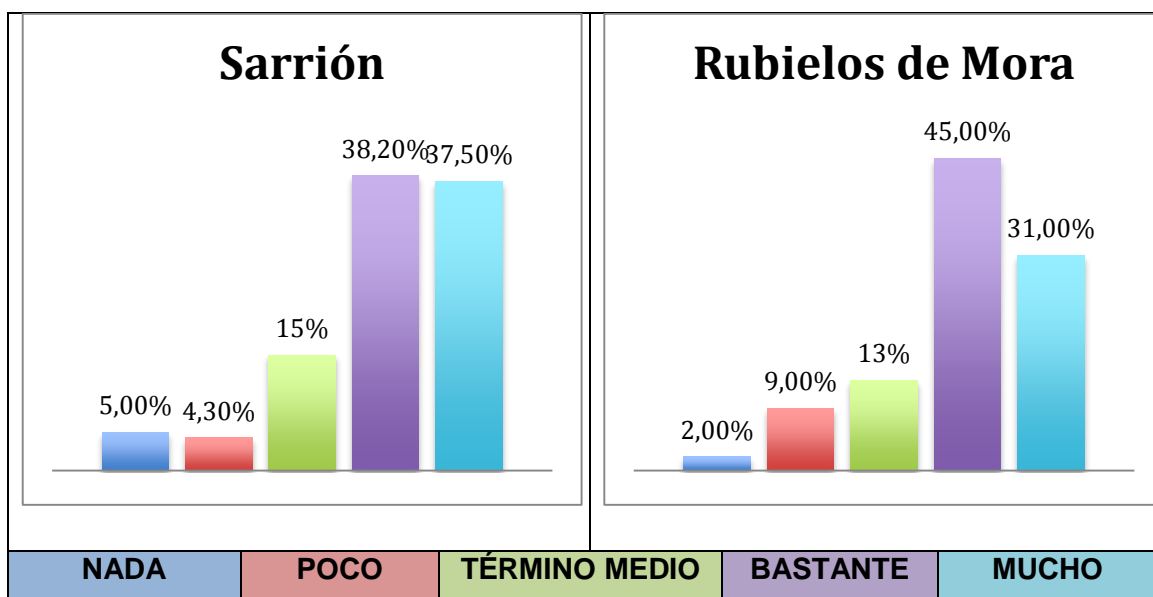
**13.** Para la variable: Elección. En esta pregunta los dos pueblos opinan que si hay una buena red de transporte los habitantes pueden elegir donde trabajar y estudiar sin estar condicionados por vivir en un pueblo y sin tener que mudarse.

Según el eda:

*Aunque la accesibilidad física es uno de los factores clave de la calidad de vida, la libertad en términos de elección multidimensional de oportunidades económicas y de servicio y oportunidades culturales bajo limitaciones de tiempo se ha convertido cada vez más en importante para la evaluación de la calidad de vida (Doi, et al., 2008).*

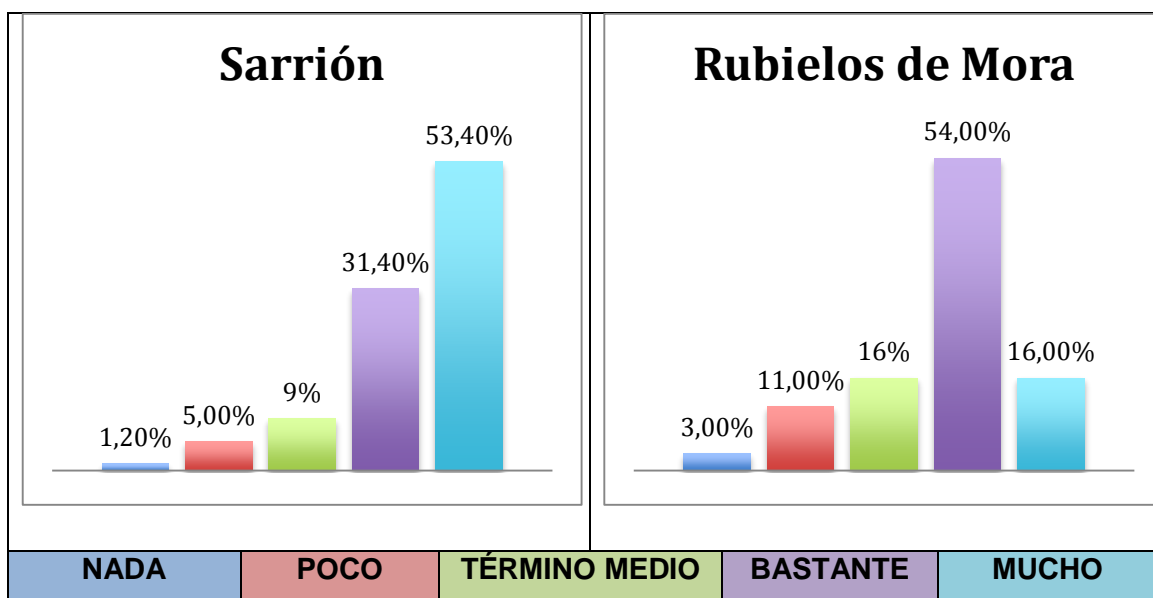
Una vez mas la literatura coincide con los resultados de las encuestas.

**Figura 66: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 13**



14. Para la variable: Calidad de vida. En esta pregunta también hay acuerdo entre los dos pueblos puesto que los dos consideran que es muy importante para la calidad de vida del pueblo tener una buena red de infraestructuras.

**Figura 67: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 14**



Según el eda:

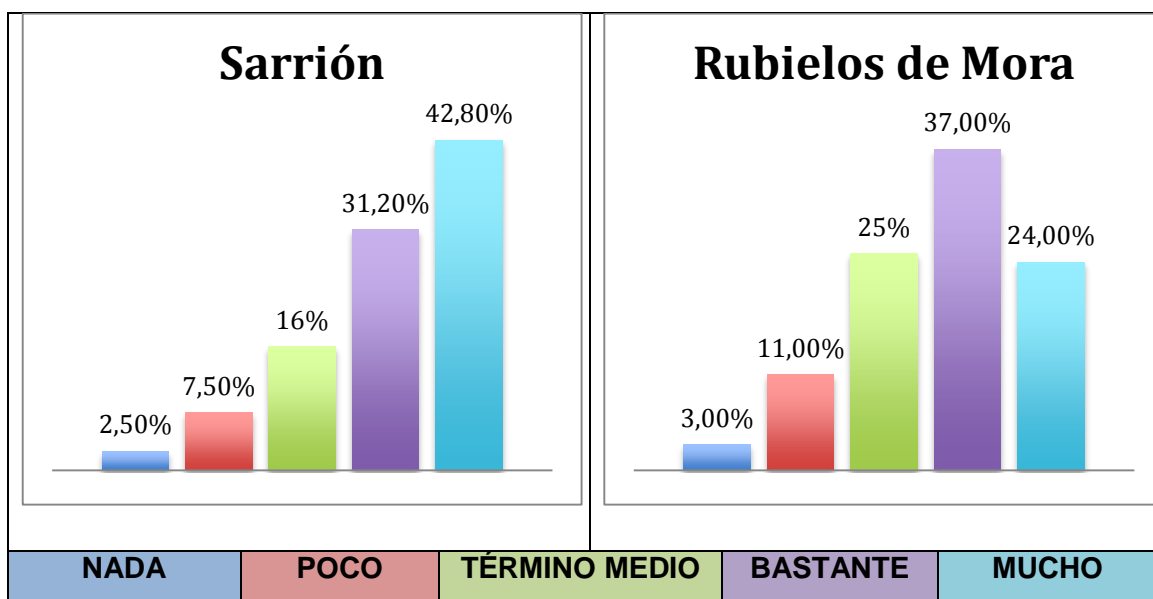
*Aunque la accesibilidad física es uno de los factores clave de la calidad de vida, la libertad en términos de elección multidimensional de oportunidades económicas y de servicio y oportunidades culturales bajo limitaciones de*

tiempo se ha convertido cada vez más en importante para la evaluación de la calidad de vida (Doi, et al., 2008).

Como se ve el extracto de la literatura es el mismo que para la variable elección, puesto que estos dos términos están relacionados y dependen el uno del otro, calidad de vida y elección van unidos y así también lo demuestran los resultados de las encuestas.

15. Para la variable: Participación. En cuanto a la participación vuelve a haber consenso entre los dos. Para los habitantes de Sarrión no supone un problema poder participar de actividades que no se encuentran en su pueblo, mientras que para los habitantes de Rubielos, el no disponer de infraestructuras si supone un problema para participar, con lo cual los dos opinan que las infraestructuras son importantes para la participación.

Figura 68: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 15



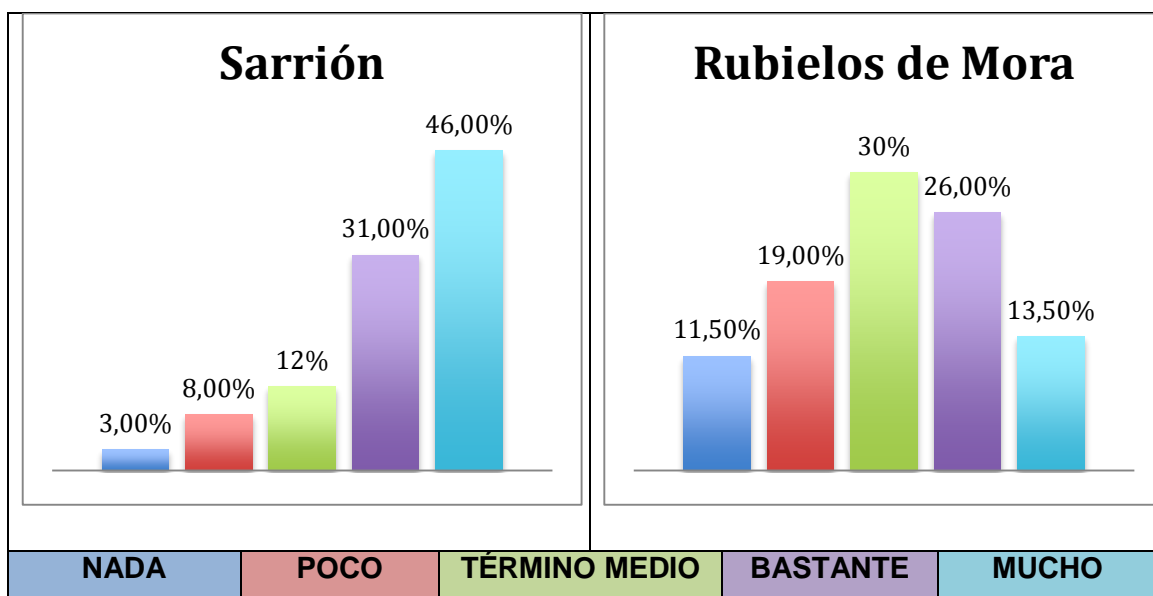
Según el eda:

*Exclusión social es el proceso por el cual a las personas se les impide participar en la vida económica, política y social de la comunidad debido a la reducida accesibilidad a las oportunidades, los servicios y las redes sociales, debido en todo o en parte a la movilidad insuficiente en una sociedad y el medio ambiente construido alrededor de la asunción de alta movilidad” (Kenyon, et al., 2002).*

Participación y exclusión social también están relacionados, así se ve en las encuestas puesto que el pueblo mejor comunicado no tiene problemas en participar de las actividades mientras que Rubielos de Mora que no cuenta con buena infraestructura del transporte si tiene problemas para participar, y como se ve en la pregunta siguiente, si tienen mas sensación de aislamiento.

16. Para la variable: Aislamiento. Sarrión no se considera en absoluto un pueblo aislado mientras que en Rubielos de Mora las opiniones están repartidas. Esta pregunta fue eliminada del modelo para la encuesta en Rubielos.

**Figura 69: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 16**



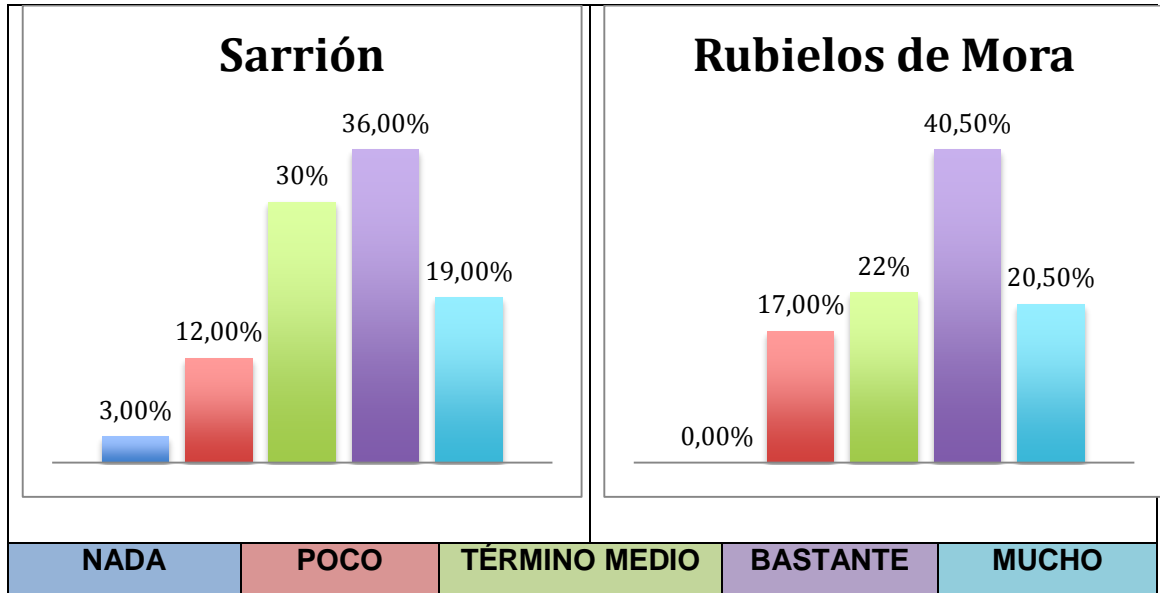
Según el eda:

*Exclusión social es el proceso por el cual a las personas se les impide participar en la vida económica, política y social de la comunidad debido a la reducida accesibilidad a las oportunidades, los servicios y las redes sociales, debido en todo o en parte a la movilidad insuficiente en una sociedad y el medio ambiente construido alrededor de la asunción de alta movilidad” (Kenyon, et al., 2002).*

Esta variable esta relacionada con la de participación y ha sido explicada en la pregunta anterior.

17. Para la variable: Turismo. Los dos pueblos consideran que una buena infraestructura del transporte atrae o atraería al turismo.

Figura 70: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 17



Según el eda:

*También hay que tener en cuenta la influencia de las infraestructuras en el turismo. Gracias a un mejor acceso , los pueblos se pueden convertir en lugares donde pasar las vacaciones o destinos para el fin de semana (Sachs, 1992).*

Los resultados de las encuestas en los dos pueblos revelan que lo que dice la literatura es cierto.

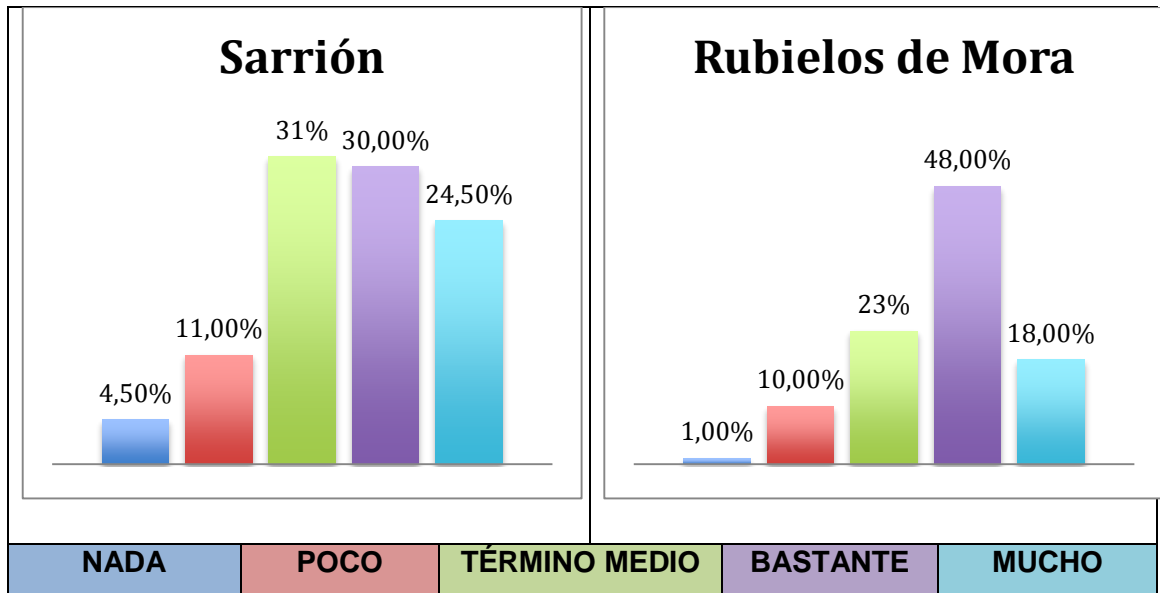
18. Para la variable: Negocios. Para los encuestados en Sarrión la accesibilidad está relacionada con el número de negocios entre bastante y término medio, sin embargo en Rubielos piensan que si hubiese mejor accesibilidad los negocios aumentarían bastante.

Según el eda:

*La presencia de las carreteras es por lo general una oportunidad para que los residentes establezcan negocios en el hogar y para que puedan conmutar fácilmente con la ciudad central donde se pueden situar sus medios de vida (Mabogunje, 1990).*

Así que una buena red de carreteras es buena para el negocio, los encuestados de Rubielos de Mora si coinciden con lo encontrado en los artículos, sin embargo los encuestados de Sarrión están de acuerdo a medias.

**Figura 71: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 18**



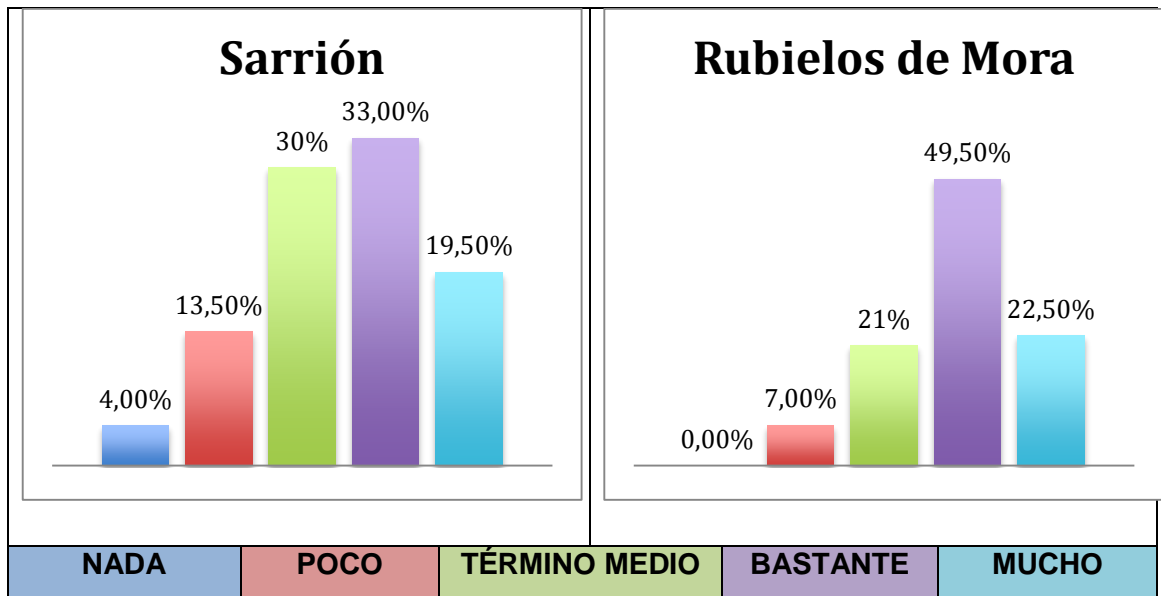
**19.** Para la variable: Crecimiento económico. En esta pregunta ocurre lo mismo que la anterior, los encuestados de Sarrión opinan que la accesibilidad y el desarrollo rural están relacionados pero las respuestas están bastante repartidas. En Rubielos de Mora el 50% de lo encuestados contestaron que el crecimiento económico y la mejora de la accesibilidad están bastante relacionados.

Según el eda:

*Si tenemos en cuenta no solo las ventajas del transporte sino el impacto que tiene en los pueblos y sus habitantes habría que destacar que las comunidades rurales con acceso a autopistas o cerca de carreteras aumentas su crecimiento económico rápidamente. (Issermant, et al., 1989).*

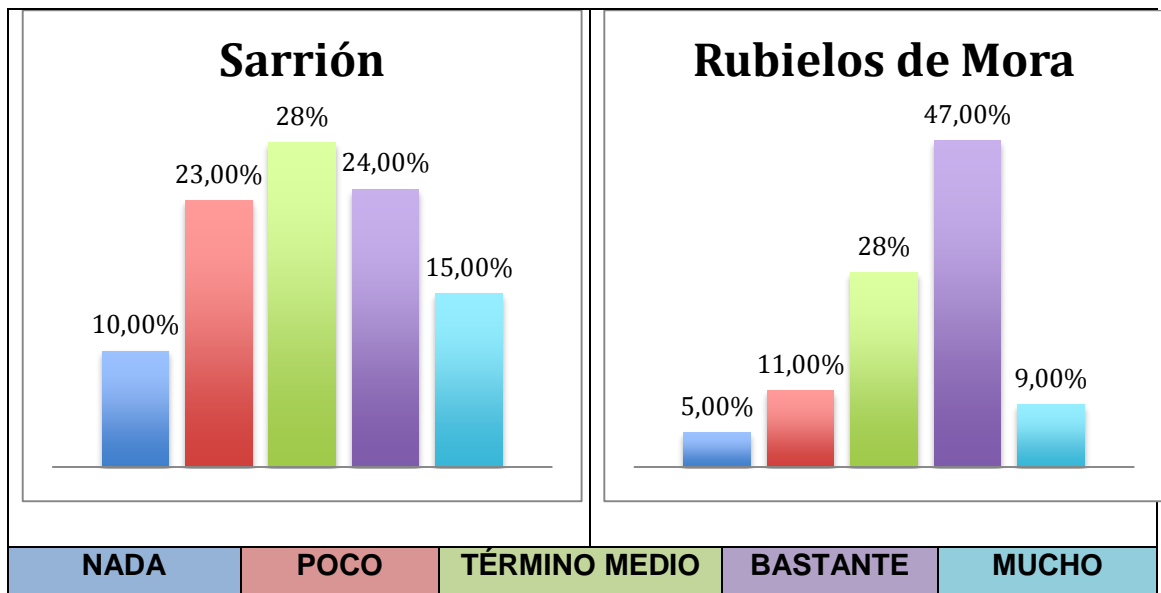
En esta pregunta, los encuestados de Rubielos de Mora están de acuerdo con la literatura, mientras que los de Sarrión difieren un poco de esta.

Figura 72: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 19



20. Para la variable: Reducción de la pobreza. En esta pregunta el resultado es igual que en las dos anteriores.

Figura 73: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 20



Según el eda:

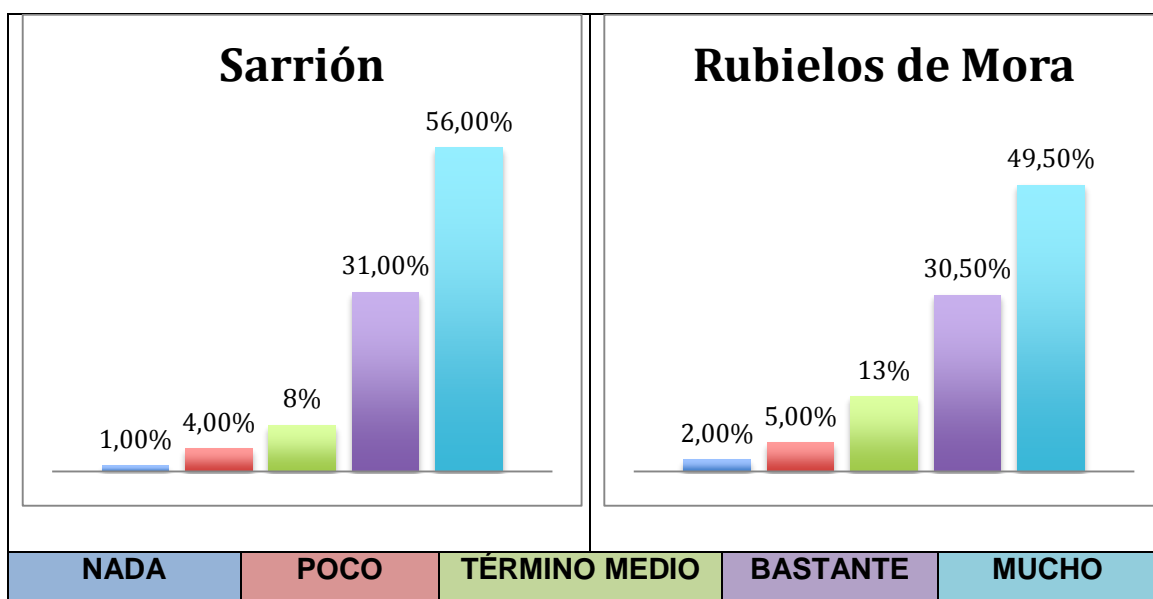
*Las áreas con mejor infraestructura han tenido mas éxito en la reducción de la pobreza (Fan, et al., 2008).*



Ocurre lo mismo que en la pregunta anterior, los encuestados en Sarrión difieren de la literatura, mientras que en Rubielos las respuestas son bastante afines a esta.

21. Para la variable: Importancia de las inversiones. Es en la pregunta en la que mas de acuerdo están los encuestados, en los dos pueblos se considero por la gran mayoría que es fundamental para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructura rural.

**Figura 74: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 21**



Según el eda:

*Es evidente que las restricciones en las inversiones en transporte en general, se perciben como un obstáculo importante para la mejora de la asignación de servicios equitativa además de la disponibilidad de la salud rural y educación (Bryceson, et al., 2008).*

*Las inversiones en carreteras es importante para los hogares agrícolas que generalmente se encuentran en los pueblos, puesto que la actividad agrícola es altamente dependiente del transporte (Yemtsov, 2001).*

Esta pregunta es en la que mas de acuerdo están los encuestados además de que en los dos pueblos opinan lo mismo y coincide con la literatura, además esta pregunta podría resumir el grueso de esta investigación.

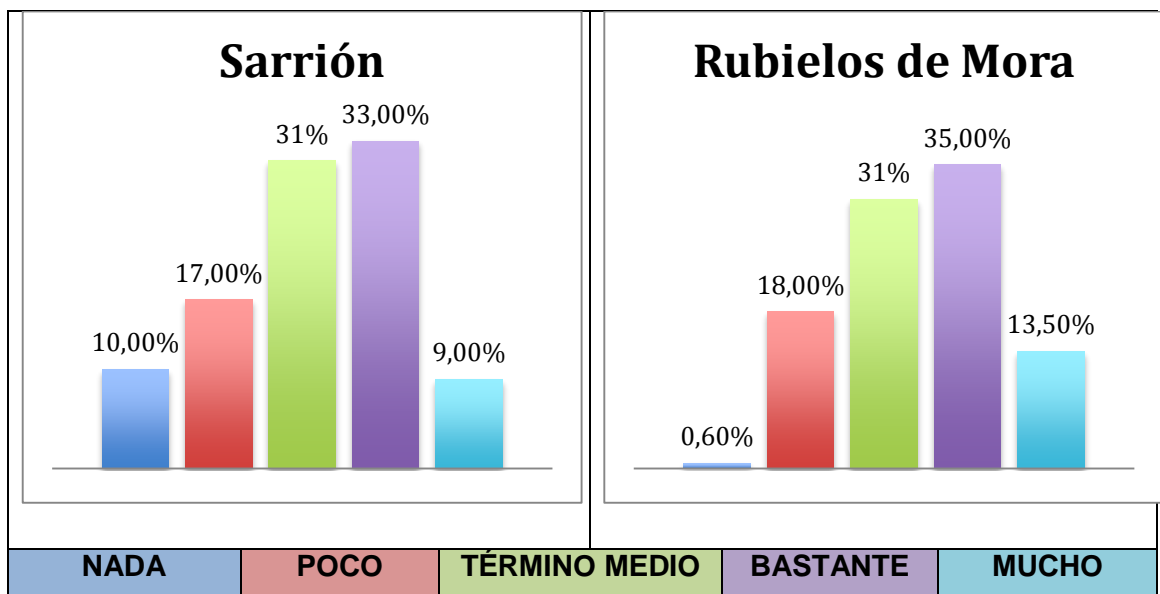
**22.** Para la variable: Éxodo rural, En los dos pueblos están de acuerdo en que la falta de accesibilidad y las pocas opciones de movilidad son en parte culpables del éxodo rural.

Según el eda:

*Inversiones sólidas en el medio rural hacen que este mejore y por lo tanto frenan el éxodo rural (VanWey, et al., 2012).*

Una vez mas, resultados de encuestas y literatura coinciden.

**Figura 75: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 22**



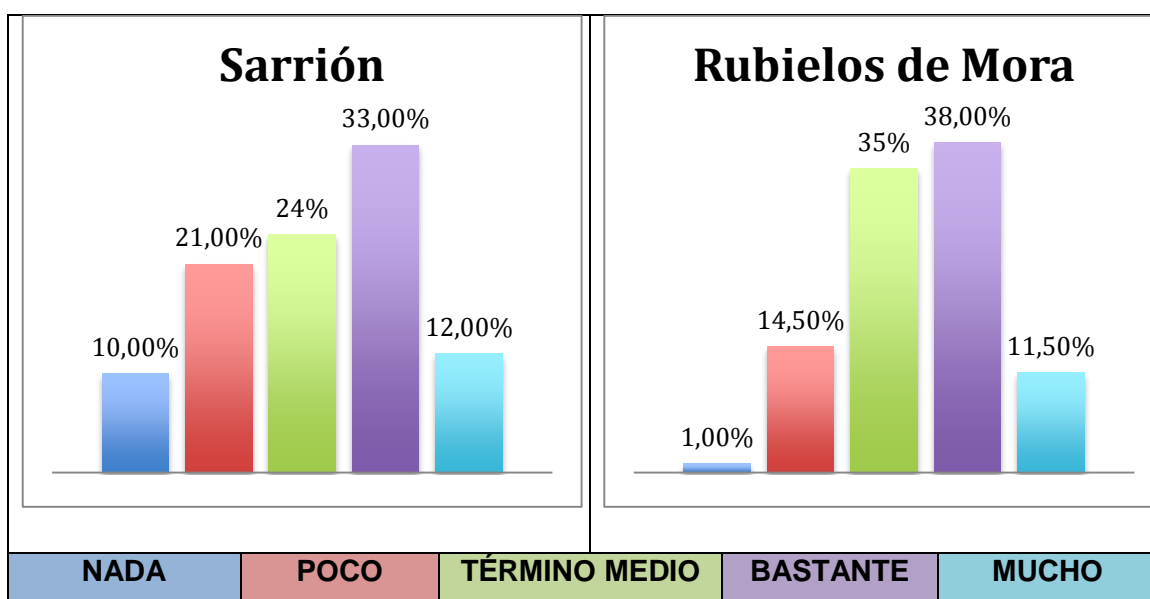
**23.** Para la variable: Repoblación. Esta pregunta está relacionada con la anterior y los resultados han sido similares.

Según el eda:

*A la hora de emigrar se prefiere zonas rurales dentro de las distancias conmutables a las ciudades cercanas (Fuguitt, et al., 1975).*

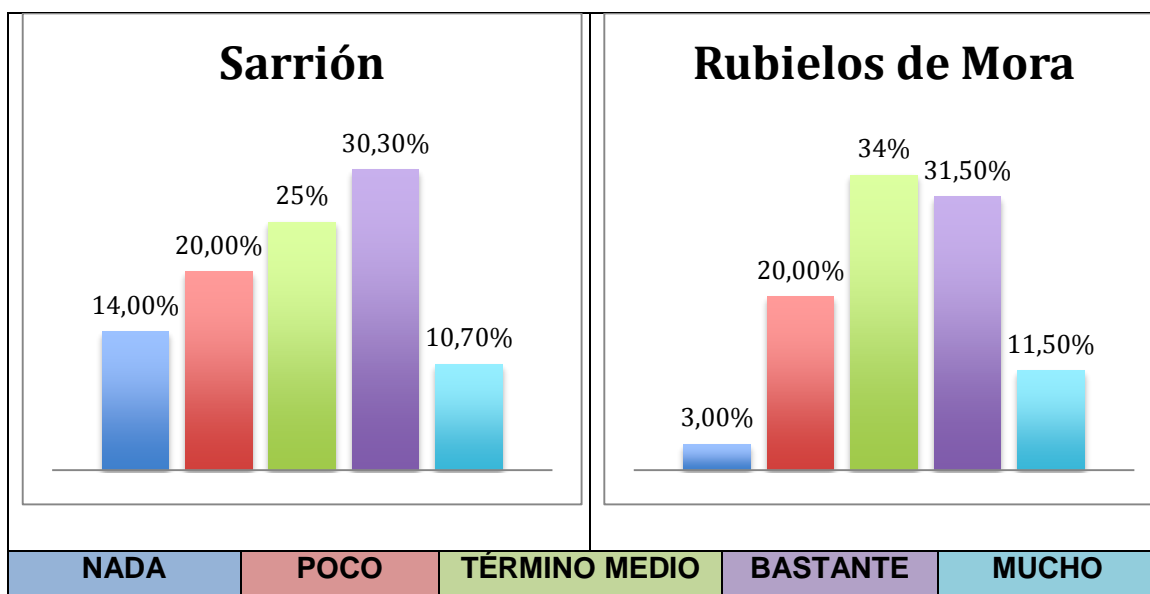
Se pone de manifiesto que una mejor comunicación pueblo ciudad hace que personas vuelvan a vivir al pueblo o que habitantes de la ciudad decidan mudarse, lo que ayuda a la repoblación.

Figura 76: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 23



24. Para la variable: Aumento de niños. Los encuestados en Sarrión en general no piensan que la movilidad y accesibilidad tengan que ver con el aumento de niños, en Rubielos de Mora piensan igual, pero no tan radical, ellos piensan que aunque no esta del todo relacionado, si puede haber alguna relación.

Figura 77: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 24



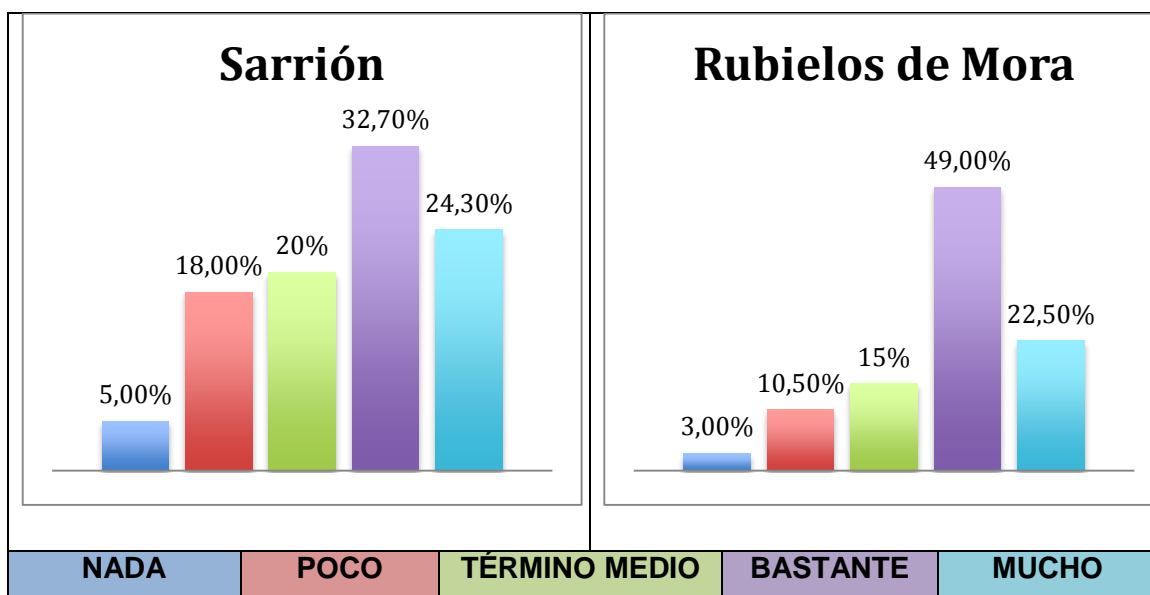
Según el eda:

*La importancia de la calidad del entorno y del precio de la vivienda hizo que muchas personas decidieran moverse al campo durante la etapa de criar a los niños (Garmendia, et al., 2008)*

En esta pregunta se ve que el transporte no tiene que ver del todo, según la opinión de los encuestados y mas en Sarrión que en Rubielos, con el aumento de niños en los pueblos de esta investigación.

**25.** Para la variable: Población joven. Los dos pueblos coinciden en que una buena red de transporte podría hacer o hace que los jóvenes decidan quedarse a vivir en el pueblo.

**Figura 78: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 25**



Según el eda:

*Los jóvenes rurales son más propensos a experimentar la exclusión social que los jóvenes urbanos, debido a la imposibilidad de acceder a actividades básicas tales como servicios de salud, educación y empleo (Cartmel, et al., 2000).*

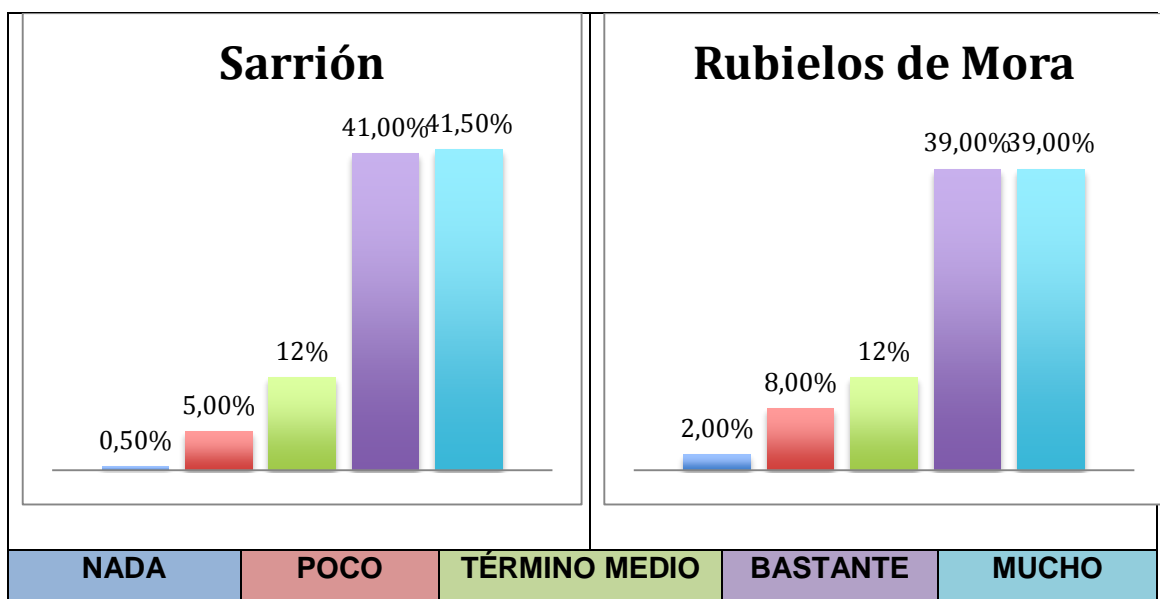
En está cuestión se destaca el problema de los jóvenes por ser mas propensos a ser excluidos socialmente y como el transporte puede hacer que esto disminuya y que los jóvenes decidan quedarse en el pueblo a vivir sin peligro de ser excluidos.

**26.** Para la variable: Impacto. En esta pregunta vuelve a haber consenso entre los dos pueblos puesto que ambos consideran que las infraestructuras del transporte en el medio rural tiene un impacto muy positivo en la vida de los habitantes de los pueblos mientras que la ausencia de estas tiene un efecto negativo.

Según el eda:

*En general, se presupone que la infraestructura y la disponibilidad de servicios de interés general como escuelas, atención médica, servicios sociales y transporte público generan un impacto en el desarrollo demográfico de las zonas rurales, a saber, la despoblación y el envejecimiento. Tal servicios afectan la calidad de vida de la población local . Con lo cual se puede decir que la ausencia de los servicios mencionados deben ser compensados mediante un sistema eficaz de transporte público (Št'astná, et al., 2015).*

**Figura 79: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 26**



Esta variable, junto con la de la pregunta 21: Importancia de las inversiones, resumen el propósito de esta investigación, que es demostrar la importancia que tienen las infraestructuras o la ausencia de estas en la vida del medio rural de España.

#### 7.4. Generales

1. La conclusión más importante de esta investigación es que las infraestructuras del transporte o la ausencia de estas tienen un papel fundamental en el desarrollo rural español.

2. Las infraestructuras del transporte son muy caras de construir, pero el impacto social no es tan fácil de medir como los términos monetarios, aún así los gobiernos deben tenerlo en cuenta y deben invertir en infraestructura rural.
3. Actualmente la línea de ferrocarril que pasa por Sarrión está casi en desuso y es muy deficitaria, sin embargo, para los habitantes de Sarrión es importante que exista y para los de Rubielos de Mora es una gran desventaja no tenerla. Se puede concluir que muchas veces no se aprecia lo que se tiene, sin embargo, si se anhela lo que no se tiene.
4. En general, todos los encuestados coinciden en que la calidad del servicio es muy importante.
5. Hay distintas percepciones si se vive dentro del pueblo o no, siendo más realista la visión de los primeros puesto que los segundos solo pueden suponer. Además en general las personas que no viven en los pueblos piensan que la calidad de vida en estos es peor, que hay mas aislamiento y menos acceso a servicios.
6. Para algunas preguntas como el aumento de niños o la repoblación en el pueblo de Sarrión, los encuestados no piensan que se deba a las infraestructuras así que hay otros motivos por los que ha aumentado la población en Sarrión
7. Las mayores diferencias entre grupos son en género y en personas dependientes a su cargo, este hecho podría ser tema de una futura investigación.
8. Para los encuestados en Sarrión se pueden ver diferencias entre los que obtuvieron su carnet antes y después de 2005, que es el año en que se abrió la autovía por ese tramo. Así pues, estas personas pueden comparar como era la comunicación antes y después de la autovía.



## 8. BIBLIOGRAFÍA





## 8. Bibliografía y referencias

- Agustín Escriche, S. 2012. Métodos de participación pública para el planeamiento territorial de entornos rurales: Ensayo en la comarca Gúdar-Javalambre (Teruel). Trabajo final de máster. Master en Gestión y Planificación en Ingeniería Civil. Universidad Politécnica de Valencia.
- Almahmoud, E., Doloj, H.K. 2015. Assessment of social sustainability in construction projects using social network analysis Facilities. 33, 3-4, 2, 152-176.
- Barreto Rivera, U. 2015. Barreras para el desarrollo profesional de las mujeres cualificadas en el sector de la construcción peruano. Trabajo final de máster. Master en Gestión y Planificación en Ingeniería Civil. Universidad Politécnica de Valencia.
- Barrios E. B. 2008. Infrastructure and rural development: household perceptions on rural development. Prog Plan 70, 1–44.
- Bramley, G., Dempsey, N., Power, S., Brown, C. and Watkins, D. 2009. Social sustainability and urban form: evidence from five British cities, Environment and Planning A. 41, 9, 2125-2142.
- Brundtland, G.H. and Development, W. C. o. E. a. (1987), Our Common Future, Oxford University Press, Oxford.
- Burdge, R. J. 2004. The concepts, process, and methods of social impact assessment, Social Ecology Press, Middleton, WI.
- Barry, 2002. Social exclusion, Social Isolation and the Distribution of Income. In: Hills, J., Le Grand, J., Piachaud, D. (Eds.), Understanding Social Exclusion. Oxford University Press, Oxford, UK. 2002.
- Bateman, I.J., Carson, R.T. and Day, B. 2002. Economic Valuation With Stated Preference Techniques: A Manual. Edward Elgar, Cheltenham/Northampton.
- Boardman, B. 1998. Rural transport and equity. Rural Development Commission, London
- Boarnet, M.G. 1997. Highways and Economic Productivity: Interpreting Recent Evidence. Journal of Planning Literature 11, 476–86.
- Boyle, P. 2004. Population geography: Migration and inequalities in mortality and morbidity. Progress in Human Geography 28, 767–776.
- Browder, J.O. and B.O. Godfrey. 1997. Rainforest Cities: Urbanization, Development, and Globalization of the Brazilian Amazon. New York: Columbia University Press.
- Brown, D.L., G.V. Fuguitt, T.B. Heaton, and S. Waseem. 1997. Continuities in Size of Place Preferences in the United States, 1972–1992. Rural Sociology 62, 408–28.
- Bryceson, D. F., Bradbury, A. and Bradbury, T. 2008. Roads to Poverty Reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia', Development Policy Review 26, 4, 459–82.

- Camarero, L. and Sampedro, R. 2008. ¿Por que se van las mujeres? El continuum de movilidad como hipotesis explicativa de la masculinización rural. *Rev. Española ~ Investig. Sociol.* 124, 73e105.
- Campos, M. T. and Nepstad, D. C. 2006. Smallholders, the Amazon's new conservationists. *Conservation Biology*, 20, 1553–1556.
- Carletto, C., Davis, B., Stampini, M., and Zezza, A. 2006. A country on the move: International migration in post-communist Albania. *International Migration Review*, 40, 4, 767–785.
- Cartmel, F. and Furlong, A. 2000. Youth Unemployment in Rural Areas.
- Chamorro A. and Tighe, S. L. 2009. Development of a management framework for rural roads in developing countries: integrating socioeconomic impacts, *Transportation Research Record*. 2093, 99–107.
- Champion, A. G. 1994. Population change and migration in Britain since 1981: Evidence for continuing deconcentration. *Environment and Planning A*, 26, 10, 1501–1520.
- Chi, G.Q. 2010. The impacts of highway expansion on population change: an integrated spatial approach. *Rural Sociol.* 75, 1, 58–89.
- Church, A., Frost, M. and Sullivan, K. 2000. Transport and social exclusion in London, *Transport Policy*, 7, 195–205.
- Cloke, P.J. 1984. *Wheels Within Wales*. St David's University College, Lampeter.
- Commission for Integrated Transport. 2001. Key issues in rural transport CfIT, London.
- Craglia M, Leontidou L, Nuvolati G, Schweikart J. 2004. Towards the development of quality of life indicators in the 'digital' city. *Environment and Planning B: Planning and Design* 31, 51-64.
- Cullinane, S. and Stokes, G. 1998. *Rural Transport Policy*, Pergamon, Oxford.
- Curl A, Nelson JD and Anable J. 2011. Does Accessibility Planning address what matters? A review of current practice and practitioner perspectives. *Res Transp Bus Manag* 2, 3–11.
- Currie, G. and Delbosc, A., 2010. Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 18, 31–41.
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, J., Kinnear, R. and Stanley, J. 2010. Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – updated results. *Res. Transp. Econ.* 29, 287–295.
- Department of Agriculture and Food, 1999. *Ensuring the Future—A Strategy for Rural Development in Ireland*, a white paper on rural development. Stationary Office, Dublin.
- Dillard, J. and King, M.C. 2008, *Understanding the Social Dimension of Sustainability*, Routledge, New York.

- Doi, K., Kii, M. and Nakanishi, H., 2008. An integrated evaluation method of accessibility, quality of life, and social interaction. *Environment and Planning B: Planning and Design* 35, 1098-1116.
- Drakakis-Smith, D. 2000 *Third world cities*. Second edition, Routledge, New York.
- Edum-Fotwe, F.T. and Price, A.D.F. 2009. A social ontology for appraising sustainability of construction projects and developments, *International Journal of Project Management*. 27, 4, 313-322.
- European Commission 2004b *Interim territorial cohesion report. Preliminary results of ESPON and EU Commission Studies EC*, Brussels.
- Fan, S. and Zhang, X. 2008. Public expenditure, growth and poverty reduction in rural Uganda', *African Development Review*. 20, 466–496.
- Farrington J and Farrington C 2005 Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation *Journal of Transport Geography* 13, 1–12.
- Fischer, J. M., and Amekudzi, A. 2011. Quality of life, sustainable civil infrastructure, and sustainable development: strategically expanding choice. *Journal of Urban Planning and Development e ASCE*. 137, 1, 39-48.
- Foley, K. 1999. *Getting the Measure of Social Exclusion*. London Research Centre, London.
- Fuguitt, G.V. and J.J. Zuiches. 1975. Residential Preferences and Population Distribution. *Demography* 12, 491–504.
- Garmendia, M., de Ureña, J.M., Ribalaygua, C., Leal, J. and Coronado, J.M. 2008. Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high speed train. *European Urban and Regional Studies* 15, 3, 249–264.
- García Barbancho, A. 1975: *Las migraciones interiores españolas 1961-1970*, Madrid, Instituto de Estudios Económicos.
- Gray, D., Farrington, J., Shaw, J., Martin, S. and Roberts, D., 2001. Car dependence in rural Scotland: transport policy, devolution and the impact of the fuel duty escalator. *J. Rural. Stud.* 17, 1, 113–125.
- Gray, D. 2004. Rural transport and social exclusion: developing a rural transport typology. *Built Environment*. 30, 172–181.
- Gough, K. and P. Yankson. 2006. Conflict and cooperation in environmental management in peri-urban Accra. In D. McGregor, D. Simon and D. Thompson (eds.), *The peri-urban interface: approaches to sustainable natural and human resource use*, Earthscan, London.
- Halden, D., J. Farrington and A. Copus. 2002. *Rural accessibility* (Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit).
- Harris, J.M. and Goodwin, N.R. (2001), *Volume Introduction. A Survey of Sustainable Development, Social and Economic Dimensions*, Island Press, USA. 27-36.

- Hay, A. 1993. Equity and welfare in the geography of public transport provision, *Journal of Transport Geography*. 1, 2, 95–101.
- Helbich, M. and Leitner, M. 2009. Spatial analysis of the urban-to-rural migration determinants in the Viennese Metropolitan Area. A transition from sub- to postsuburbia? *Appl. Spat. Anal. Policy*. 2, 3, 237–260.
- Herd-Smith, A., and Fewings, P. 2008. The implementation of social sustainability in regeneration projects: Myth or reality? Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS), London,.
- Hernández Sampieri, R. Fernández Collado, C. and Baptista Lucio, P. 2010. *Metodología de la investigación*.
- Hill, R.C. and Bowen, P.A. 1997, Sustainable construction: principles and a framework for attainment. *Construction Management and Economics*. 15, 3, 223-239.
- Hine, J., Kamruzzaman, M. and Blair, N. 2012. Weekly activity-travel behaviour in rural Northern Ireland: differences by context and socio-demographic. *Transportation*. 39, 1, 175–195.
- Hocking R. 1976. "The Analysis and Selection of Variables in Linear Regression", *Biometrics*. 32. 1 -49.
- Humphrey, C.R. and R.R. Sell. 1975. The Impact of Controlled Access Highways on Population Growth in Nonmetropolitan Communities, 1940–1970. *Rural Sociology*. 40, 332–43.
- Israel, E. and Cohen-Blankshtain, G. 2010. Testing the decentralization effects of rail systems: empirical findings from Israel. *Transport. Res. Part A*. 44, 523–536.
- Isserman, A. M., Rephann, T., and Sorenson, D. J. 1989. Highways and rural economic development: Results from quasi-experimental approaches. *Proc., Seminar on Transportation Networks and Regional Development*, Leningrad, Russia.
- IUCN-WCU. 1991. *Caring for the Earth*, IUCN-WCU, Gland.
- Jiwattanakulpaisarn, P., Noland, R., Graham, D.J. and Polak, J.W. 2009. Highway infrastructure investment and county employment growth: a dynamic panel regression analysis. *Journal of Regional Science*. 49, 263–286.
- Jones, P. 2011. Developing and applying interactive visual tools to enhance stakeholder engagement in accessibility planning for mobility disadvantaged groups. *Res. Transp. Bus. Manag.* 2, 1, 29–41.
- Jones, P. and Lucas, K. 2012. The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *J. Transp. Geogr.* 21, 4–16.
- Kenyon, S. 2011. Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context. *J. Transp. Geogr.* 19, 763–771.
- Kenyon, S. Lyons, G. and Rafferty, J.,2002. Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *J. Transp. Geogr.* 10, 3, 207–219.

- Kim, D.S. 2007. Location modeling of population and land-use change in rural area by new expressway. *J. Urban Plan. Dev. ASCE*. 133, 3, 201–210.
- Kronlid, D. 2008. Dialogical reflections: mobility as capability. Pp. 15–33 in T.P. Uteng and R. Cresswell eds, *Gendered mobilities. Transport and society* (Aldershot: Ashgate)
- Landorf, C. 2011. Evaluating social sustainability in historic urban environments, *International Journal of Heritage Studies*. 17, 5, 463-477.
- Lee, E. S. 1966. A theory of migration. *Demography*, 3, 47–57.
- Levitas, R. 1998. *The Inclusive Society? Social Exclusion and New Labour*. MacMillan Press Ltd, Hampshire.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E. and Patsios, D. 2007. *The multi- dimensional analysis of social exclusion* Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. University of Bristol, Bristol.
- Littig, B. and Griessler, E. 2005. Social sustainability: a catchword between political pragmatism and social theory, *International Journal of Sustainable Development*. 8, 1, 65-79.
- Lucas, K., and Currie, G. 2012. Developing socially inclusive transportation policy: Transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria? *Transportation*, 39, 151–173.
- Lucas, K. and Pangbouune, K. 2014. Assessing the equity of carbon mitigation policies for transport in Scotland. *Case Studies on Transport Policy*. 2, 70-80.
- Lund, L. 2006. Reasons for living in a transit-oriented development, and associated transit use. *Journal of the American Planning Association* 72 (3), 357–366.
- Lützkendorf, T. and Lorenz, D. 2006. Using an integrated performance approach in building assessment tools. *Building Research & Information*. 34, 4, 334-356.
- Mabogunje, A. 1990. Urban planning and the post-colonial state in Africa: a research overview. *African Studies Review*. 33. 2, 121–203.
- Makrí, M.B. 2001. *Accessibility Indices: A Tool for Comprehensive Land-Use Planning*. Division of Traffic Planning, Department of Technology and Society, Lund University, Sweden.
- Martens, K. 2006. Basing transport planning on principles of social justice. *Berkeley Plan. J.* 19, 1–17.
- Mattson, L.G. 2015. Vulnerability and resilience of transport systems- A discussion of recent research. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 81, 16-34.
- McDonagh J. 2006. Transport policy instruments and transportrelated social exclusion in rural Republic of Ireland. *J Transp Geogr* 14, 355–366.
- McGee, T. 1991. The emergence of desakota regions in Asia: expanding a hypothesis. In N. Ginsburg, B. Koppel and T.G. McGee (eds.), *The extended metropolis: settlement*

transition in Asia, University of Hawaii Press, Honolulu.

McKenzie, S. 2004, Social sustainability: towards some definitions, Working Paper Series, Magill, Hawke Research Centre, University of South Australia. 27.

Moseley, M.A. 1979. Accessibility: The Rural Challenge. Methuen, London.

Nelson, A.C., Sanchez, T.L., Ross, C.L. and Meyer, M.D. 1997. Rail transit in the suburbs: case study of transit use in Atlanta's affluent northern tier. Transportation Research Record. 1571, 142–152.

Nutley, S. 2003. Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia. J. Transp. Geogr. 11, 1, 55–71.

Nutley, S. 2005. Monitoring rural travel behaviour: a longitudinal study in Northern Ireland 1979–2001. J. Transp. Geogr. 13, 247–263.

Obregón-Biosca, S., and Junyent-Comas, R. 2011. Socioeconomic impact of the roads: Case study of the Eix transversal in Catalonia, Spain. J. Urban Plann. Dev.

Orcao A. I. E. and Corago C. D. 2007. Accessibility to basic services in one of the most sparsely populated areas in Europe: the province of Teruel (Spain) aREA. 39, 295-309.

Oliva, J. 2010. Rural Melting-pots, Mobilities and Fragilities: Reflections on the Spanish Case, Sociologia Ruralis. 50, 3, 277-295.

Owen, A. and Levinson, D.M. 2015. Modeling the commute mode share of transit using continuous accessibility to jobs. Transp. Res. A Policy Pract. 74, 110–122. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.002>

Pacione, M. 2004. The geography of disadvantage in rural Scotland. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 95, 4, 375–391.

Parry, L., Day, B., Amaral, S. and Peres, C. A. 2010. Drivers of rural exodus from Amazonian headwaters. Popul. Environ. 32, 137–176.

Partridge, J. and Nolan, J. 2005. Commuting on the Canadian prairies and the urban/rural divide. Can. J. Admin. Sci. 22, 58–72.

Paul, R. 2006. The NAFTA Superhighway. [www.house.gov/paul/tst/tst2006/tst103006.htm](http://www.house.gov/paul/tst/tst2006/tst103006.htm) (accessed April 2009).

Pedreño, A. and Riquelme, P.J. 2007. La condición inmigrante de los nuevos trabajadores rurales, Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros. 211, 189-238.

Perz, S. 2012. Social mobilization in protest of trans-boundary highway projects: explaining contrasting implementation outcomes. Dev. Change 43, 3, 797–821.

Perz, S. G., Cabrera, L., Carvalho, L. A., Castillo, J. and Barnes, G. 2010. Global Economic Integration and Local Community Resilience: Road Paving and Rur.

Phillips, M. 2010. Counterurbanisation and rural gentrification: An exploration of the terms. Population, Space and Place. 16, 6, 539–558.

- Portilla, M., Eraso, S., Galé, C., García, I., Moler, J.A. and Palacios, M.B. 2006. Manual práctico del paquete estadístico SPSS para Windows, 3ª edición revisada. Universidad Pública de Navarra.
- Pous Chiarri, T. 2013. La inteligencia emocional en el sector de la construcción. Trabajo final de máster. Master en Gestión y Planificación en Ingeniería Civil. Universidad Politécnica de Valencia.
- Prentice, R. 1991. Out-shopping and the externalisation of the Isle of Man retailing economy. *Scottish Geographical Magazine*. 108, 17–21.
- Presley, A. and Meade, L. 2010. Benchmarking for sustainability: an application to the sustainable construction industry, *Benchmarking: An International Journal*. 17, 3, 435-451.
- Preston, J. and Raje, F. 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*. 15, 3, 151–160.
- Pucher, J. and Renne, J.L. 2005. Rural mobility and mode choice: evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *Transportation*. 32, 2, 165–86.
- Qviström, M. 2015. Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development. *Geoforum*. 58, 166-173.
- Raje, F. 2007. Using Q-methodology to develop more perceptive insights in transport and social inclusion. *Transport Policy*. 14, 467–477.
- Rivera Zea, N.M. 2016. La participación ciudadana como herramienta de sostenibilidad social en la planificación de infraestructuras. Estudio de caso en la ciudad de Bogotá (Colombia). Trabajo final de máster. Master en Gestión y Planificación en Ingeniería Civil. Universidad Politécnica de Valencia.
- Rolley, F. and Humphreys, J.F. 1993. Rural welfare—the human face of Australia's countryside. In: Sorensen, T., Epps, R. (Eds.), *Prospects and Policies for Rural Australia*. Longman Cheshire, Melbourne. 241–257.
- Rouwendal, J. and Meijer, E. 2001. Preferences for housing, jobs and commuting: a mixed logit analysis. *Journal of Regional Science*. 41, 3, 475–505.
- Rudel, T.K. and S. Richards. 1990. Urbanization, Roads, and Rural Population Change in the Ecuadorian Andes. *Studies in Comparative International Development*. 25, 3, 73–89.
- Rueda-Clausen, C. F., Villa-Roel, C. and Rueda-Clausen, C. E. 2005. Indicadores bibliométricos: origen, aplicación, contradicción y nuevas propuestas. *Medunab*. 8, 1, 29-36.
- Sabandar, W. 2007. Transport and the rural economy: Institutions and institutional change in Ambeso, Indonesia. *Asia Pacific Viewpoint*. 48, 200-218.
- Sanchez-Mateos, H.S.M. 2012. Regional accessibility and spatial impacts of transport networks. An application in Castilla-La Mancha (Spain). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 29, 79-103, 407-411.



- Sachs, W. 1992. *For love of the automobile: Looking back into the history of our desires*, University of California Press, Berkeley, CA.
- Seifoddini, F. and Mansourian, H. 2012. Pattern of urban services concentration and its environmental impacts on Tehran city. *Journal of Environmental Studies*. 37, 60, 53-64.
- Shergold, I. Parkhurst, G. 2012. Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *J Rural Stud*. 28, 412–421.
- Shucksmith, M., Chapman, P. and Clark, G.M. 1996. *Rural Scotland Today the Best of Both Worlds?* Aldershot, Avebury.
- Shucksmith, M. and Philip, I. 2000. *Social Exclusion in Rural Areas: A Literature Review and Conceptual Framework*. The Scottish Executive Central Research Unit. Edinburgh.
- Schürenberg-Frosch, H.. 2014 *Improving africa's roads: Modelling infrastructure investment and its effect on sectoral production behaviour* *Development Policy Review*. 327-353.
- Smith, N., Hirsch, D. and Davis, A., 2012. Accessibility and capability: the minimum transport needs and costs of rural households. *J. Transport Geogr*. 21, 93–101.
- Social Exclusion Unit, 2002. *Making the Connections: Transport and Social Exclusion*. Social Exclusion Unit, London.
- Šťastná, M., Vaishar, A. and Stonawská, K. 2015 *Integrated Transport System of the South-Moravian Region and its impact on rural development*. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 36. 53-64.
- Stockdale, A., Finlay, A., and Short, D. 2000. Repopulation of rural Scotland: opportunities and threat. *Journal of Rural Studies*. 16, 2, 243–257.
- Taylor M. A. P. and Susilawati, S. 2012. Remoteness and accessibility in the vulnerability analysis of regional road networks, *Transportation Research A: Policy and Practice*. 46, 5, 761– 771.
- Taylor, Z., 2006. Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences. *Journal of Transport Geography*. 14, 2, 135–151.
- Tormo Jurado, E. 2014. *Gestión del control de costes en empresas constructoras de edificación españolas*. Trabajo final de máster. Master en Gestión y Planificación en Ingeniería Civil. Universidad Politécnica de Valencia.
- Urry J 2002 *Mobility and proximity* *Sociology* 36, 255–74.
- Valdes-Vasquez, R. and Klotz, L.E. 2013. Social sustainability considerations during planning and design: framework of processes for construction projects. *Journal of Construction Engineering and Management*. 139, 1.
- Vanclay, F. 2004. The triple bottom line and impact assessment: How do TBL, EIA, SIA, SEA and EMS relate to each other?, *Journal of Environmental Assessment Policy & Management*. 6, 3, 265-288.

- Van de Walle, D. 2002. Choosing rural road investments to help reduce poverty. *World Dev.* 30, 4, 575–589.
- Van Leeuwen, E. S. and Nijkamp, P. 2006. The urban-rural nexus – a study on extended urbanization and the hinterland. *Studies in Regional Science.* 36, 2, 283–303.
- Van Leeuwen, E. 2015. Urban-Rural Synergies: An Explorative Study at the NUTS3 Level. *Applied spatial analysis and policy.* 8, 3, 11, 283-289.
- Van Wee, B. and Geurs, K.T., 2011. Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *EJTIR.* 11, 4, 350–367.
- VanWey, L.K, Guedes, G.R. and D’Antona, A.O. 2012. Out-migration and land-use change in agricultural frontiers: insights from Altamira settlement project. *Popul Environ.* 34, 44–68.
- Vancutsem, D. 1996. Visions and actions for Freiburg: executive summary. In: Mega, V.P., Petrella, R. (Eds.), *Utopias and Realities of Urban Sustainable Development: New Alliances between Economy, Environment and Democracy for Small and Medium-Sized Cities.* Conference Proceedings Turin-Barolo. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, Dublin, Ireland.
- Veenhoven, R. 2000. Freedom and happiness: a comparative study in forty-four nations in the early 1990s", in *Culture and Subjective Well-being* (MIT Press, Cambridge, MA). 257-288.
- Velaga, N.R., Nelson, J.D., Wright, S.D. and Farrington, J.H. 2012a. The potential role of flexible transport services in enhancing rural public transport provision. *J. Publ. Transport.* 15, 1, 111–131.
- Wiese, B. 1981. New ports as nodes for industrial and urban development: the cases of Richards Bay and Saldanha in South Africa. *GeoJournal Supplementary Issue 2*, 51–8.
- Wilson, G. W. 1973. Towards a Theory of Transport and Development' in B. S. Hoyle (ed.) *Transport and Development.* London: Macmillan.
- Wixey, S., Jones, P. and Christodoulou, G. 2005. Measuring accessibility as experienced by different socially disadvantaged groups. Working paper 7, feedback from social groups on strategic and local accessibility mapping: University of Westminster.
- Wu, W. 2015. Rail access and subjective well-being: Evidence from quality of life surveys *Journal of Comparative Economics* 456-470.
- Yemstov, R. 2001. Labor Markets, Inequality and Poverty in Georgia” Discussion Paper 251, Institute for the Study of Labor, Bonn.
- Zelinsky, W. 1971. The hypothesis of the Mobility Transition, en *Geographical Review.* 61, 219-249.

## PÁGINAS WEB

[www.dgt.es](http://www.dgt.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.adif.es](http://www.adif.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.renfe.es](http://www.renfe.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.teruelirwal.es](http://www.teruelirwal.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.gudariavalambre.es](http://www.gudariavalambre.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.ine.es](http://www.ine.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.enciclopedia-aragonesa.com](http://www.enciclopedia-aragonesa.com) → Consultado en Abril de 2016

[www.aragon.es/iaest](http://www.aragon.es/iaest) → Consultado en Abril de 2016

[www.turismo.sarrion.es](http://www.turismo.sarrion.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.google.es/maps](http://www.google.es/maps) → Consultado en Abril de 2016

[www.rubielosdemora.es](http://www.rubielosdemora.es) → Consultado en Abril de 2016

[www.docutren.com](http://www.docutren.com) → Consultado en Abril de 2016

[www.spanishrailway.com](http://www.spanishrailway.com) → Consultado en Abril de 2016

Descarrila un tren por las lluvias entre Rubielos de Mora y Sarrión. Heraldo de Aragón. 24/03/2015.

[http://www.heraldo.es/noticias/aragon/teruel\\_provincia/2015/03/24/descarrila\\_tren\\_por\\_las\\_lluvias\\_entre\\_rubielos\\_mora\\_sarrion\\_347402\\_1101027.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/teruel_provincia/2015/03/24/descarrila_tren_por_las_lluvias_entre_rubielos_mora_sarrion_347402_1101027.html) → Consultado en Abril de 2016

Ciudadanos denuncia que la línea de tren de Teruel es “tercermundista”. Heraldo de Aragón. 18/04/2016. [http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/ciudadanos-denuncia-linea-tren-teruel-es-tercermundista\\_1103933.html](http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/ciudadanos-denuncia-linea-tren-teruel-es-tercermundista_1103933.html) → Consultado en Abril de 2016.

## 9. ANEXOS



## 9. ANEXO

### 9.1 . Encuesta

#### 9.1.1. Diseño de la encuesta

Tabla 86: Preguntas, variables y el origen bibliográfico de estas

Nº	Pregunta	Variable	Frase	Texto, autores y año
1	¿Cuánto de importante considera que Sarrón disponga de estación de ferrocarril?	Importancia del ferrocarril	Los ferrocarriles siempre han hecho una importante contribución a la calidad de vida, incluyendo el bienestar. El cierre de ferrocarril para el tráfico de pasajeros suele tener resultados dolorosos para las comunidades locales, tales como la falta de opciones de empleo, un alto riesgo de desempleo, bajos salarios y pobres condiciones de trabajo. Los resultados más graves se aplican en el caso de los pequeños pueblos y aldeas sin otros medios de transporte público ya que la calidad de la vida rural se ve amenazada.	Pacione, M. 2004. The geography of disadvantage in rural Scotland.
2	¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?	Importancia de la autovía	Se cree generalmente que la reducción o eliminación de las barreras de accesibilidad como puede ser la construcción de carreteras da lugar a una mayor inclusión social y una mejora de la calidad de vida.	Curt A, Nelson JD and Anable J. 2011. Does Accessibility Planning address what matters? A review of current practice and practitioners perspectives.
3	¿Cuanto utilizaría el tren para desplazarse si hubiese mas trenes diarios?	Frecuencia	Una mayor accesibilidad significa un aumento de la calidad de vida, sobre todo en pensar con oportunidades limitadas, como las personas mayores, discapacitados físicos y los habitantes de los medios rurales.	Makri, M.B. 2001. Accessibility Indices: A Tool for Comprehensive Land-Use Planning.
4	¿Cuanto utilizaría el tren para desplazarse si fuese mas económico?	Tarifas	En términos de transporte de la comunidad las conexiones entre redes sociales, movilidad, accesibilidad y la exclusión social son cruciales.	Urry, J. 2002. Mobility and proximity Sociology.
5	¿Cómo de cómodo considera viajar en el tren respecto al viaje en coche?	Comodidad	Hay grupos de población que podrían ser usuarios potenciales del transporte público y que no lo son por la falta de buenos horarios.	Kenyon, S. 2011. Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context.
6	Mientras viaja en el tren puede leer, estudiar, trabajar, ver una película.....mientras que si conduce un coche no puede realizar ninguna de estas actividades ¿Cuánto elegiría viajar en tren por este motivo?	Empleo del tiempo	A parte de la localización de la estación o parada también es importante tener en cuenta las tarifas de viaje. Ya que tener acceso a transporte y que esté sea de calidad y con buenos horarios y frecuencias no siempre es un factor para evitar la exclusión social ya que si el precio del transporte es superior a la capacidad de financiación de los usuarios se produce la exclusión igualmente.	Preston, J. and Rajai, F. 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion.
7	¿Cuánto considera el tren como una buena alternativa al coche para llegar a Sarrón?	Alternativa considerable	Las personas del medio rural se verían fuertemente excluidas puesto que la calidad del transporte público no es la adecuada: falta de disponibilidad de servicio, falta de ruta directa e incomodidad.	Velago, N.R., Nelson, J.D., Wright, S.D. and Farrington, J.H. 2012a. The potential role of flexible transport services in enhancing rural public transport provision.
8	Para los habitantes de Sarrón tener coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?	Necesidad	Mientras se conduce se "pierde tiempo" puesto que un conductor no puede realizar ninguna otra actividad, en cambio, los usuarios de los transportes públicos pueden utilizar el tiempo del trayecto, para trabajar, estudiar, leer las noticias.....y aprovechar de este modo el tiempo empleado en el viaje.	Owen, A. and Levinson, D.M. 2015. Modeling the composite mode share of transit using continuous accessibility to jobs.
9	¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Sarrón?	Precio del combustible	Los propietarios de automóviles pueden valorar la capacidad de utilizar un servicio de transporte público cuando, por cualquier razón, no pueden conducir o su coche no está disponible. La mayor propiedad de automóviles no es un lujo, sino debido a una dependencia, es una necesidad. Pero hay un componente económico muy importante cuando se habla de viajes en automóviles: el combustible y su precio. Hay pocos indicios de cómo el aumento del precio del combustible puede tener realmente un impacto en los patrones de viaje rurales, ya que si una persona necesita utilizar el coche porque no tiene otra forma de acceso, lo utilizará pese al precio de la gasolina.	Bateman, I.J., Carson, R.T., and Day, B. 2002. Economic Valuation With Stated Preference Techniques Gray, D. 2004. Rural transport and social exclusion: developing a rural transport typology. Gray, D., Farrington, J., Shaw, J., Marlin, S. and Roberts, D., 2001. Car dependence in rural Scotland: transport policy, devaluation and the impact of the fuel duty escalator.

10	La cercanía de la autovía también tiene efectos negativos, como la contaminación del aire o la expropiación de tierras, aun así ha sido bueno para el pueblo que la construyeran ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?	Efectos negativos	Que una carretera pase cerca de una población también tiene factores negativos, como el ruido, expropiaciones, la contaminación y la accidentalidad.	Jones, P. and Lucas, K. 2012. <b>The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications.</b>
11	¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?	Acceso	Aun así que las personas de cierta localidad rural visiten menos al médico o vayan menos a la piscina que las personas de una ciudad, no quiere decir que estén más sanos o que no les guste el deporte, este es el resultado de falta de instalaciones y/o falta de acceso a ellas.	Blas, J., Kappozzapan, M. and Blair, N. 2012. <b>Weekly activity-travel behaviour in rural Northern Ireland: differences by context and socio-demographic.</b>
12	En relación con la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Sarrión?	Bienestar	El bienestar de las personas se relaciona con la facilidad con la que pueden acceder a servicios esenciales. Es importante remarcar que desventaja de transporte y exclusión relacionada con el transporte no tienen porque ser sinónimos entre sí, ya que es posible estar excluido socialmente pero todavía tener un buen acceso al transporte o tener desventaja en el transporte pero estar socialmente incluido.	Hay, A. 1993. <b>Equity and welfare in the geography of public transport provision.</b> Currie, G. and Delbosc, A., 2010. <b>Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage.</b> Transportation.
13	Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo, ¿Cuánto cree que esto es cierto?	Elección	Aunque la accesibilidad física es uno de los factores clave de la calidad de vida, la libertad en términos de elección multidimensional de oportunidades económicas y de servicio y oportunidades culturales bajo limitaciones de tiempo se ha convertido cada vez más en importante para la evaluación de la calidad de vida.	Doi, K., Kii, M. and Nakajishi, H., 2008. <b>An integrated evaluation method of accessibility, quality of life, and social interaction.</b>
14	¿Cuánto cree que el hecho de disponer de ferrocarril y autovía mejora la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	Calidad de vida	Aunque la accesibilidad física es uno de los factores clave de la calidad de vida, la libertad en términos de elección multidimensional de oportunidades económicas y de servicio y oportunidades culturales bajo limitaciones de tiempo se ha convertido cada vez más en importante para la evaluación de la calidad de vida.	Doi, K., Kii, M. and Nakajishi, H., 2008. <b>An integrated evaluation method of accessibility, quality of life, and social interaction.</b>
15	¿Cuánto piensa que los habitantes de Sarrión pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades gracias a estar bien comunicados con la autovía y el ferrocarril?	Participación	Exclusión social es el proceso por el cual a las personas se les impide participar en la vida económica, política y social de la comunidad debido a la reducida accesibilidad a las oportunidades, los servicios y las redes sociales, debido en todo o en parte a la movilidad insuficiente en una sociedad y el medio ambiente construido alrededor de la asunción de alta movilidad.	Kenyon, S. Lyons, G. and Rafferty, J. 2002. <b>Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility.</b> J
16	Sarrión NO es un pueblo aislado ¿Cuánto considera que esto es cierto?	Aislamiento	Exclusión social es el proceso por el cual a las personas se les impide participar en la vida económica, política y social de la comunidad debido a la reducida accesibilidad a las oportunidades, los servicios y las redes sociales, debido en todo o en parte a la movilidad insuficiente en una sociedad y el medio ambiente construido alrededor de la asunción de alta movilidad.	Kenyon, S. Lyons, G. and Rafferty, J., 2002. <b>Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility.</b> J
17	¿Cuánto piensa que la autovía y el ferrocarril han hecho que crezca el turismo Sarrión?	Turismo	También hay que tener en cuenta la influencia de las infraestructuras en el turismo. Gracias a un mejor acceso, los pueblos se pueden convertir en lugares donde pasar las vacaciones o destinos para el fin de semana.	Sachs, W. 1992. <b>For love of the automobile: Looking back into the history of our desires.</b>
18	¿Cuánto cree que gracias a que Sarrión es un pueblo con buena accesibilidad ha aumentado el número de negocios en él?	Negocios	La presencia de las carreteras es por lo general una oportunidad para que los residentes establezcan negocios en el hogar y para que puedan conmutar fácilmente con la ciudad central donde se pueden situar sus medios de vida.	Mabogaje, A. 1990. <b>Urban planning and the post-colonial state in Africa: a research overview.</b>
19	¿Cuánto considera que gracias a la autovía y al ferrocarril ha habido un crecimiento económico en Sarrión?	Crecimiento económico	Si tenemos en cuenta no solo las ventajas del transporte sino el impacto que tiene en los pueblos y sus habitantes habría que destacar que las comunidades rurales con acceso a autopistas o cerca de carreteras aumentan su crecimiento económico rápidamente.	Isserman, A. M., Besharoff, T., and Sorenson, D. J. 1989. <b>Highways and rural economic development: Results from quasi-experimental approaches.</b>
20	¿Piensa que existe alguna relación entre la reducción de la pobreza de los habitantes del pueblo y la mejora del sistema de transporte en Sarrión?	Reducción de la pobreza	Las áreas con mejor infraestructura han tenido mas éxito en la reducción de la pobreza.	Fan, S. and Zhang, X. 2008. <b>Public expenditure, growth and poverty reduction in rural Uganda</b>



21	¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?	Importancia de las inversiones	Es evidente que las restricciones en las inversiones en transporte en general, se perciben como un obstáculo importante para la mejora de la asignación de servicios equitativa además de la disponibilidad de la salud rural y educación.  Las inversiones en carreteras es importante para los hogares agrícolas que generalmente se encuentran en los pueblos, puesto que la actividad agrícola es altamente dependiente del transporte.	Byrneson, D. F., Bradbury, A. and Bradbury, T. 2008. Roads to Poverty Reduction? Exploring rural roads' Impact on mobility in Africa and Asia',  Yemstov, R. 2001. Labor Markets, Inequality and Poverty in Georgia'  VanWey, L.K, Queedes, G.R. and D'Antona, A.O. 2012. Out-migration and land-use change in agricultural frontiers: insights from Altamira settlement project.  Eugliitt, G.V. and J.J. Zujiches. 1975. Residential Preferences and Population Distribution  Carmendia, M., de Ureña, J.M., Ribalavgua, C., Leal, J. and Coronado, J.M. 2008. Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high speed train.  Carmel, F. and Furlong, A. 2000. Youth Unemployment in Rural Areas.
22	Durante muchos años Sarrón sufrió un fuerte descenso de la población. ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transporte?	Éxodo rural	Inversiones sólidas en el medio rural hacen que este mejore y por lo tanto frenan el éxodo rural.	VanWey, L.K, Queedes, G.R. and D'Antona, A.O. 2012. Out-migration and land-use change in agricultural frontiers: insights from Altamira settlement project.
23	El número de habitantes de Sarrón ha aumentado en los últimos años. ¿Cuánto piensa que esto está relacionado con la mejora del transporte en el pueblo?	Repoblación	A la hora de emigrar se prefiere zonas rurales dentro de las distancias conmutables a las ciudades cercanas.	Eugliitt, G.V. and J.J. Zujiches. 1975. Residential Preferences and Population Distribution
24	Recientemente ha aumentado el número de niños que van al colegio de Sarrón, esto quiere decir que cada vez mas familias viven en el pueblo ¿Cuánto cree que esto está relacionado con la mejora de la red de transporte ?	Aumento niños	La importancia de la calidad del entorno y del precio de la vivienda hizo que muchas personas decidieran moverse al campo durante la etapa de criar a los niños.	Carmendia, M., de Ureña, J.M., Ribalavgua, C., Leal, J. and Coronado, J.M. 2008. Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high speed train.
25	Gracias al transporte, los jóvenes pueden estudiar y trabajar en otras ciudades sin necesidad de tener que mudarse a ellas. ¿Cree que esto ha hecho que mas jóvenes decidan quedarse a vivir en Sarrón?	Población joven	Los jóvenes rurales son más propensos a experimentar la exclusión social que los jóvenes urbanos, debido a la imposibilidad de acceder a actividades básicas tales como servicios de salud, educación y empleo.	Carmel, F. and Furlong, A. 2000. Youth Unemployment in Rural Areas.
26	Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la existencia de la línea de ferrocarril que pasa por Sarrón y que construyeron la autovía ha tenido y tiene un impacto positivo en la vida de los habitantes de Sarrón ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?	Impacto	En general, se presupone que la infraestructura y la disponibilidad de servicios de interés general como escuelas, atención médica, servicios sociales y transporte público generan un impacto en el desarrollo demográfico de las zonas rurales, a saber, la despoblación y el envejecimiento. Tal servicios afectan la calidad de vida de la población local . Con lo cual se puede decir que la ausencia de los servicios mencionados deben ser compensados mediante un sistema eficaz de transporte público.	Ślaski, M., Vajsbær, A. and Sionawská, K. 2015 Integrated Transport System of the South-Moravian Region and its impact on rural development.



Tabla 86: Preguntas para Rubielos de Mora y para Sarrión

Nº	Sarrión	Rubielos de Mora
1	¿Cuánto de importante considera que Sarrión disponga de estación de ferrocarril?	¿Cuánto considera que no tener estación de ferrocarril es una desventaja para Rubielos?
2	¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?	La autovía no pasa muy próxima a Rubielos (15 km ). ¿Cuánto considera esto una desventaja para el pueblo?
3	¿Cuanto utilizaría el tren para desplazarse si hubiese mas trenes diarios?	De nada sirve que un pueblo tenga estación de ferrocarril si no pasan suficientes trenes diarios o su horario no es el adecuado ¿Cuánto está de acuerdo con esto?
4	¿Cuanto utilizaría el tren para desplazarse si fuese mas económico?	Imagínese que Rubielos tuviese estación de ferrocarril en el pueblo ¿Cuánta importancia le daría al precio del billete a la hora de utilizar el tren?
5	¿Cómo de cómodo considera viajar en el tren respecto al viaje en coche?	¿Cuánto cree que viajar en tren es mas cómodo que viajar en coche?
6	Mientras viaja en el tren puede leer, estudiar, trabajar, ver una película... ¿mientras que si conduce un coche no puede realizar ninguna de estas actividades ¿Cuánto elegiría viajar en tren por este motivo?	Si pudiese desplazarse en tren para ir desde Rubielos o para ir hasta Rubielos ¿Cuánto le parecería de importante poder aprovechar el viaje para leer, estudiar, trabajar, ver una película....?
7	¿Cuánto considera al tren como una buena alternativa al coche para llegar o irse de Sarrión?	Si hubiese estación de ferrocarril en Rubielos ¿lo consideraría como una buena alternativa al coche?
8	Para los habitantes de Sarrión tener coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?	Para los habitantes de Rubielos tener un coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?
9	¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos?
10	La cercanía de la autovía también tiene efectos negativos, como la contaminación del aire o la expropiación de tierras, aún así ha sido bueno para el pueblo que la construyeran ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?	Que se construya una autovía o una línea de ferrocarril cerca de un pueblo tiene efectos negativos, como la expropiación de tierras o la contaminación del aire ¿Cuánto cree que deberían construirse igualmente?
11	¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?	¿Cuánto cree que vivir en Rubielos supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?
12	En relación con la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Sarrión?	En relación a la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Rubielos de Mora?
13	Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo. ¿Cuánto cree que esto es cierto?	Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo. ¿Cuánto cree que esto es cierto?
14	¿Cuánto cree que el hecho de disponer de ferrocarril y autovía mejora la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	¿Cuánto cree que mejoraría la calidad de vida de los habitantes de Rubielos si se mejorase la red de transporte del pueblo?
15	¿Cuánto piensa que los habitantes de Sarrión pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades gracias a estar bien comunicados con la autovía y el ferrocarril?	¿Cuánto piensa que los habitantes de Rubielos no pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades por no estar mejor comunicados?
16	Sarrión NO es un pueblo aislado ¿Cuánto considera que esto es cierto?	Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto?
17	¿Cuánto piensa que la autovía y el ferrocarril han hecho que crezca el turismo Sarrión?	¿Cuánto piensa que un mejor acceso por autovía y ferrocarril podrían hacer que creciese el turismo en Rubielos?
18	¿Cuánto cree que gracias a que Sarrión es un pueblo con buena accesibilidad ha aumentado el número de negocios en él?	¿Cree que si Rubielos contase con mejores accesos (autovía, estación de tren en el pueblo...) aumentaría el número de negocios en el pueblo?
19	¿Cuánto considera que gracias a la autovía y al ferrocarril ha habido un crecimiento económico en Sarrión?	¿Cree que si Rubielos contase con mejores accesos (autovía, estación de tren en el pueblo...) habría un crecimiento económico en el pueblo?
20	¿Piensa que existe alguna relación entre la reducción de la pobreza y la mejora del sistema de transporte en Sarrión?	¿Cuánto cree que si Rubielos contase con mejores accesos se reduciría la pobreza de sus habitantes?
21	¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?	¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?
22	¿Que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transportes?	Durante muchos años Rubielos sufrió un fuerte descenso de la población. ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transportes?
23	El número de habitantes de Sarrión ha aumentado en los últimos años, ¿Cuánto piensa que esto está relacionado con la mejora del transporte en el pueblo?	¿Piensa que con una mejor red de transporte crecería el número de habitantes de Rubielos?
24	Recientemente ha aumentado el número de niños que van al colegio de Sarrión, esto quiere decir que cada vez mas familias <b>viven</b> en el pueblo ¿Cuánto cree que esto está relacionado con la mejora de la red de transporte ?	Si hubiese mejor transporte habría mas niños en <b>Rubielos</b> ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?
25	Gracias al transporte, los <b>jóvenes</b> pueden estudiar y trabajar en otras ciudades sin necesidad de tener que mudarse a ellas. ¿Cree que esto ha hecho que mas <b>jóvenes</b> decidan quedarse a vivir en Sarrión?	Por falta de una buena red de transporte, los <b>jóvenes</b> no pueden estudiar y trabajar en otras ciudades sin tener que mudarse a ellas, ya que no pueden ir y volver el mismo día ¿Cree que esto ha hecho que mas jóvenes decidan irse de Rubielos?
26	Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la existencia de la línea de ferrocarril que pasa por <b>Sarrión</b> y que construyeran la autovía ha tenido y tiene un impacto positivo en la vida de los habitantes de <b>Sarrión</b> . ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?	Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la falta de una mejor red de transporte en <b>Rubielos</b> (ausencia de parada de ferrocarril y lejanía de la autovía) ha tenido y tiene un impacto negativo en la vida de los habitantes de <b>Rubielos</b> . ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?

## 9.1.2. Encuesta Sarrión

# ENCUESTA SOBRE EL IMPACTO DE LA RED DE TRANSPORTE EN EL PUEBLO DE SARRIÓN (TERUEL)

Este es un formulario para la investigación realizada como trabajo final de master del Master en Gestión y Planificación de Ingeniería Civil de la Universidad Politécnica de Valencia. Es una encuesta con fines plenamente académicos y totalmente anónima.

La Universidad Politécnica de Valencia (España) está llevando a cabo esta investigación, en la cual se estudia el impacto de las infraestructuras del transporte en el pueblo de Sarrión (Teruel).

En la actualidad, por el pueblo de Sarrión (Teruel) pasan dos infraestructuras principales, la autovía A-23 que se abrió en 2005 el tramo que pasa por el pueblo y la línea de ferrocarril que conecta Valencia - Sagunto - Teruel - Zaragoza y en cuyo recorrido se encuentra la parada de Sarrión.

El objetivo de esta encuesta es averiguar la relación que existe entre estas infraestructuras y la calidad de vida en Sarrión, si los habitantes de este pueblo las consideran importantes para su bienestar y su inclusión social.

Participación:

Su participación es muy valiosa y totalmente voluntaria. Se estima que el tiempo necesario para rellenar la encuesta oscila entre 5 y 10 minutos. Esta encuesta es anónima. La información proporcionada es estrictamente confidencial.

Cuando termine la encuesta pulse enviar y cierre la ventana.  
Si quiere que otra persona conteste la encuesta, pulse enviar y luego pulse enviar otra respuesta.

Gracias por su colaboración.

**\*Obligatorio**

## INFORMACIÓN GENERAL

---

### 1. SEXO \*

*Marca solo un óvalo.*

- HOMBRE  
 MUJER

### 2. EDAD \*

*Marca solo un óvalo.*

- menos de 18  
 18-25  
 26-35  
 36-45  
 46-55  
 56-65  
 mas de 65

**3. ESTADO CIVIL \***

*Marca solo un óvalo.*

- SOLTERO/A
- CON PAREJA (con novio/a , casado/a , pareja de hecho.....)
- SEPARADO/A O DIVORCIADO/A
- VIUDO/A

**4. ¿TIENE PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO? (NIÑOS PEQUEÑOS, PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, PERSONAS DE LA TERCERA EDAD...)**

*Marca solo un óvalo.*

- SI
- NO

**5. LUGAR DE NACIMIENTO \***

*Marca solo un óvalo.*

- PROVINCIA DE TERUEL
- PROVINCIA DE ZARAGOZA
- PROVINCIA DE CASTELLÓN
- PROVINCIA DE VALENCIA
- OTROS

**6. ¿DISPONE DE CARNET DE CONDUCIR? \***

*Marca solo un óvalo.*

- SI *Pasa a la pregunta 7.*
- NO *Pasa a la pregunta 8.*

## INFORMACIÓN GENERAL

**7. ¿DESDE QUE AÑO TIENE CARNET DE CONDUCIR? \***

*Marca solo un óvalo.*

- DESDE ANTES DEL 2005
- DESDE 2005 O DESPUES DE 2005

## INFORMACIÓN GENERAL

**8. ¿DISPONE DE COCHE PARA DESPLAZARSE SIEMPRE QUE QUIERA? (AUNQUE EL COCHE NO SEA SUYO) \***

*Marca solo un óvalo.*

- SI
- NO

#### 9. EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA

Marca solo un óvalo.

- EDUCACIÓN BÁSICA
- EDUCACIÓN SECUDARIA
- BACHILLER
- CICLO FORMATIVO GRADO MEDIO
- CICLO FORMATIVO GRADO SUPERIOR
- UNIVERSIDAD
- MASTER
- DOCTORADO

#### 10. ¿VIVE EN SARRIÓN? \*

Solo conteste que sí, si duerme en Sarrión la mayoría de días, por ejemplo si estudia en Valencia y solo viene a Sarrión los fines de semana, marque la respuesta del no.

Marca solo un óvalo.

- SI *Pasa a la pregunta 11.*
- NO *Pasa a la pregunta 16.*

### INFORMACIÓN GENERAL

#### 11. ¿DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN? \*

Marca solo un óvalo.

- DESDE ANTES DE 2005
- DESDE 2005 O DESPUÉS DE 2005

#### 12. ¿TRABAJA FUERA DE SARRIÓN? \*

Marca solo un óvalo.

- SI *Pasa a la pregunta 13.*
- NO *Pasa a la pregunta 14.*

### INFORMACIÓN GENERAL

#### 13. ¿ A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA? \*

Marca solo un óvalo.

- a menos de 10 KM
- entre 10 y 20 KM
- entre 20 y 30 KM
- entre 30 y 40 KM
- a mas de 40 KM
- En Teruel

### INFORMACIÓN GENERAL

14. ¿ESTUDIA FUERA DE SARRIÓN? \*

Marca solo un óvalo.

- SI *Pasa a la pregunta 15.*  
 NO *Pasa a la pregunta 19.*

## INFORMACIÓN GENERAL

15. ¿A QUE DISTANCIA ESTUDIA? \*

Marca solo un óvalo.

- a menos de 10 KM  
 entre 10 y 20 KM  
 entre 20 y 30 KM  
 entre 30 y 40 KM  
 a mas de 40 KM  
 En Teruel

*Pasa a la pregunta 19.*

## INFORMACIÓN GENERAL

16. ¿DONDE VIVE? \*

Marca solo un óvalo.

- PROVINCIA DE TERUEL  
 PROVINCIA DE ZARAGOZA  
 PROVINCIA DE CASTELLÓN  
 PROVINCIA DE VALENCIA  
 OTROS

17. ¿CADA CUANTO VIAJA A SARRIÓN? \*

Marca solo un óvalo.

- TRABAJO EN SARRIÓN  
 LOS FINES DE SEMANA  
 DOS VECES AL MES  
 UNA VEZ AL MES  
 PUNTUALMENTE COMO EN FIESTAS DE VERANO, EN NAVIDAD, SEMANA SANTA....

18. ¿CÓMO SUELE IR A SARRIÓN? (MARQUE TANTAS RESPUESTAS COMO CONSIDERE NECESARIO) \*

Selecciona todos los que correspondan.

- EN MI COCHE  
 COMPARTO COCHE CON OTRAS PERSONAS COMO AMIGOS O CON LA FAMILIA  
 EN AUTOBÚS  
 EN TREN  
 OTROS

## PREGUNTAS SOBRE EL TRANSPORTE EN SARRIÓN



## 19. USO Y PERCEPCIÓN DEL FERROCARRIL Y DEL AUTOMÓVIL \*

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
¿Cuánto de importante considera que Sarrión disponga de estación de ferrocarril?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto de importante considera que la autovía pase tan cerca del pueblo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto utilizaría el tren para desplazarse desde Sarrión o hasta Sarrión si hubiese más trenes diarios?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto utilizaría el tren para desplazarse desde Sarrión o hasta Sarrión si fuese más económico?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cómo de cómodo considera viajar en el tren respecto al viaje en coche?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mientras viaja en el tren puede leer, estudiar, trabajar, ver una película...Mientras que si conduce un coche no puede realizar ninguna de estas actividades ¿Cuánto elegiría viajar en tren por este motivo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto considera al tren como una buena alternativa al coche para llegar o irse de Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Para los habitantes de Sarrión tener coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La cercanía de la autovía también tiene efectos negativos, como la contaminación del aire o la expropiación de tierras, aún así ha sido bueno para el pueblo que la construyeran ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**20. INFLUENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA VIDA \****Marca solo un óvalo por fila.*

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
¿Cuánto cree que vivir en Sarrión supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza para sus habitantes?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En relación con la pregunta anterior ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo, ¿Cuánto cree que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que el hecho de disponer de ferrocarril y autovía mejora la calidad de vida de los habitantes de Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto piensa que los habitantes de Sarrión pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades gracias a estar bien comunicados con la autovía y el ferrocarril?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sarrión NO es un pueblo aislado ¿Cuánto considera que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**21. DESARROLLO RURAL Y MOVILIDAD \****Marca solo un óvalo por fila.*

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
¿Cuánto piensa que la autovía y el ferrocarril han hecho que crezca el turismo en Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que gracias a que Sarrión es un pueblo con buena accesibilidad ha aumentado el número de negocios en él?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto considera que gracias a la autovía y al ferrocarril ha habido un crecimiento económico en Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Piensa que existe alguna relación entre la reducción de la pobreza de los habitantes del pueblo y la mejora del sistema de transporte en Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Considera importante para el desarrollo rural que el estado invierta en infraestructuras?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 22. MIGRACIÓN Y TRANSPORTE \*

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
Durante muchos años Sarrión sufrió un fuerte descenso de la población ¿Cuánto cree que eso tuvo que ver con la falta de una buena red de transporte?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
El número de habitantes de Sarrión ha aumentado en los últimos años, ¿Cuánto piensa que esto está relacionado con la mejora del transporte en el pueblo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Recientemente ha aumentado el número de niños que van al colegio de Sarrión, esto quiere decir que cada vez mas familias viven en el pueblo ¿Cuánto cree que esto está relacionado con la mejora de la red de transporte ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gracias al transporte, los jóvenes pueden estudiar y trabajar en otras ciudades sin necesidad de tener que mudarse a ellas, ¿Cree que esto ha hecho que más jóvenes decidan quedarse a vivir en Sarrión?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## PREGUNTA GLOBAL

23. Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
Teniendo en cuenta todo lo anterior se puede decir que la existencia de la línea de ferrocarril que pasa por Sarrión y que construyeran la autovía ha tenido y tiene un impacto positivo en la vida de los habitantes de Sarrión ¿Cuánto está de acuerdo con esta frase?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



### 9.1.3. Encuesta Rubielos de Mora

## ENCUESTA SOBRE EL IMPACTO DE LA RED DE TRANSPORTE EN EL PUEBLO DE RUBIELOS DE MORA (TERUEL)

Este es un formulario para la investigación realizada como trabajo final de master del Master en Gestión y Planificación de Ingeniería Civil de la Universidad Politécnica de Valencia. Es una encuesta con fines plenamente académicos y totalmente anónima.

La Universidad Politécnica de Valencia (España) está llevando a cabo esta investigación, en la cual se estudia el impacto de las infraestructuras del transporte en el pueblo de Rubielos de Mora (Teruel).

En la actualidad, las infraestructuras más cercanas que pasan por el pueblo de Rubielos de Mora (Teruel) son: La autovía A-23 que se abrió en 2005 el tramo que pasa cercano al pueblo y la línea de ferrocarril que conecta Valencia - Sagunto - Teruel - Zaragoza que no tiene parada en el pueblo.

El objetivo de esta encuesta es averiguar la relación que existe entre la lejanía de estas infraestructuras y la calidad de vida en Rubielos de Mora.

Participación:

Su participación es muy valiosa y totalmente voluntaria. Se estima que el tiempo necesario para rellenar la encuesta oscila entre 5 y 10 minutos. Esta encuesta es anónima. La información proporcionada es estrictamente confidencial.

Cuando termine la encuesta pulse enviar y cierre la ventana.  
Si quiere que otra persona conteste la encuesta, pulse enviar y luego pulse enviar otra respuesta.

Gracias por su colaboración.

**\*Obligatorio**

## INFORMACIÓN GENERAL

---

### 1. SEXO \*

*Marca solo un óvalo.*

- HOMBRE  
 MUJER

### 2. EDAD \*

*Marca solo un óvalo.*

- menos de 18  
 18-25  
 26-35  
 36-45  
 46-55  
 56-65  
 mas de 65

**3. ESTADO CIVIL \***

*Marca solo un óvalo.*

- SOLTERO/A
- CON PAREJA (con novio/a , casado/a , pareja de hecho.....)
- SEPARADO/A O DIVORCIADO/A
- VIUDO/A

**4. ¿TIENE PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO? (NIÑOS PEQUEÑOS, PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, PERSONAS DE LA TERCERA EDAD...)**

*Marca solo un óvalo.*

- SI
- NO

**5. LUGAR DE NACIMIENTO \***

*Marca solo un óvalo.*

- PROVINCIA DE TERUEL
- PROVINCIA DE ZARAGOZA
- PROVINCIA DE CASTELLÓN
- PROVINCIA DE VALENCIA
- OTROS

**6. ¿DISPONE DE CARNET DE CONDUCIR? \***

*Marca solo un óvalo.*

- SI *Pasa a la pregunta 7.*
- NO *Pasa a la pregunta 8.*

## INFORMACIÓN GENERAL

**7. ¿DESDE QUE AÑO TIENE CARNET DE CONDUCIR? \***

*Marca solo un óvalo.*

- DESDE ANTES DEL 2005
- DESDE 2005 O DESPUES DE 2005

## INFORMACIÓN GENERAL

**8. ¿DISPONE DE COCHE PARA DESPLAZARSE SIEMPRE QUE QUIERA? (AUNQUE EL COCHE NO SEA SUYO) \***

*Marca solo un óvalo.*

- SI
- NO

### 9. EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA

Marca solo un óvalo.

- EDUCACIÓN BÁSICA
- EDUCACIÓN SECUNDARIA
- BACHILLER
- CICLO FORMATIVO GRADO MEDIO
- CICLO FORMATIVO GRADO SUPERIOR
- UNIVERSIDAD
- MASTER
- DOCTORADO

### 10. ¿VIVE EN RUBIELOS DE MORA? \*

Solo conteste que si, si duerme en Rubielos de Mora la mayoría de días, por ejemplo si estudia en Valencia y solo va a Rubielos de Mora los fines de semana, marque la respuesta del no.

Marca solo un óvalo.

- SI *Pasa a la pregunta 11.*
- NO *Pasa a la pregunta 16.*

## INFORMACIÓN GENERAL

### 11. ¿DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA? \*

Marca solo un óvalo.

- DESDE ANTES DE 2005
- DESDE 2005 O DESPUÉS DE 2005

### 12. ¿TRABAJA FUERA DE RUBIELOS? \*

Marca solo un óvalo.

- SI *Pasa a la pregunta 13.*
- NO *Pasa a la pregunta 14.*

## INFORMACIÓN GENERAL

### 13. ¿A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA? \*

Marca solo un óvalo.

- a menos de 10 KM
- entre 10 y 20 KM
- entre 20 y 30 KM
- entre 30 y 40 KM
- a mas de 40 KM
- En Teruel

## INFORMACIÓN GENERAL

14. **¿ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS? \***

Marca solo un óvalo.

- SI *Pasa a la pregunta 15.*  
 NO *Pasa a la pregunta 19.*

## INFORMACIÓN GENERAL

15. **¿ A QUE DISTANCIA ESTUDIA? \***

Marca solo un óvalo.

- a menos de 10 KM  
 entre 10 y 20 KM  
 entre 20 y 30 KM  
 entre 30 y 40 KM  
 a mas de 40 KM  
 En Teruel

*Pasa a la pregunta 19.*

## INFORMACIÓN GENERAL

16. **¿DONDE VIVE? \***

Marca solo un óvalo.

- PROVINCIA DE TERUEL  
 PROVINCIA DE ZARAGOZA  
 PROVINCIA DE CASTELLÓN  
 PROVINCIA DE VALENCIA  
 OTROS

17. **¿CADA CUANTO VA A RUBIELOS DE MORA? \***

Marca solo un óvalo.

- TRABAJO EN RUBIELOS DE MORA  
 LOS FINES DE SEMANA  
 DOS VECES AL MES  
 UNA VEZ AL MES  
 PUNTUALMENTE COMO EN FIESTAS DE VERANO, EN NAVIDAD, SEMANA SANTA....

18. **¿CÓMO SUELE IR A RUBIELOS DE MORA? (MARQUE TANTAS RESPUESTAS COMO CONSIDERE NECESARIO) \***

Selecciona todos los que correspondan.

- EN MI COCHE  
 COMPARTO COCHE CON OTRAS PERSONAS COMO AMIGOS O CON LA FAMILIA  
 EN AUTOBÚS  
 EN TREN  
 OTROS

## PREGUNTAS SOBRE EL TRANSPORTE EN RUBIELOS DE

## MORA

### 19. USO Y PERCEPCIÓN DEL FERROCARRIL Y DEL AUTOMÓVIL \*

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término mdio	Bastante	Mucho
¿Cuánto considera que no tener estación de ferrocarril es una desventaja para Rubielos?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La autovía no pasa próxima a Rubielos, ¿Cuánto considera esto una desventaja para el pueblo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imagínese que Rubielos tuviese estación de ferrocarril en el pueblo ¿Consideraría importante los horarios de los trenes diarios?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imagínese que Rubielos tuviese estación de ferrocarril en el pueblo ¿Le daría importancia al precio del billete?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que viajar en tren es más cómodo que viajar en coche?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Si pudiese desplazarse en tren para ir desde Rubielos o hasta Rubielos ¿Cuánto le parecería de importante poder aprovechar el viaje para leer, estudiar, trabajar, ver una película....?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Si hubiese tren en Rubielos, lo consideraría como una buena alternativa al coche?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Para los habitantes de Rubielos tener un coche es una necesidad ¿Cuánto considera que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que el precio del combustible afecta a la calidad de vida de los habitantes de Rubielos?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Que se construya una autovía o una línea de ferrocarril cerca de un pueblo tiene efectos negativos, como la expropiación de tierras o la contaminación del aire ¿Cuánto cree que deberían construirse igualmente?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**20. IMPACTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA VIDA \***

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
¿Cuánto cree que vivir en Rubielos supone un problema a la hora de acceder a hospitales o centros de enseñanza?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En relación a la pregunta anterior. ¿Cuánto cree que esto afecta al bienestar de los habitantes de Rubielos?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Si hay mejores accesos, los habitantes de un pueblo pueden elegir trabajar en otro lugar sin tener que mudarse, mientras que si el transporte es malo deben vivir en la localidad donde se encuentra su trabajo, ¿Cuánto cree que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que mejoraría la calidad de vida de los habitantes de Rubielos si se mejorase la red de transporte del pueblo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto piensa que los habitantes de Rubielos no pueden acceder a actividades como ir de compras o al cine en otras ciudades por no estar mejor comunicados?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rubielos NO es un pueblo aislado, ¿Cuánto considera que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**21. DESARROLLO RURAL Y MOVILIDAD \***

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
¿Cuánto piensa que la autovía y el ferrocarril podrían hacer que creciese el turismo en Rubielos?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cree que si Rubielos contase con mejores accesos (autovía, estación de tren en el pueblo...) aumentaría el número de negocios en el pueblo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cree que si Rubielos contase con mejores accesos (autovía, estación de tren en el pueblo...) habría un crecimiento económico en el pueblo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Cuánto cree que si Rubielos contase con mejores accesos se reduciría la pobreza de sus habitantes?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Considera importante la inversión en infraestructura para el desarrollo rural?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 22. MIGRACIÓN Y TRANSPORTE \*

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
En Rubielos se está viviendo un fuerte descenso del número de habitantes, ¿Cuánto cree que esto tiene que ver con la falta de una buena red de transporte (como estación de ferrocarril y autovía)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Piensa que con una mejor red de transporte crecería el número de habitantes de Rubielos?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Si hubiese mejor transporte habría más niños en Rubielos ¿Cuánto cree que esta frase es cierta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Con una mejor red de transporte, los jóvenes de Rubielos podrían trabajar y estudiar sin la necesidad de mudarse a otras ciudades, ya que podrían ir y volver el mismo día ¿Cuánto cree que esto es cierto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 23. PREGUNTA GLOBAL

Marca solo un óvalo por fila.

	Nada	Poco	Término medio	Bastante	Mucho
Teniendo en cuenta todo lo anterior, se podría decir que la construcción de una línea de ferrocarril con parada en el pueblo y/o la construcción de una autovía más cercana al pueblo podría tener un impacto muy positivo en la vida de los habitantes de Rubielos ¿Cuánto esta de acuerdo con esta frase?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



## 9.2. Anexo 2. Búsqueda bibliométrica

**Tabla 87: Artículos encontrados para cada combinación, para los apartados A y B**

Palabras de búsqueda	Útiles tras depuración*	Tras leer abstract**
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural train	3	1
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural commute	7	3
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural mobility	71	2
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural transport	65	5
train rural impact	16	X
rail rural impact	14	1
rail rural accessibility	5	2
train rural accessibility	4	X
rural development train	27	X
rural development rail	18	1
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural road	45	4
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural highway	20	2
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural mobility	55	4
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural transport	37	4
road rural impact	161	5
highway rural impact	104	1
road rural accessibility	33	X
highway rural accessibility	14	3
rural development road	224	5
rural development highway	98	X
Commute road rural	5	X
rual car importnace	14	X
Dual carriageway	0	X



\* La criba consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....

\*\* Antes de leer el abstract se eliminaron los artículos que se iban repitiendo de las búsquedas anteriores.

**Tabla 88: Combinación de palabras para los apartados C, D, G y H**

Palabras de búsqueda	Tras depuración*	Tras leer abstract
social exclusion rail/train	12	1
social exclusion rural	191	6
social exclusion rural rail/train	2	1
exclusion rail/rain	28	4
exclusion rural rail/train	5	X
segregation rail/train	18	4
segregation rural rail/train	3	X
social exclusion regional rail/train	1	X
segregation regional rail/train	6	X
social exclusion mobility	166	2
social exclusion mobility rail/train	6	1
social exclusion rural mobility	14	5
social exclusion mobility rural rail/train	0	X
exclusion mobility rail/train	8	1
exclusion mobility rural	16	2
exclusion mobility rural rail/train	0	X
segregation mobility	7	X
segregation mobility rail/train	2	1

segregation rural mobility	3	X
segregation rural mobility rail/train	0	X
social exclusion regional mobility	0	X
social exclusion regional mobility rail/train	0	X
segregation regional	3	X
segregation regional mobility rail/train	0	X
social exclusion accessibility	70	9
social exclusion accessibility rail/train	1	X
social exclusion accessibility rural	12	X
social exclusion rural accessibility rail/train	0	X
segregation accessibility	3	1
exclusion accessibility	5	1
exclusion accessibility rail/rain	1	X
exclusion rural accessibility	13	X
exclusion rural accessibility rail/train	0	X
segregation accessibility rail/train	5	1
segregation rural accessibility	1	X
segregation rural accessibility rail/train	0	X
social exclusion accessibility regional	7	2
social exclusion accessibility regional rail/train	0	X
segregation accessibility regional	3	X
segregation regional accessibility rail/train	2	X
social exclusion transport	95	9
social exclusion transport rail/train	7	X
social exclusion rural transport	14	X
social exclusion rural transport rail/train	2	X
exclusion transport rail/rain	6	X
exclusion transport rural	14	3
exclusion rural transport rail/train	2	X

segregation transport	0	X
segregation transport rail/train	8	X
segregation transport rural	2	X
segregation rural transport rail/train	1	X
social exclusion transport regional	8	4
social exclusion transport regional rail/train	1	X
segregation transport regional	4	2
segregation transport regional rail/train	3	X
social exclusion transport disadvantage	16	8
social exclusion transport disadvantage rail/train	1	X
social exclusion rural transport disadvantage	4	3
social exclusion rural transport disadvantage rail/train	0	X
exclusion transport disadvantage rail/rain	1	X
exclusion transport disadvantage rural	4	X
exclusion rural transport disadvantage rail/train	0	X
segregation transport disadvantage	1	1
segregation transport disadvantage rail/train	0	X
segregation transport disadvantage rural	0	X
segregation rural transport disadvantage rail/train	0	X
social exclusion transport disadvantage regional	1	X
social exclusion transport disadvantage regional rail/train	0	X
segregation transport disadvantage regional	0	X
segregation transport disadvantage regional rail/train	0	X
social exclusion commute	2	1
social exclusion commute rail/train	0	X
social exclusion commute rural	0	X
social exclusion commute rural rail/train	0	X

exclusion commute rail/rain	0	X
exclusion commute rural	0	X
exclusion rural commute rail/train	0	X
segregation commute	3	X
segregation commute rail/train	4	X
segregation commute rural	1	X
segregation commute rural rail/train	0	X
social exclusion commute regional	0	X
social exclusion commute regional rail/train	0	X
segregation commute regional	1	X
segregation commute regional rail/train	2	X
social exclusion access	4	X
social exclusion access rail/train	5	X
social exclusion access rural	37	X
social exclusion rural access rail/train	2	X
exclusion access rail/rain	5	X
exclusion access rural	52	X
exclusion rural access rail/train	2	X
segregation access	5	X
segregation access rail/train	2	X
segregation access rural	10	X
segregation rural access rail/train	1	X
social exclusion access regional	11	X
social exclusion regional access rail/train	1	X
segregation access regional	7	X
segregation regional access rail/train	1	X

rural disconnection train/rail	0	X
Rural daily travel	14	2
rural mobility road	23	4
rural mobility highway	15	1
exclusion rural mobility road	2	X
exclusion rural mobility highway	0	X
social exclusion rural mobility road	2	X
social exclusion rural mobility highway	0	X
segregation rural mobility road	0	X
Segregation rural mobility highway	0	X
rural mobility	42	3
exclusion mobility road	4	X
exclusion mobility highway	1	X
social exclusion mobility road	4	X
social exclusion mobility highway	1	X
segregation mobility road	6	X
segregation mobility highway	2	X
rural accessibility road	28	5
rural accessibility highway	10	X
exclusion rural accessibility road	2	X
exclusion rural accessibility highway	0	X
social exclusion rural accessibility road	2	X
social exclusion rural accessibility highway	0	X
segregation rural accessibility road	0	X
segregation rural accessibility highway	0	X
exclusion accessibility road	4	1

exclusion accessibility highway	1	X
social exclusion accessibility road	4	X
social exclusion accessibility highway	0	X
segregation accessibility road	2	X
segregation accessibility highway	0	X
rural transport road	49	2
rural transport highway	67	X
exclusion rural transport road	3	1
exclusion rural transport highway	0	X
social exclusion rural transport road	3	X
social exclusion rural transport highway	0	X
segregation rural transport road	0	X
segregation rural transport highway	0	X
exclusion transport road	10	1
exclusion transport highway	0	X
social exclusion transport road	8	X
social exclusion transport highway	0	X
segregation transport road	5	X
segregation transport highway	3	X
rural transport disadvantage road	1	X
rural transport disadvantage highway	1	X
exclusion rural transport disadvantage road	0	X
exclusion rural transport disadvantage highway	0	X
social exclusion rural transport disadvantage road	0	X
social exclusion rural transport disadvantage highway	0	X
segregation rural transport disadvantage road	0	X

segregation rural transport disadvantage highway	0	X
rural transport disadvantage	6	2
exclusion transport disadvantage road	0	X
exclusion transport disadvantage highway	0	X
social exclusion transport disadvantage road	0	X
social exclusion transport disadvantage highway	0	X
segregation transport disadvantage road	0	X
segregation transport disadvantage highway	0	X
rural commute road	3	X
rural commute highway	2	X
exclusion rural commute road	0	X
exclusion rural commute highway	0	X
social exclusion rural commute road	0	X
social exclusion rural commute highway	0	X
segregation rural commute road	0	X
segregation rural commute highway	0	X
rural commute	12	1
exclusion commute road	0	X
exclusion commute highway	0	X
social exclusion commute road	0	X
social exclusion commute highway	0	X
segregation commute road	0	X
segregation commute highway	0	X
rural access road	2	1
rural access highway	32	1
exclusion rural access road	1	X

exclusion rural access highway	0	X
social exclusion rural access road	1	X
social exclusion rural access highway	0	X
segregation rural access road	0	X
segregation rural access highway	0	X
exclusion access road	5	X
exclusion access highway	1	X
social exclusion access road	4	X
social exclusion access highway	0	X
segregation access road	7	X
segregation access highway	2	X
rural development road	13	1
rural development highway	3	X
exclusion rural development road	1	X
exclusion rural development highway	0	X
social exclusion rural development road	1	X
social exclusion rural development highway	0	X
segregation rural development road	0	X
segregation rural development highway	0	X
exclusion development road	12	X
exclusion development highway	2	X
social exclusion development road	7	X
social exclusion development highway	1	X
segregation development road	10	X
segregation development highway	6	X
rural disconnection road	1	X



rural disconnection highway	0	X
exclusion rural disconnection road	0	X
exclusion rural disconnection highway	0	X
social exclusion rural disconnection road	0	X
social exclusion rural disconnection highway	0	X
rural impact highway	17	3
exclusion rural impact road	3	X
exclusion rural impact highway	0	X
social exclusion rural impact road	3	X
social exclusion rural impact highway	0	X
segregation rural impact road	1	X
segregation rural impact highway	0	X
exclusion rural impact	10	X
exclusion impact highway	2	X
social exclusion impact road	10	X
social exclusion impact highway	0	X
segregation impact road	6	X
segregation impact highway	6	X
rural car importnace	11	X
rural highway	8	X
rural development accessibility	2	X

\* La criba consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....

\*\* Antes de leer el abstract se eliminaron los artículos que se iban repitiendo de las búsquedas anteriores.

Tabla 89: Apartados E, F, I y J

Palabras de búsqueda	Tras depuración*	Tras leer abstract
rural exodus rail/railway/train	2	1
rural exodus road/highway/freeway/motorway	2	1
rural exodus transport	5	1
rural exodus mobility	9	3
rural migration rail/railway/train	10	2
rural migration road/highway/freeway/motorway	22	3
rural migration transport	13	4
rural resettlement rail/railway/train	0	X
rural resettlement road/highway/freeway/motorway	4	1
rural resettlement transport	3	X
rural resettlement mobility	7	1
rural depopulation rail/railway/train	1	X
rural depopulation road/highway/freeway/motorway	6	1
rural depopulation transport	5	4
rural depopulation mobility	6	4
rural growth population rail/railway/train	5	1
rural growth population road/highway/freeway/motorway	31	6
rural growth population transport	14	1
rural growth population mobility	24	7

\* La criba consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....

\*\* Antes de leer el abstract se eliminaron los artículos que se iban repitiendo de las búsquedas anteriores.

**Tabla 90: Artículos seleccionados para cada combinación de los apartados A y B**

Combinación de palabras	Artículos encontrados tras la depuración* y la eliminación de los que se iban repitiendo
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural rail	Transportation for Hong Kong requires solutions to issues and problems (Chow, C.K. 1992) Rail access and subjective well-being: Evidence from quality of life surveys (Wu, W. 2015)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural train	From rural poverty to urban deprivation? The plight of Chineserural-urban migrants through the lens of Last Train Home (Li, N. 2012)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural commute	Why live far? - Insights from modeling residential location choice in Bangladesh (Choudhury, C.F. 2015) Variations in employment transportation outcomes: Role of site-level factors (Thakuria Vonu, P. 2011) Determining the welfare effects of introducing a cap-and-share scheme on rural commuters (McNamara, D. 2011)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural mobility	The sustainability of a car dependent settlement pattern: An evaluation of new rural settlement in Ireland (McGrath, B. 1999) Are Rural Women Mobility Deprived? - A Case Study from Scotland (Noack, E. 2011)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural transport	Promoting social inclusion in a deregulated environment: Extending accessibility using collective taxi-based services (Mulley, C. 2010) The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications (Jones, P. 2012) Integrated Transport System of the South-Moravian Region and its impact on rural development (St'astná, M. 2015) Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation (Farrington, J. 2005) Improving africa's roads: Modelling infrastructure investment and its effect on sectoral production behaviour (Schürenberg-Frosch, H. 2014)
rail rural impact	Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences (Taylor, Z. 2006)
rail rural accessibility	Assessing the employment agglomeration and social accessibility impacts of high speed rail in Eastern Australia (Hensher, D.A. 2013)
rural development rail	The determinants of quality of life in rural areas from a geographic perspective: the case of tuscan (Boncinelli, F. 2015)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural road	Infrastructure and rural development: Household perceptions on rural development (Barrios, E.B. 2008) On measuring the benefits of lower transport cost (Jacoby, H.G. 2009) Improving africa's roads: Modelling infrastructure investment and its effect on sectoral production behaviour (Schürenberg-Frosch, H. 2014) Zoning and mode of rural residential land consolidation based on accessibility to production and living facilities (Liu, Y. 2015)

Quality of life/well-being/welfare/wellness rural highway	Evaluating the equity impacts of rural road investment projects on household welfare based on a quantile regression approach: Evidence from Fujian Province (Tian, Y. 2009) Measurement issues of income and non-income welfare indicators: Assessment of pakistan's pro-poor growth (Zaman, K. 2015)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural mobility	Temporary labour migration and sustainable post-conflict return in Sierra Leone (Maconachie, R. 2006) Roads to poverty reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia (Bryceson, D.F. 2008) Are Rural Women Mobility Deprived? - A Case Study from Scotland (Noack, E. 2011) Everyday life, daily mobility and the coping strategies of people living in peripheral localities (Temelová, J. 2011)
Quality of life/well-being/welfare/wellness rural transport	Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation (Farrington, J. 2005) Changes in the structure of car ownership in Spain (Matas, A. 2008) The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being (Delbosc, A. 2011) The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications (Jones, P. 2012)
road rural impact	Social exclusion and rural transport: Gender aspects of a road improvement project in Tshitwe, Northern Province (Mahapa, S.M. 2001) Regional road development, rural and urban poverty: Evidence from China (Fan, S. 2008 ) Development of a management framework for rural roads in developing countries: Integrating socioeconomic impacts (Chamorro, A. 2009) The impacts of highway expansion on population change: An integrated spatial approach (Chi, G. 2010) Remoteness and accessibility in the vulnerability analysis of regional road networks (Taylor, M.A.P. 2012)
highway rural impact	Location modeling of population and land-use change in rural area by new expressway (Kim, S.D. 2007)
highway rural accessibility	The Impacts of Transport Accessibility on Population Change across Rural, Suburban and Urban Areas: A Case Study of Wisconsin at Sub-county Levels (Chi, G. 2012) Narratives of accessibility and social change in Shimshal, Northern Pakistan (Cook, N. 2011) Growing gracefully (Stoeltje, G. 2011)
rural development road	Towards a political economy of roads: Experiences from Peru (Wilson, F. 2004) Spatial diffusion modeling of new residential area for land-use planning of rural villages (Kim, D.S. 2005) From the road to the street, roadside residence and attrition. Strategies for the spatial embedding of mobilities (Bres, A.2006) Public expenditure, growth and poverty reduction in rural Uganda (Fan, S. 2008) Roads and poverty in rural laos: An econometric analysis (Warr, P. 2010)

\* La criba consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....

**Tabla 91: Artículos seleccionados para cada combinación de los apartados C, D, G y H**

Combinación de palabras	Artículos encontrados tras la depuración* y la eliminación de los que se iban repitiendo
social exclusion rural	A redivided land? New agrarian conflicts and questions in Zimbabwe (Worby, E. 2001) Grounding displacement: Uncivil urban spaces in postreform South China (Siu, H.F. 2007) Welfare benefits and social exclusion in Southern Spain (Palacios, S.P.I. 2007) "Population invasion" versus urban exclusion in the Tibetan areas of Western China (Fischer, A.M. 2008) The struggle to belong: Young people on the move in the countryside (Leyshon, M. 2011)
exclusion rail/rain	Mass rapid rail development in South Africa's metropolitan core: Towards a new urban form? (Donaldson, R. 2006) Achieving environmental sustainability beyond technological improvements: Potential role of high-speed rail in the United States of America (Kamga, C. 2014) On the indigenization of social exclusion among young rural-urban migrant workers - The case of Hangzhou, a coastal city in China (Fang, W. 2009)
social exclusion rural mobility	Community transport, social capital and social exclusion in rural areas (Gray, D. 2006)
exclusion mobility rural	Measuring accessibility for inclusive development: A census based index (Bisht, S.S. 2010)
social exclusion accessibility	Fighting for the global catwalk: Formalizing public life in Castlefield (Manchester) and diluting public life in el Raval (Barcelona) (Degen, M. 2003) Transport and social exclusion in London (Church, A. 2000) Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK (Lucas, K. 2006) Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations (van Wee, B. 2011) Assets and opportunities structures for mobility. An analytical approach to the study of accessibility by public transport, welfare and equity (Hernandez, D. 2012) What makes travel 'local': Defining and understanding local travel behavior (Manaugh, K. 2012)
social exclusion accessibility rgional	Social justice for disabled people (Diker, N. 2013) Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development (Qvistrom, M. 2015)
social exclusion transport	Turning the car inside out: Transport, equity and environment (Jain, J. 2001) Integrating transport into 'joined-up' policy appraisal (Jones, P. 2000) Social exclusion, mobility and access (Cass, N.2005) Wedded to the car: women, employment and the importance of

	private transport (Dobbs, L. 2005)
segregation transport regional	Smart city-regionalism across Seattle: Progressing transit nodes in labor space? (Dierwechter, Y. 2013)
social exclusion transport disadvantage	Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage (Currie, G. 2010) Transport related social exclusion in new zealand: Evidence and challenges (Rose, E. 2009) Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary results (Currie, G. 2009) Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being (Delbosc, A.2011 ) Developing socially inclusive transportation policy: transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria? (Lucas, K. 2012) Transport and social exclusion: Where are we now? (Luas, K. 2012)
social exclusion rural transport disadvantage	Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland (McDonagh, J. 2006) Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa (Lucas, K. 2011) The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being (Delbosc, A. 2011)
social exclusion commute	From exclusionary covenant to ethnic hyperdiversity in Jackson Heights, Queens (Miyares, I.M. 2004)
Rural daily travel	Between "automobility", proximity and immobility, which daily travel patterns for the old residents of outer suburbs? (Pochet, P. 2010) Mode use in long-distance travel (Reichert, A. 2015)
rural mobility road	Rural-urban spatial interaction in the global south: Long-distance mobility changes, desires and restrictions over two decades in rural philippines (Olsson, J. 2012)
rural mobility	Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey (Pucher, J. 2005) Mobility as a driver of change in rural Britain: An analysis of the links between migration, commuting and travel to shop patterns (Findlay, A.M. 2001) Mobility demands and participation in remote rural areas (Osti, G. 2010)
rural accessibility road	Infrastructure and rural development: Household perceptions on rural development (Barrios, E.B. 2008) Roads to poverty reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia (Bryceson, D.F. 2008)
exclusion accessibility road	Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK (Lucas, K. 2006)
rural transport disadvantage	Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach (Kamruzzaman, M. 2012)
rural access road	Access to markets and the benefits of rural roads (Jacoby, H.G. 2000)
rural development road	Regional road development, rural and urban poverty: Evidence from China (Fan, S. 2008)
rural impact highway	Global economic integration and local community resilience: Road paving and rural demographic change in the

	Southwestern Amazon (Perz, S.G. 2010) The impacts of highway expansion on population change: An integrated spatial approach (Chi, G. 2010)
--	---

\* La criba consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....

**Tabla 92: Artículos seleccionados para cada combinación de los apartados E, F, i y J**

Combinación de palabras	Artículos encontrados tras la depuración* y la eliminación de los que se iban repitiendo
rural exodus rail/railway/trian	Testing the decentralization effects of rail systems: Empirical findings from Israel (Israel, E. 2010)
rural exodus road/higway/freeway/motoway	Drivers of rural exodus from Amazonian headwaters (Parry, L. 2010)
rural exodus transport	A country on the move: International migration in post-communist Albania (Carletto, C. 2006)
rural exodus mobility	Why are women leaving? The mobility continuum as an explanation of rural masculinization process (Camarero, L. 2008) Repopulation and rural mobilities (Bessi-Piettri 2001) Out-migration and land-use change in agricultural frontiers: Insights from Altamira settlement project (VanWey, L.K. 2012)
rural migration rial/railway/train	From rural poverty to urban deprivation? The plight of Chinese rural-urban migrants through the lens of Last Train Home (Li, N. 2012)
rural migration road/higway/freeway/motoway	Global economic integration and local community resilience: Road paving and rural demographic change in the Southwestern Amazon (Perz, S.G. 2010)
rural migration transport	Spatial analysis of the urban-to-rural migration determinants in the viennese metropolitan area. A transition from suburbia to postsuburbia? (Helbich, M. 2009) Spatial pattern of structural ageing in Eastern Croatia: Evolution and explanations (Jukic, M. 2015)
rural resettlement mobility	Planned resettlement, unexpected migrations and cultural trauma in Laos (Evrard, O. 2004)
rural depopulation road/higway/freeway/motoway	Habitat loss, fragmentation, and alteration - Quantifying the impact of land-use changes on a Spanish dehesa landscape by use of aerial photography and GIS (Plieninger, T. 2006)
rural depopulation transport	Changes in social milieu and quality of life in depopulating areas of the czech republic (Ourednicek, M. 2011) Mobility demands and participation in remote rural areas (Osti, G. 2010)
rural depopulation mobility	Immigration to rural Catalan. Rurality contexts and migration of foreign women to small towns (Soronellas, M. 2014)



rural growth population road/higway/freeway/moto rway	The impacts of highway expansion on population change: An integrated spatial approach (Chi, G. 2010) A tale of two roads: Land tenure, poverty, and politics on the Guatemalan frontier (Carr, D. 2006) Patterns of population growth in peri-urban accra, ghana (Doan, P. 2012)
rural growth population transport	Urban-Rural Synergies: An Explorative Study at the NUTS3 Level (Van Leeuwen, E. 2015)
rural growth population mobility	Hunting for hotspots in the countryside of Northern Sweden (Turner, L.M. 2013) The Role of Migration in the Urban Transition: A Demonstration From Albania (Lerch, M. 2014) The rural population in Catalonia: Between the slope and revitalization (García Coll, A. 2005) Repopulation and rural mobilities (Bessy-Pietri, P. 2001)

*\* La criba consistió en centrar los años entre el 2000 y el presente, seleccionar buscar solo artículos y que las palabras se encontrasen en el título. También se depuro en el apartado: sujet area y se excluyo de la búsqueda los temas no relacionados, como medicina, salud, química....*

**Tabla 93. Lista total de artículos con autores y año de publicación**

Access to markets and the benefits of rural roads (Jacoby, H.G. 2000)
Mobility in development context: Changing perspectives, new interpretations, and the real issues (Leinbach, T.R. 2000)
Transport and social exclusion in London (Church, A. 2000)
Integrating transport into 'joined-up' policy appraisal (Jones, P. 2000)
The repopulation of rural Scotland: opportunity and threat (Stockdale, A. 2000)
Influence of bus-based park and ride facilities on users' car traffic (Parkhurst, G. 2000)
Alternatives to census-based indicators of social disadvantage in rural communities (Higgs, G. 2000)
Turning the car inside out: Transport, equity and environment (Jain, J. 2001)
Commuting, migration, and rural-urban population dynamics (Renkow, M. 2000)
Size and growth of urban centers in French labor market areas: Consequences for rural population and employment (Schmitt, B. 2000)
Rural employment in industrialised countries (Bryden, J. 2000)
The restructuring of rural Spain? (Hoggart, K., 2001)
A redivided land? New agrarian conflicts and questions in Zimbabwe (Worby, E. 2001)
Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion (Hine, J. 2001)
Mobility as a driver of change in rural Britain: An analysis of the links between migration, commuting and travel to shop patterns (Findlay, A.M. 2001)
Car dependence in rural Scotland: Transport policy, devolution and the impact of the fuel duty escalator (Gray, D. 2001)
Choosing rural road investments to help reduce poverty (Van de Walle, D. 2002)



The "smart growth" debate: Best practices for urban transportation planning (Miller, J.S. 2002)
Using accessibility measures to integrate land use and transport policy in Edinburgh and the Lothians (Halden, D. 2002)
Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility (Kenyon, S. 2002)
Modal integration of bus and car in UK local transport policy: The case for strategic environmental assessment (Parkhurst, G. 2002)
Return migration in Andalusia, Spain (Rodríguez, V., 2002)
Rural population density: Its impact on social and demographic aspects of rural communities (Smailes, P.J., 2002)
Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia (Nutley, S. 2003)
Sustainable transportation and land development on the periphery: A case study of Freiburg, Germany and Chula Vista, California (Ryan, S. 2003)
Lifestyles, choice of housing location and daily mobility: The lifestyle approach in the context of spatial mobility and planning (Scheiner, J. 2003)
Fighting for the global catwalk: Formalizing public life in Castlefield (Manchester) and diluting public life in el Raval (Barcelona) (Degen, M. 2003)
Assessing the potential for a 'railway renaissance' in Great Britain (Shaw, J. 2003)
Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions (Geurs, K.T. 2004)
The geography of disadvantage in rural Scotland (Pacione, M. 2004)
Towards a political economy of roads: Experiences from Peru (Wilson, F. 2004)
From exclusionary covenant to ethnic hyperdiversity in Jackson Heights, Queens (Miyares, I.M. 2004)
Planned resettlement, unexpected migrations and cultural trauma in Laos (Evrard, O. 2004)
Rural out-migration: Community consequences and individual migrant experiences (Stockdale, A., 2004)
Place, nature and migration: Student's attachment to their rural home places (Wiborg, A. 2004)
Motility: Mobility as capital (Kaufmann, V., 2004)
Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation (Farrington, J. 2005)
Lifestyles, spatial configurations and quality of life in daily travel: an explorative simulation study (Ritsema van Eck, J. 2005)
Valuing rail access using transport innovations (Gibbons, S. 2005)
Spatial diffusion modeling of new residential area for land-use planning of rural villages (Kim, D.S. 2005)
Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey (Pucher, J. 2005)
Has rural infrastructure rehabilitation in Georgia helped the poor? (Lokshin, M. 2005)
Monitoring rural travel behaviour: A longitudinal study in Northern Ireland 1979-2001 (Nutley, S. 2005)
Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport (Dobbs, L. 2005)
Social exclusion, mobility and access (Cass, N.2005)
Commuting on the Canadian prairies and the urban/rural divide (Partridge, J. 2005)

Do migrants react to infrastructure difference between urban and rural areas? Development of an extended Harris-Todaro model (Issah, I. 2005)
Approach to return migration in Aragón (Lardies Bosque, R., 2005)
Rural population change in Nova Scotia, 1991-2001: Bivariate and multivariate analysis of key drivers (Milwarad, H. 2005)
Highways and population change (Voss, P.R. 2006)
Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences (Taylor, Z. 2006)
Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK (Lucas, K. 2006)
The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership (Paulley, N. 2006)
Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland (McDonagh, J. 2006)
Community transport, social capital and social exclusion in rural areas (Gray, D. 2006)
Temporary labour migration and sustainable post-conflict return in Sierra Leone (Maconachie, R. 2006)
Modeling and analysis of the link between accessibility and employment growth (Ozbay, K. 2006)
Mass rapid rail development in South Africa's metropolitan core: Towards a new urban form? (Donaldson, R. 2006)
Job accessibility impacts of intensive and multiple land-use scenarios for the Netherlands' Randstad Area (Geurs, K.T. 2006)
Basing transport planning on principles of social justice (Martens, K. 2006)
A country on the move: International migration in post-communist Albania (Carletto, C. 2006)
Habitat loss, fragmentation, and alteration - Quantifying the impact of land-use changes on a Spanish dehesa landscape by use of aerial photography and GIS (Plieninger, T. 2006)
A tale of two roads: Land tenure, poverty, and politics on the Guatemalan frontier (Carr, D. 2006)
The role of a 'retirement transition' in the repopulation of rural areas (Stockdale, A. 2006)
Migration: Pre-requisite for rural economic regeneration? (Stockdale, A., 2006)
Immigration in rural areas and small Spanish Cities: Current situation (Moren Algret, R., 2006)
Relationships between commuting distance, frequency and telework in Finland (Helminen, V. 2007)
Accessibility to basic services in one of the most sparsely populated areas in Europe: The province of Teruel (Spain) (Escalona-Orcao, A.I. 2007)
Location modeling of population and land-use change in rural area by new expressway (Kim, S.D. 2007)
Transport and the rural economy: Institutions and institutional change in Ambeso Village, Indonesia (Sabandar, W. 2007)
Transport policy and the car divide in the UK, the US and France: Beyond the environmental debate (Fol, S. 2007)
The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography (Farrington, J.H. 2007)
Grounding displacement: Uncivil urban spaces in postreform South China (Siu, H.F. 2007)

Britain's national railway network: fit for purpose in the 21st century? (Haywood, R. 2007)
Using Q methodology to develop more perceptive insights on transport and social inclusion (Raje, F. 2007)
Accessibility, mobility and transport-related social exclusion (Preston, J. 2007)
Able to come and go: Reproducing gender in female rural-urban migration in the Red River Delta (Resurreccion, B.P. 2007)
Suburbanisation, mobility and the 'good life in the country': A lifestyle approach to the sociology of urban sprawl in Germany (Jetzkowitz, J. 2007)
The 'green green grass of home'? Return migration to rural Ireland (Ni Laoire, C., 2007)
Re-populating rural studies: Migrations, movements and mobilities (Milbourne, P., 2007)
Measuring regional cohesion effects of large-scale transport infrastructure investments: An accessibility approach (López, E. 2008)
The future of services in rural England: The drivers of change and a scenario for 2015 (Moseley, M.J. 2008)
Regional road development, rural and urban poverty: Evidence from China (Fan, S. 2008)
Roads to poverty reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia (Bryceson, D.F. 2008)
Public expenditure, growth and poverty reduction in rural Uganda (Fan, S. 2008)
Changes in the structure of car ownership in Spain (Matas, A. 2008)
Infrastructure and rural development: Household perceptions on rural development (Barrios, E.B. 2008)
Population invasion versus urban exclusion in the Tibetan areas of Western China (Fischer, A.M. 2008)
How to plan for regional accessibility? (Straatemeier, T. 2008)
Why are women leaving? The mobility continuum as an explanation of rural masculinization process (Camarero, L. 2008)
Survival and expansion: Migrants in Greek Rural Regions (Kasimis, C. 2008)
Ruralphilia and urbophobia versus urbophilia and ruralphobia? Lessons from immigrant integration processes in small towns and rural areas in Spain (Moren-Alegret, R. 2008)
Landscape influence on recent rural migration in the U.S.(McGrananhan, D.A. 2008)
New waves of immigration to small towns and rural areas in Portugal (Fonseca, M.L. 2008)
Spatio-temporal analysis of urban spatial interaction in globalizing China-A case study of beijing-shanghai corridor (Wu, W. 2009)
Development of a management framework for rural roads in developing countries: Integrating socioeconomic impacts (Chamorro, A. 2009)
On measuring the benefits of lower transport cost (Jacoby, H.G. 2009)
The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport (Stanley, J. 2009)
Highway infrastructure investment and county employment growth: A dynamic panel regression analysis (Jiwattanakupaisarn, P. 2009)
Mapping accessibility in Belgium: a tool for land-use and transport planning? (Vandenbulcke, G. 2009)

Transport related social exclusion in new zealand: Evidence and challenges (Rose, E. 2009)
On the indigenization of social exclusion among young rural-urban migrant workers - The case of Hangzhou, a coastal city in China (Fang, W. 2009)
Actual and perceived car dependence: Likely implications of enforced reductions in car use for livelihoods, lifestyles, and well-being (Lucas, K. 2009)
Spatial analysis of the urban-to-rural migration determinants in the viennese metropolitan area. A transition from suburbia to postsuburbia? (Helbich, M. 2009)
Neo-rurality and its meanings the case of navarre (Rivera, M.J. 2009)
Mobilities, vulnerabilities and sustainabilities: Exploring pathways from denial to sustainable rural development (Marsden, T. 2009)
Can knowledge improve population forecasts at subcounty levels? (Guangqing, C.H.I. 2009)
Transport geography and new European realities: a critique (Hall, D. 2010)
Promoting social inclusion in a deregulated environment: Extending accessibility using collective taxi-based services (Mulley, C. 2010)
A dynamic analysis of household car ownership (Nolan, A. 2010)
The impacts of highway expansion on population change: An integrated spatial approach (Chi, G. 2010)
Roads and poverty in rural laos: An econometric analysis (Warr, P. 2010)
Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne - Updated results (Currie, G. 2010)
Modelling the social and psychological impactsof transport disadvantage (Currie, G. 2010)
Between "automobility", proximity and immobility, which daily travel patterns for the old residents of outer suburbs? (Pochet, P. 2010)
Rural melting-pots, mobilities and fragilities: Reflections on the Spanish case (Oliva, J. 2010)
Modelling the social and psychological impactsof transport disadvantage (Currie, G. 2010)
Residential mobilities and house building in rural Ireland: Evidence from three case studies (Gkartzios, M. 2010)
Rural-to-Urban commuting: Three degrees of integration (Prtridge, M.D. 2010)
Rural melting-pots, mobilities and fragilities: Reflections on the Spanish case (Olivia, J. 2010)
The diverse geographies of rural gentrification in Scotland (Stockdale, A. 2010)
Testing the decentralization effects of rail systems: Empirical findings from Israel (Israel, E. 2010)
Mobility demands and participation in remote rural areas (Osti, G. 2010)
Global economic integration and local community resilience: Road paving and rural demographic change in the Southwestern Amazon (Perz, S.G. 2010)
Drivers of rural exodus from Amazonian headwaters (Parry, L. 2010)
Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context (Kenyon, S. 2011)
Developing and applying interactive visual tools to enhance stakeholder engagement in accessibility planning for mobility disadvantaged groups (Jones, P. 2011)
R-Tresis: developing a transport model system for regional New South Wales (Bain, S. 2011)

Variations in employment transportation outcomes: Role of site-level factors (Thakuria Vonu, P. 2011)
Determining the welfare effects of introducing a cap-and-share scheme on rural commuters (McNamara, D. 2011)
Are Rural Women Mobility Deprived? - A Case Study from Scotland (Noack, E. 2011)
Participation index: a measure to identify rural transport disadvantage? (Kamruzzaman, M. 2011)
Commuting trips within tours: How is commuting related to land use? (van Acker, V. 2011)
Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment (Baniser, D. 2011)
The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being (Delbosc, A. 2011)
Narratives of accessibility and social change in Shimshal, Northern Pakistan (Cook, N. 2011)
Growing gracefully (Stoeltje, G. 2011)
Socioeconomic impact of the roads: Case study of the "Eix Transversal" in Catalonia, Spain (Obregón-Biosca, S. 2011)
Does accessibility planning address what matters? A review of current practice and practitioner perspectives (Curl, A. 2011)
Subjective well-being related to satisfaction with daily travel (Bergstad, C.J. 2011)
Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being (Delbosc, A.2011 )
Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa (Lucas, K. 2011)
The struggle to belong: Young people on the move in the countryside (Leyshon, M. 2011)
Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations (van Wee, B. 2011)
Transportation landscapes - Lincolnshire's "by-pass" railway (Keeling, D.J. 2011)
Upward occupational mobility of immigrant workers in Spain: Assimilation or occupational segmentation? (Artiles, A.M., 2011)
Small-area population forecasting in an urban setting: A spatial regression approach (Chi, G. 2011)
Why do people decide not to emigrate? A baseline & study for the design of rural development programs In the province of Cuenca (Spain) (Alfonso, A. 2011)
The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications (Jones, P. 2012)
From rural poverty to urban deprivation? The plight of Chinese rural-urban migrants through the lens of Last Train Home (Li, N. 2012)
The potential role of Flexible Transport Services in enhancing rural public transport provision (Velaga, N.R. 2012)
Regional accessibility and spatial impacts of transport networks. An application in Castilla-La Mancha (Spain) (Sánchez-Mateos, H.S.M. 2012)
An examination of the factors that impact upon multiple vehicle ownership: The case of Dublin, Ireland (Caulfield, B. 2012)
Remoteness and accessibility in the vulnerability analysis of regional road networks (Taylor, M.A.P. 2012)



The Varying Impact of Geographic Distance as a Predictor of Dissatisfaction Over Facility Access (Comber, A. 2012)
Transport and social exclusion: Where are we now? (Lucas, K. 2012)
Assets and opportunities structures for mobility. An analytical approach to the study of accessibility by public transport, welfare and equity (Hernandez, D. 2012)
Developing socially inclusive transportation policy: transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria? (Lucas, K. 2012)
What makes travel 'local': Defining and understanding local travel behavior (Manaugh, K. 2012)
Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach (Kamruzzaman, M. 2012)
A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States (Martens, K. 2012)
Social Mobilization in Protest of Trans-boundary Highway Projects: Explaining Contrasting Implementation Outcomes (Perz, S. 2012)
Weekly activity-travel behaviour in rural Northern Ireland: Differences by context and socio-demographic (Hine, J. 2012)
Accessibility and capability: The minimum transport needs and costs of rural households (Smith, N. 2012)
Out-migration and land-use change in agricultural frontiers: Insights from Altamira settlement project (VanWey, L.K. 2012)
Patterns of population growth in peri-urban accra, ghana (Doan, P. 2012)
Moving to the Countryside ... and Staying: Lives beyond Representations (Halfacree, K.H., 2012)
More than counter-urbanisation: Migration to popular and less-popular rural areas in the Netherlands (Bijker, R.A. 2012)
Rural-urban spatial interaction in the global south: Long-distance mobility changes, desires and restrictions over two decades in rural philippines (Olsson, J. 2012)
Migration to less-popular rural areas in the Netherlands: Exploring the motivations (Bijker, R.A., 2012)
Assessing the employment agglomeration and social accessibility impacts of high speed rail in Eastern Australia (Hensher, D.A. 2013)
European integration and national models for railway networks (1840-2010) (Martí-Henneberg, J. 2013)
Structural accessibility for mobility management (Silva, C. 2013)
Quality attributes of public transport that attract car users: A research review (Redman, L. 2013)
The significance of transport mobility in predicting well-being (Vella-Brodrick, D.a. 2013)
Social justice for disabled people (Diker, N. 2013)
Smart city-regionalism across Seattle: Progressing transit nodes in labor space? (Dierwechter, Y. 2013)
Residential dissonance and mode choice (Kamruzzaman, M. 2013)
The wider value of rural rail provision (Johnson, D. 2013)
Mind the gaps: A political economy of the multiple dimensions of China's rural-urban divide (Wang, X. 2013)
Is Foreign Immigration the Solution to Rural Depopulation? The Case of Catalonia (1996-2009) (Byona i Carrasco, J. 2013)

Neorrurals foreigners' settlement in The Alpujarra Granadina: An analysis from their perspective (Bertuglia, A. 2013)
Pre-retirement age migration to remote rural areas (Stockdale, A., 2013)
Rurality and local integration policies: Comparative study of the Provinces of Alicante and Valenci (Dupont, P.L., 2013)
Different areas, different people? Migration to popular and less-popular rural areas in the Netherlands (Bijker, R.A., 2013)
Hunting for hotspots in the countryside of Northern Sweden (Turner, L.M. 2013)
Improving africa's roads: Modelling infrastructure investment and its effect on sectoral production behaviour (Schürenberg-Frosch, H. 2014)
Achieving environmental sustainability beyond technological improvements: Potential role of high-speed rail in the United States of America (Kamga, C. 2014)
Making accessibility analyses accessible: A tool to facilitate the public review of the effects of regional transportation plans on accessibility (Reichert, A. 2015)
Multilevel modelling of Demand Responsive Transport (DRT) trips in Greater Manchester based on area-wide socio-economic data (Wang, C. 2014)
Assessing the equity of carbon mitigation policies for transport in Scotland (Lucas, K. 2014)
Social exclusion, vulnerable groups and driving forces: Towards a social research based policy on car mobility (Jeekel, H. 2014)
Immigrant female entrepreneurs in rural areas. Factor for economic and social sustainability in rural Valencian Community (Sanchez-Flores, S. 2014)
Relationship between freight accessibility and logistics employment in US counties (Van den Heuvel, F.P. 2014)
Changing demographic trends in a traditionally population dispatcher area. The case of the northeast of Segovia (Spain) (Prieto, E.M. 2014)
A life course perspective on urban-rural migration: The importance of the local context (Stockdale, A. 2014)
Interpreting the repopulation of rural communities: The case of private neighbourhoods in kibbutzim (Charney, I., 2014)
Reducing depopulation in rural Spain: The impact of immigration (Collantes F., 2014)
Internal Migration in the United Kingdom: Analysis of an Estimated Inter-District Time Series, 2001-2011 (Lomax, N., 2014)
Unravelling the migration decision-making process: English early retirees moving to rural mid-Wales (Stockdale, A., 2014)
The Role of Migration in the Urban Transition: A Demonstration From Albania (Lerch, M. 2014)
Immigration to rural Catalan. Rurality contexts and migration of foreign women to small towns (Soronellas, M. 2014)
Rail access and subjective well-being: Evidence from quality of life surveys (Wu, W. 2015)
Why live far? - Insights from modeling residential location choice in Bangladesh (Choudhury, C.F. 2015)
Integrated Transport System of the South-Moravian Region and its impact on rural development (St'astná, M. 2015)
The determinants of quality of life in rural areas from a geographic perspective: the case of tuscany (Boncinelli, F. 2015)
Estimating the wider economic benefits of transport investments: The case of the Sydney North West Rail Link project (Legaspi, J. 2015)
Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for

transit-oriented development (Qviström, M. 2015)
Selectivity, spatial autocorrelation and the valuation of transit accessibility (Diao, M. 2015)
Modeling the commute mode share of transit using continuous accessibility to jobs (Owen, A. 2015)
Identifying public transport gaps using time-dependent accessibility levels (Fransen, K. 2015)
Measurement issues of income and non-income welfare indicators: Assessment of pakistan's pro-poor growth (Zaman, K. 2015)
Vulnerability and resilience of transport systems - A discussion of recent research (Mattson, L.G. 2015)
Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capita (Schwanen, T. 2015)
Direct and indirect influences on employed adults' travel in the UK: New insights from the National Travel Survey data 2002-2010 (Jahanshahi, K. 2015)
Urban-Rural Synergies: An Explorative Study at the NUTS3 Level (Van Leeuwen, E. 2015)
Spatial pattern of structural ageing in Eastern Croatia: Evolution and explanations (Jukic, M. 2015)
Mobilities and the English village: Moving beyond fixity in rural West Yorkshire (Goodwin-Hawkins, B. 2015)
"Differentiated citizenship" and the persistence of informal rural credit systems in Amazonia (Mathews, M.C. 2015)
Added value from European Territorial Co-operation: The impact of demographic change in the Alps on the young (Marot, N. 2015)
Can Rural-Urban Household Mobility Indicate Differences in Resource Management within Amazonian Communities? (Nasuti, S. 2015)
Internal Migration and Development: Comparing Migration Intensities Around the World (Bell, M. 2015)
How people move to rural areas: Insights in the residential search process from a diary approach (Bijker, R.A. 2015)





### 9.3. Anexo 3. Análisis estadístico

#### 9.3.1. Análisis Sarrión

Figura 80: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable EDAD

Pruebas de normalidad				Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA						
	Estadístico	Kolmogorov-Smirnova		Shapiro-Wilk		Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
		gl	Sig.	Estadístico	gl									
C1.Importancia de la autovía	18-25	0,413	47	0	0,6	47	0							
	26-35	0,344	40	0	0,736	40	0							
	36-45	0,534	14	0	0,297	14	0							
	46-55	0,463	29	0	0,393	29	0							
	56-65	0,392	16	0	0,597	16	0							
	mas de 6	0,471	9	0	0,536	9	0							
	menos de 6	0,283	4	0	0,863	4	0,272							
	18-25	0,295	47	0	0,75	47	0							
	26-35	0,325	40	0	0,745	40	0							
	36-45	0,534	14	0	0,297	14	0							
46-55	0,402	29	0	0,5	29	0								
56-65	0,361	16	0	0,688	16	0								
mas de 6	0,283	4	0	0,863	4	0,272								
menos de 6	0,283	4	0	0,863	4	0,272								
18-25	0,171	47	0,001	0,917	47	0,003								
26-35	0,151	40	0,021	0,913	40	0,005								
36-45	0,241	14	0,027	0,843	14	0,018								
46-55	0,227	29	0,001	0,87	29	0,002								
56-65	0,183	16	0,154	0,901	16	0,083								
mas de 6	0,289	9	0,029	0,765	9	0,008								
menos de 6	0,151	4	0	0,993	4	0,972								
18-25	0,175	47	0,001	0,89	47	0								
26-35	0,211	40	0	0,906	40	0,003								
36-45	0,238	14	0,031	0,889	14	0,079								
46-55	0,304	29	0	0,855	29	0,001								
56-65	0,219	16	0,039	0,864	16	0,022								
mas de 6	0,254	9	0,097	0,756	9	0,006								
menos de 6	0,207	4	0	0,729	4	0,024								
18-25	0,214	47	0	0,9	47	0,001								
26-35	0,226	40	0	0,888	40	0,001								
36-45	0,187	14	0,200*	0,922	14	0,239								
46-55	0,237	29	0	0,837	29	0								
56-65	0,275	16	0,002	0,839	16	0,009								
mas de 6	0,344	9	0,003	0,711	9	0,002								
menos de 6	0,325	4	0	0,945	4	0,683								
18-25	0,175	47	0,001	0,905	47	0,001								
26-35	0,175	40	0,004	0,896	40	0,001								
36-45	0,266	14	0,008	0,832	14	0,013								
46-55	0,218	29	0,001	0,848	29	0,001								
56-65	0,296	16	0,001	0,796	16	0,002								
mas de 6	0,209	9	0,200*	0,823	9	0,037								
menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001								
18-25	0,165	47	0,003	0,888	47	0								
26-35	0,186	40	0,001	0,904	40	0,003								
36-45	0,241	14	0,027	0,837	14	0,015								
46-55	0,309	29	0	0,826	29	0								
56-65	0,228	16	0,026	0,823	16	0,006								
mas de 6	0,269	9	0,059	0,808	9	0,025								
menos de 6	0,303	4	0	0,791	4	0,086								
18-25	0,272	47	0	0,84	47	0								
26-35	0,225	40	0	0,844	40	0								
36-45	0,349	14	0	0,724	14	0,001								
46-55	0,173	29	0,027	0,909	29	0,016								
56-65	0,24	16	0,014	0,884	16	0,044								
mas de 6	0,254	9	0,098	0,81	9	0,026								
menos de 6	0,151	4	0	0,993	4	0,972								
18-25	0,234	47	0	0,899	47	0,001								
26-35	0,216	40	0	0,91	40	0,004								
36-45	0,224	14	0,054	0,88	14	0,058								
46-55	0,185	29	0,012	0,909	29	0,016								
56-65	0,214	16	0,049	0,901	16	0,084								
mas de 6	0,208	9	0,200*	0,899	9	0,248								
menos de 6	0,283	4	0	0,863	4	0,272								
18-25	0,212	47	0	0,857	47	0								
26-35	0,227	40	0	0,869	40	0								
36-45	0,375	14	0	0,736	14	0,001								
46-55	0,246	29	0	0,799	29	0								
56-65	0,227	16	0,027	0,828	16	0,007								
mas de 6	0,414	9	0	0,617	9	0								
menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001								
18-25	0,217	47	0	0,91	47	0,002								
26-35	0,188	40	0,001	0,918	40	0,007								
36-45	0,292	14	0,002	0,862	14	0,033								
46-55	0,189	29	0,01	0,892	29	0,006								
56-65	0,18	16	0,177	0,892	16	0,06								
mas de 6	0,264	9	0,069	0,86	9	0,096								
menos de 6	0,151	4	0	0,993	4	0,972								
18-25	0,217	47	0	0,91	47	0,002								
26-35	0,206	40	0	0,902	40	0,002								
36-45	0,355	14	0	0,706	14	0								
46-55	0,18	29	0	0,877	29	0,003								
56-65	0,242	16	0,013	0,806	16	0,003								
mas de 6	0,222	9	0,200*	0,907	9	0,296								
menos de 6	0,307	4	0	0,729	4	0,024								
18-25	0,269	47	0	0,824	47	0								
26-35	0,259	40	0	0,788	40	0								
36-45	0,277	14	0,005	0,708	14	0								
46-55	0,256	29	0	0,84	29	0								
56-65	0,233	16	0,031	0,848	16	0,013								
mas de 6	0,333	9	0,005	0,763	9	0,008								
menos de 6	0,307	4	0	0,729	4	0,024								
18-25	0,276	47	0	0,737	47	0								
26-35	0,283	40	0	0,792	40	0								

C2. Calidad de vida	14	36-45	0,389	14	0	0,688	14	0
		46-55	0,313	29	0	0,74	29	0
		56-65	0,368	16	0	0,707	16	0
		mas de 6	0,414	9	0	0,617	9	0
		menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001
C2. Participación	15	18-25	0,201	47	0	0,867	47	0
		26-35	0,225	40	0	0,839	40	0
		36-45	0,347	14	0	0,735	14	0,001
		46-55	0,298	29	0	0,672	29	0
		56-65	0,251	16	0,008	0,812	16	0,004
mas de 6	0,471	9	0	0,536	9	0		
menos de 6	0,307	4	0	0,729	4	0,024		
C2. Abastecimiento	16	18-25	0,232	47	0	0,823	47	0
		26-35	0,261	40	0	0,804	40	0
		36-45	0,369	14	0	0,639	14	0
		46-55	0,247	29	0	0,809	29	0
		56-65	0,286	16	0,001	0,787	16	0,002
mas de 6	0,471	9	0	0,536	9	0		
menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001		
C3. Turismo	17	18-25	0,207	47	0	0,896	47	0,001
		26-35	0,269	40	0	0,859	40	0
		36-45	0,443	14	0	0,576	14	0
		46-55	0,238	29	0	0,888	29	0,005
		56-65	0,229	16	0,025	0,879	16	0,037
mas de 6	0,284	9	0,035	0,863	9	0,102		
menos de 6	0,364	4	0	0,84	4	0,195		
C3. Negocios	18	18-25	0,217	47	0	0,896	47	0,001
		26-35	0,196	40	0,001	0,864	40	0
		36-45	0,292	14	0,002	0,862	14	0,033
		46-55	0,192	29	0,008	0,84	29	0
		56-65	0,194	16	0,109	0,922	16	0,185
mas de 6	0,248	9	0,116	0,913	9	0,338		
menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001		
C3. Crecimiento económico	19	18-25	0,199	47	0	0,889	47	0
		26-35	0,195	40	0,001	0,881	40	0,001
		36-45	0,286	14	0,003	0,862	14	0,033
		46-55	0,243	29	0	0,876	29	0,003
		56-65	0,196	16	0,101	0,872	16	0,029
mas de 6	0,229	9	0,191	0,854	9	0,082		
menos de 6	0,25	4	0	0,945	4	0,683		
C3. Reducción de la pobreza	20	18-25	0,168	47	0,002	0,897	47	0,001
		26-35	0,198	40	0	0,916	40	0,006
		36-45	0,187	14	0,00*	0,932	14	0,33
		46-55	0,203	29	0,004	0,899	29	0,009
		56-65	0,228	16	0,026	0,902	16	0,087
mas de 6	0,271	9	0,056	0,816	9	0,031		
menos de 6	0,329	4	0	0,895	4	0,406		
C3. Importancia de las inversiones	21	18-25	0,261	47	0	0,774	47	0
		26-35	0,288	40	0	0,79	40	0
		36-45	0,389	14	0	0,688	14	0
		46-55	0,428	29	0	0,504	29	0
		56-65	0,322	16	0	0,729	16	0
mas de 6	0,519	9	0	0,39	9	0		
menos de 6	0,25	4	0	0,945	4	0,683		
C4. Éxodo rural	22	18-25	0,238	47	0	0,897	47	0,001
		26-35	0,266	40	0	0,86	40	0
		36-45	0,286	14	0,003	0,81	14	0,007
		46-55	0,212	29	0,002	0,899	29	0,009
		56-65	0,157	16	0,00*	0,904	16	0,095
mas de 6	0,272	9	0,054	0,776	9	0,011		
menos de 6	0,283	4	0	0,863	4	0,272		
C4. Repoblación	23	18-25	0,224	47	0	0,9	47	0,001
		26-35	0,197	40	0	0,906	40	0,003
		36-45	0,248	14	0,02	0,9	14	0,113
		46-55	0,19	29	0,009	0,901	29	0,011
		56-65	0,205	16	0,07	0,905	16	0,095
mas de 6	0,356	9	0,002	0,655	9	0		
menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001		
C4. Aumento de niños	24	18-25	0,196	47	0	0,902	47	0,001
		26-35	0,185	40	0,001	0,91	40	0,004
		36-45	0,211	14	0,09	0,889	14	0,079
		46-55	0,257	29	0	0,876	29	0,003
		56-65	0,192	16	0,117	0,933	16	0,269
mas de 6	0,24	9	0,143	0,851	9	0,076		
menos de 6	0,298	4	0	0,849	4	0,224		
C4. Población joven	25	18-25	0,195	47	0	0,87	47	0
		26-35	0,186	40	0,001	0,906	40	0,003
		36-45	0,283	14	0,003	0,814	14	0,008
		46-55	0,278	29	0	0,848	29	0,001
		56-65	0,207	16	0,066	0,882	16	0,041
mas de 6	0,223	9	0,00*	0,838	9	0,055		
menos de 6	0,25	4	0	0,945	4	0,683		
C5. Impacto	26	18-25	0,265	47	0	0,787	47	0
		26-35	0,237	40	0	0,829	40	0
		36-45	0,323	14	0	0,769	14	0,002
		46-55	0,292	29	0	0,741	29	0
		56-65	0,253	16	0,007	0,802	16	0,003
mas de 6	0,297	9	0,021	0,813	9	0,028		
menos de 6	0,441	4	0	0,63	4	0,001		

\* Esto es un límite inferior de la significación verdadera.  
a Corrección de significación de Lilliefors  
b C1.Importancia del ferrocarril es constante cuando OEDAD = mas de 6. Se ha omitido.



C2.Calidad de vida	6	0,382	40	0	0,664	40	0
	7	0,276	20	0	0,78	20	0
	1	0,247	30	0	0,791	30	0
	2	0,305	10	0,009	0,781	10	0,008
	3	0,294	24	0	0,795	24	0
	4	0,197	18	0,063	0,857	18	0,011
	5	0,247	17	0,007	0,838	17	0,007
	6	0,275	40	0	0,802	40	0
	7	0,282	20	0	0,769	20	0
C2.Participación	1	0,268	30	0	0,744	30	0
	2	0,482	10	0	0,509	10	0
	3	0,289	24	0	0,786	24	0
	4	0,311	18	0	0,816	18	0,003
	5	0,367	17	0	0,694	17	0
	6	0,24	40	0	0,826	40	0
	7	0,28	20	0	0,764	20	0
C2.Aislamiento	1	0,261	30	0	0,884	30	0,003
	2	0,181	10	200*	0,852	10	0,061
	3	0,27	24	0	0,853	24	0,002
	4	0,205	18	0,045	0,896	18	0,049
	5	0,25	17	0,006	0,899	17	0,065
	6	0,26	40	0	0,856	40	0
	7	0,246	20	0,003	0,87	20	0,012
C3.Turismo	1	0,246	30	0	0,874	30	0,002
	2	0,3	10	0,011	0,815	10	0,022
	3	0,292	24	0	0,805	24	0
	4	0,203	18	0,048	0,865	18	0,032
	5	0,192	17	0,098	0,872	17	0,024
	6	0,247	40	0	0,858	40	0
	7	0,271	20	0	0,845	20	0,004
C3.Negocios	1	0,18	30	0,014	0,917	30	0,023
	2	0,245	10	0,09	0,892	10	0,177
	3	0,283	24	0	0,843	24	0,002
	4	0,217	18	0,025	0,856	18	0,011
	5	0,187	17	0,116	0,838	17	0,007
	6	0,195	40	0,001	0,881	40	0,001
	7	0,216	20	0,016	0,874	20	0,014
C3.Crecimiento económico	1	0,242	30	0	0,899	30	0,008
	2	0,349	10	0,001	0,735	10	0,002
	3	0,153	24	0,15	0,902	24	0,024
	4	0,201	18	0,052	0,88	18	0,028
	5	0,162	17	200*	0,911	17	0,103
	6	0,207	40	0	0,905	40	0,003
	7	0,213	20	0,018	0,879	20	0,017
C3.Reducción de la pobreza	1	0,332	30	0	0,728	30	0
	2	0,472	10	0	0,532	10	0
	3	0,276	24	0	0,763	24	0
	4	0,311	18	0	0,763	18	0
	5	0,457	17	0	0,56	17	0
	6	0,388	40	0	0,68	40	0
	7	0,275	20	0	0,767	20	0
C3.Importancia de las inversiones	1	0,203	30	0,003	0,893	30	0,006
	2	0,208	10	200*	0,882	10	0,138
	3	0,235	24	0,001	0,885	24	0,01
	4	0,248	18	0,005	0,854	18	0,01
	5	0,209	17	0,047	0,923	17	0,168
	6	0,221	40	0	0,892	40	0,001
	7	0,316	20	0	0,844	20	0,004
C4.Exodo rural	1	0,234	30	0	0,886	30	0,004
	2	0,192	10	200*	0,887	10	0,158
	3	0,217	24	0,005	0,884	24	0,01
	4	0,231	18	0,012	0,906	18	0,073
	5	0,211	17	0,042	0,897	17	0,062
	6	0,274	40	0	0,891	40	0
	7	0,258	20	0,001	0,877	20	0,016
C4.Repoblación	1	0,212	30	0,001	0,87	30	0,002
	2	0,234	10	0,127	0,845	10	0,05
	3	0,182	24	0,038	0,86	24	0,003
	4	0,372	18	0	0,699	18	0
	5	0,169	17	200*	0,908	17	0,093
	6	0,26	40	0	0,882	40	0,001
	7	0,237	20	0,004	0,838	20	0,003
C4.Aumetno de niños	1	0,215	30	0,001	0,897	30	0,007
	2	0,246	10	0,089	0,874	10	0,111
	3	0,238	24	0,001	0,833	24	0,001
	4	0,282	18	0,001	0,862	18	0,013
	5	0,253	17	0,005	0,86	17	0,015
	6	0,244	40	0	0,882	40	0,001
	7	0,184	20	0,074	0,881	20	0,018
C4.Población joven	1	0,241	30	0	0,848	30	0,001
	2	0,329	10	0,003	0,655	10	0
	3	0,327	24	0	0,703	24	0
	4	0,229	18	0,014	0,836	18	0,005
	5	0,29	17	0	0,78	17	0,001
	6	0,246	40	0	0,808	40	0
	7	0,324	20	0	0,744	20	0
C5.Impacto							

\* Esto es un límite inferior de la significación verdadera.  
a Corrección de significación de Lilliefors

Figura 82: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable ESTADO CIVIL

Pruebas de normalidad							ANOVA					Prueba de homogeneidad de varianzas					
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Suma de cuadrados	g	Media cuadrática	F	Sig.	Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.	
		Estadístico	g	Sig.	Estadístico	g	Sig.										
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,308	35	0	0,776	35	0	2,687	3	0,896	1,116	0,344	2,241	2	155	0,11	
	2	0,386	120	0	0,63	120	0										
	Total	0,63	120	0	0,63	120	0										
C1.Importancia de la autovía	1	0,352	35	0	0,704	35	0	124,37	155	0,802		1,652	2	155	0,195		
	2	0,428	120	0	0,574	120	0										
	Total	0,428	120	0	0,574	120	0										
C1.Frecuencia	1	0,206	35	0,001	0,91	35	0,008	117,56	158	0,458	0,611	0,609	0,57	2	155	0,567	
	2	0,173	120	0	0,903	120	0										
	3	0,26	2														
C1.Tarifas	1	0,192	35	0,002	0,905	35	0,005	238,956	158	0,072	0,047	0,987	2,979	2	155	0,054	
	2	0,21	120	0	0,89	120	0										
	3	0,26	2														
C1.Comodidad	1	0,265	35	0	0,882	35	0,001	234,386	155	1,512		1,616	2	155	0,202		
	2	0,188	120	0	0,893	120	0										
	3	0,26	2														
C1.Emplo del tiempo	1	0,185	35	0,004	0,908	35	0,007	238,707	155	1,54		2,928	2	155	0,329		
	2	0,192	120	0	0,862	120	0										
	3	0,26	2														
C1.Alternativa considerable	1	0,176	35	0,008	0,89	35	0,002	242,994	158	0,43	0,281	0,839	2,106	2	155	0,125	
	2	0,204	120	0	0,874	120	0										
	3	0,26	2														
C1.Necesidad	1	0,191	35	0,002	0,903	35	0,005	236,95	155	1,529		1,388	2	155	0,253		
	2	0,241	120	0	0,861	120	0										
	3	0,267	35	0	0,887	35	0,002										
C1.Precio del combustible	1	0,233	120	0	0,912	120	0	196,428	158	2,148	1,753	0,159	0,873	2	155	0,42	
	2	0,169	120	0	0,913	120	0										
	3	0,26	2														
C1.Efectos negativos	1	0,245	35	0	0,876	35	0,001	179,923	155	1,161		1,226	2	155	0,499		
	2	0,233	120	0	0,843	120	0										
	3	0,26	2														
C2.Acceso	1	0,251	35	0	0,893	35	0,003	4,467	3	1,489	1,283	0,282	0,843	2	155	0,432	
	2	0,159	120	0	0,913	120	0										
	3	0,26	2														
C2.Bienestar	1	0,283	35	0	0,877	35	0,001	179,923	155	1,161		1,226	2	155	0,499		
	2	0,19	120	0	0,91	120	0										
	3	0,26	2														
C2.Ellección	1	0,399	35	0	0,684	35	0	4,295	3	1,432	1,16	0,327	0,843	2	155	0,432	
	2	0,244	120	0	0,812	120	0										
	3	0,26	2														
C2.Calidad de vida	1	0,276	35	0	0,785	35	0	184,39	158	1,423	1,057	0,369	1,908	2	155	0,152	
	2	0,318	120	0	0,72	120	0										
	3	0,26	2														
C2.Participación	1	0,202	35	0,001	0,885	35	0,002	208,8	155	1,347		0,836	2	155	0,435		
	2	0,261	120	0	0,791	120	0										
	3	0,285	35	0	0,795	35	0										
C2.Aislamiento	1	0,285	35	0	0,795	35	0	217,711	158	1,942	1,421	0,239	0,473	2	155	0,624	
	2	0,254	120	0	0,784	120	0										
	3	0,26	2														
C3.Turismo	1	0,248	35	0	0,893	35	0,003	184,39	158	1,423	1,057	0,369	2,158	2	155	0,119	
	2	0,2	120	0	0,893	120	0										
	3	0,26	2														
C3.Negocios	1	0,22	35	0	0,869	35	0,001	176,892	158	1,362	3	0,454	0,377	0,77	2	155	0,432
	2	0,175	120	0	0,891	120	0										
	3	0,26	2														
C3.Crecimiento económico	1	0,23	35	0	0,892	35	0,002	189,623	155	1,223		1,223	2	155	0,499		
	2	0,192	120	0	0,901	120	0										
	3	0,26	2														
C3.Reducción de la pobreza	1	0,209	35	0	0,907	35	0,006	192,428	158	0,943	0,771	0,512	1,104	3	0,368	0,316	0,814
	2	0,159	120	0	0,914	120	0										
	3	0,26	2														
C3.Importancia de las inversiones	1	0,254	35	0	0,758	35	0	189,623	155	1,223		1,223	2	155	0,499		
	2	0,344	120	0	0,701	120	0										
	3	0,199	35	0,001	0,913	35	0,009										
C4.Exodo rural	1	0,202	120	0	0,899	120	0	10,243	3	3,414	2,417	0,068	2,158	2	155	0,119	
	2	0,213	120	0	0,906	120	0										
	3	0,26	2														
C4.Repoblación de niños	1	0,196	35	0,002	0,912	35	0,008	171,13	155	0,571	0,731	0,535	1,713	3	0,607	0,494	0,687
	2	0,213	120	0	0,906	120	0										
	3	0,26	2														
C4.Población joven	1	0,186	35	0,003	0,911	35	0,008	190,556	155	1,229		1,229	2	155	0,499		
	2	0,203	120	0	0,904	120	0										
	3	0,26	2														
C5.Impacto	1	0,2	35	0,001	0,891	35	0,002	2,719	3	0,906	0,647	0,586	2,719	3	0,906	0,647	0,586
	2	0,228	120	0	0,886	120	0										
	3	0,26	2														
C5.Impacto	1	0,255	35	0	0,816	35	0	0,071	3	0,024	0,016	0,997	0,071	3	0,024	0,016	0,997
	2	0,255	120	0	0,782	120	0										
	3	0,26	2														



Figura 83: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable GÉNERO

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA							
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Suma de cuadrados		Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	g1	g2	Estadístico	g1	g2							gl	gl				
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,316	67	0	0,727	67	0	3,269	1	157	0,07	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	2,619	1	2,619	3,304	0,071
	2	0,411	92	0	0,619	92	0	1,834	1	157	0,2		Intra-grupos	124,438	157	0,793			
C1.Importancia de la autovía	1	0,42	67	0	0,555	67	0	1,892	1	157	0,17	C1.Importancia de la autovía	1	Inter-grupos	0,451	1	0,451	0,605	0,438
	2	0,411	92	0	0,62	92	0	2,111	1	157	0,15		Intra-grupos	117,109	157	0,746			
C1.Frecuencia	1	0,179	67	0	0,915	67	0	0,194	1	157	0,68	C1.Frecuencia	2	Inter-grupos	7,694	1	7,694	5,223	0,024
	2	0,183	92	0	0,9	92	0	2,497	1	157	0,12		Intra-grupos	231,262	157	1,473			
C1.Tarifas	1	0,225	67	0	0,883	67	0	0,154	1	157	0,7	C1.Tarifas	3	Inter-grupos	10,396	1	10,396	7,265	0,008
	2	0,215	92	0	0,879	92	0	0,28	1	157	0,61		Intra-grupos	224,661	157	1,431			
C1.Comodidad	1	0,201	67	0	0,898	67	0	3,06	1	157	0,08	C1.Comodidad	4	Inter-grupos	1,232	1	1,232	0,8	0,372
	2	0,177	92	0	0,885	92	0	1,072	1	157	0,3		Intra-grupos	241,761	157	1,54			
C1.Emplo del tiempo	1	0,158	67	0	0,892	67	0	0,369	1	157	0,54	C1.Emplo del tiempo	5	Inter-grupos	3,139	1	3,139	2,096	0,15
	2	0,212	92	0	0,862	92	0	0,105	1	157	0,75		Intra-grupos	235,1	157	1,497			
C1.Alternativa considerable	1	0,163	67	0	0,891	67	0	0,348	1	157	0,56	C1.Alternativa considerable	6	Inter-grupos	4,38	1	4,38	2,992	0,086
	2	0,231	92	0	0,864	92	0	0,006	1	157	0,94		Intra-grupos	229,859	157	1,464			
C1.Necesidad	1	0,236	67	0	0,881	67	0	1,1	1	157	0,3	C1.Necesidad	7	Inter-grupos	0,191	1	0,191	0,153	0,696
	2	0,22	92	0	0,863	92	0	0,792	1	157	0,38		Intra-grupos	196,236	157	1,25			
C1.Precio del combustible	1	0,219	67	0	0,892	67	0	1,073	1	157	0,3	C1.Precio del combustible	8	Inter-grupos	196,428	158			
	2	0,162	92	0	0,886	92	0	4,66	1	157	0,03		Intra-grupos	0,051	1	0,051	0,044	0,835	
C1.Efectos negativos	1	0,172	67	0	0,908	67	0	0,292	1	157	0,59	C1.Efectos negativos	9	Inter-grupos	184,339	157	1,174		
	2	0,188	92	0	0,911	92	0	0,574	1	157	0,45		Intra-grupos	184,39	158				
C2.Acceso	1	0,166	67	0	0,916	67	0					C2.Acceso	10	Inter-grupos	3,008	1	3,008	2,248	0,136
	2	0,181	92	0	0,915	92	0						Intra-grupos	210,061	157	1,338			
C2.Bienestar	1	0,272	67	0	0,785	67	0					C2.Bienestar	11	Inter-grupos	213,069	158			
	2	0,257	92	0	0,816	92	0						Intra-grupos	0,199	1	0,199	0,144	0,705	
C2.Calidad de vida	1	0,251	67	0	0,796	67	0					C2.Calidad de vida	12	Inter-grupos	217,511	157	1,385		
	2	0,24	92	0	0,823	92	0						Intra-grupos	217,711	158				
C2.Participación	1	0,278	67	0	0,751	67	0					C2.Participación	13	Inter-grupos	0,34	1	0,34	0,273	0,602
	2	0,247	92	0	0,813	92	0						Intra-grupos	195,258	157	1,244			
C2.Aislamiento	1	0,202	67	0	0,904	67	0					C2.Aislamiento	14	Inter-grupos	195,597	158			
	2	0,224	92	0	0,888	92	0						Intra-grupos	0,064	1	0,064	0,055	0,815	
C3.Turismo	1	0,182	67	0	0,882	67	0					C3.Turismo	15	Inter-grupos	182,929	157	1,165		
	2	0,191	92	0	0,891	92	0						Intra-grupos	182,994	158				
C3.Negocios	1	0,208	67	0	0,902	67	0					C3.Negocios	16	Inter-grupos	0,181	1	0,181	0,212	0,646
	2	0,201	92	0	0,9	92	0						Intra-grupos	133,719	157	0,852			
C3.Crecimiento económico	1	0,201	67	0	0,904	67	0					C3.Crecimiento económico	17	Inter-grupos	133,899	158			
	2	0,179	92	0	0,907	92	0						Intra-grupos	0	1	0	0	0,994	
C3.Reducción de la pobreza	1	0,329	67	0	0,727	67	0					C3.Reducción de la pobreza	18	Inter-grupos	176,692	157	1,125		
	2	0,321	92	0	0,712	92	0						Intra-grupos	176,692	158				
C3.Importancia de las inversiones	1	0,196	67	0	0,907	67	0					C3.Importancia de las inversiones	19	Inter-grupos	3,424	1	3,424	2,914	0,09
	2	0,217	92	0	0,9	92	0						Intra-grupos	184,513	157	1,175			
C4.Éxodo rural	1	0,189	67	0	0,906	67	0					C4.Éxodo rural	20	Inter-grupos	187,937	158			
	2	0,221	92	0	0,903	92	0						Intra-grupos	3,168	1	3,168	3,03	0,084	
C4.Repoblación	1	0,221	67	0	0,885	67	0					C4.Repoblación	21	Inter-grupos	164,128	157	1,045		
	2	0,174	92	0	0,915	92	0						Intra-grupos	167,296	158				
C4.Aumento de niños	1	0,219	67	0	0,886	67	0					C4.Aumento de niños	22	Inter-grupos	0,067	1	0,067	0,056	0,816
	2	0,225	92	0	0,89	92	0						Intra-grupos	192,361	157	1,225			
C4.Población joven	1	0,23	67	0	0,827	67	0					C4.Población joven	23	Inter-grupos	192,428	158			
	2	0,254	92	0	0,77	92	0						Intra-grupos	0,117	1	0,117	0,101	0,751	
C5.Impacto	1	0,254	92	0	0,77	92	0					C5.Impacto	24	Inter-grupos	181,736	158			
	2	0,254	92	0	0,77	92	0						Intra-grupos	2,665	1	2,665	1,847	0,176	

a Corrección de significación de Lilliefors

**Figura 84: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO**

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA									
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g/1	g/2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.													
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,44	38	0	0,512	38	0	C1.Importancia del ferrocarril	1	5,692	1	156	0,018	C1.Importancia del ferrocarril	1	2,448	1	2,448	3,089	0,082
	2	0,351	120	0	0,704	120	0		C1.Importancia de la autovía	2	18,835	1	156		0	Inter-grupos	124,419	156	0,798	
C1.Importancia de la autovía	1	0,484	38	0	0,502	38	0	C1.Frecuencia	3	1,931	1	156	0,167	Total	126,867	157				
	2	0,402	120	0	0,633	120	0	C1.Tarifas	4	3,76	1	156	0,054	Inter-grupos	3,326	1	3,326	4,551	0,034	
C1.Frecuencia	1	0,243	38	0	0,881	38	0,001	C1.Comodidad	5	0,251	1	156	0,617	Intra-grupos	114,016	156	0,731			
	2	0,161	120	0	0,913	120	0	C1.Emplejo del tiempo	6	2,904	1	156	0,09	Total	117,342	157				
C1.Tarifas	1	0,233	38	0	0,865	38	0	C1.Alternativa considerable	7	0,685	1	156	0,409	Inter-grupos	1,933	1	1,933	1,279	0,26	
	2	0,198	120	0	0,893	120	0	C1.Necesidad	8	2,251	1	156	0,136	Intra-grupos	235,719	156	1,511			
C1.Comodidad	1	0,241	38	0	0,83	38	0	C1.Precio del combustible	9	0,18	1	156	0,672	Total	237,652	157				
	2	0,189	120	0	0,907	120	0	C1.Efectos negativos	10	0,01	1	156	0,922	Inter-grupos	2,31	1	2,31	1,562	0,213	
C1.Emplejo del tiempo	1	0,273	38	0	0,806	38	0	C2.Acceso	11	0,963	1	156	0,328	Intra-grupos	230,678	156	1,479			
	2	0,169	120	0	0,887	120	0	C2.Bienestar	12	0,589	1	156	0,444	Total	232,987	157				
C1.Alternativa considerable	1	0,225	38	0	0,837	38	0	C2.Ellección	13	0,018	1	156	0,694	Inter-grupos	14,552	1	14,552	9,942	0,002	
	2	0,194	120	0	0,891	120	0	C2.Calidad de vida	14	0,228	1	156	0,634	Intra-grupos	228,334	156	1,464			
C1.Necesidad	1	0,221	38	0	0,837	38	0	C2.Participación	15	3,408	1	156	0,067	Total	242,886	157				
	2	0,225	120	0	0,679	120	0	C2.Aislamiento	16	0,096	1	156	0,757	Inter-grupos	3,945	1	3,945	2,754	0,102	
C1.Precio del combustible	1	0,207	38	0	0,894	38	0,002	C3.Turismo	17	0,817	1	156	0,433	Intra-grupos	227,504	156	1,458			
	2	0,203	120	0	0,911	120	0	C3.Negocios	18	0,063	1	156	0,802	Total	231,449	157				
C1.Efectos negativos	1	0,234	38	0	0,817	38	0	C3.Crecimiento económico	19	0,211	1	156	0,647	Inter-grupos	3,945	1	3,945	2,754	0,099	
	2	0,236	120	0	0,855	120	0	C3.Reducción de la pobreza	20	2,881	1	156	0,092	Intra-grupos	223,504	156	1,433			
C2.Acceso	1	0,203	38	0	0,906	38	0,004	C3.Importancia de las inversiones	21	2,891	1	156	0,091	Total	227,449	157				
	2	0,197	120	0	0,911	120	0	C4.Exodo rural	22	0,028	1	156	0,868	Inter-grupos	2,87	1	2,87	2,332	0,129	
C2.Bienestar	1	0,244	38	0	0,83	38	0	C4.Repoblación	23	0,168	1	156	0,682	Intra-grupos	191,965	156	1,231			
	2	0,191	120	0	0,915	120	0	C4.Aumetno de niños	24	0,808	1	156	0,37	Total	231,449	157				
C2.Ellección	1	0,321	38	0	0,728	38	0	C4.Población joven	25	0,035	1	156	0,853	Inter-grupos	8,454	1	8,454	7,716	0,006	
	2	0,273	120	0	0,814	120	0	C5.Impacto	26	0,778	1	156	0,379	Intra-grupos	170,919	156	1,096			
C2.Calidad de vida	1	0,323	38	0	0,73	38	0						Total	179,373	157					
	2	0,305	120	0	0,734	120	0						Inter-grupos	8,454	1	8,454	7,716	0,006		
C2.Participación	1	0,306	38	0	0,728	38	0						Intra-grupos	170,919	156	1,096				
	2	0,23	120	0	0,833	120	0						Total	179,373	157					
C2.Aislamiento	1	0,262	38	0	0,777	38	0						Inter-grupos	0,857	1	0,857	0,635	0,427		
	2	0,255	120	0	0,794	120	0						Intra-grupos	210,82	156	1,351				
C3.Turismo	1	0,249	38	0	0,875	38	0,001						Total	211,677	157					
	2	0,233	120	0	0,891	120	0						Inter-grupos	0,077	1	0,077	0,056	0,813		
C3.Negocios	1	0,195	38	0	0,889	38	0,001						Intra-grupos	214,309	156	1,374				
	2	0,195	120	0	0,891	120	0						Total	214,386	157					
C3.Crecimiento económico	1	0,224	38	0	0,877	38	0,001						Inter-grupos	1,438	1	1,438	1,179	0,279		
	2	0,221	120	0	0,894	120	0						Intra-grupos	190,334	156	1,22				
C3.Reducción de la pobreza	1	0,171	38	0	0,901	38	0,003						Total	191,772	157					
	2	0,163	120	0	0,915	120	0						Inter-grupos	4,597	1	4,597	4,234	0,041		
C3.Importancia de las inversiones	1	0,419	38	0	0,609	38	0						Intra-grupos	169,377	156	1,086				
	2	0,391	120	0	0,747	120	0						Total	173,975	157					
C4.Exodo rural	1	0,187	38	0	0,909	38	0,004						Inter-grupos	0,135	1	0,135	0,16	0,69		
	2	0,206	120	0	0,902	120	0						Intra-grupos	132,042	156	0,846				
C4.Repoblación	1	0,19	38	0	0,911	38	0,005						Total	132,177	157					
	2	0,215	120	0	0,905	120	0						Inter-grupos	5,256	1	5,256	4,783	0,03		
C4.Aumetno de niños	1	0,238	38	0	0,886	38	0,001						Intra-grupos	171,434	156	1,099				
	2	0,18	120	0	0,912	120	0						Total	176,69	157					
C4.Población joven	1	0,23	38	0	0,884	38	0,001						Inter-grupos	0	1	0	0	0,985		
	2	0,22	120	0	0,889	120	0						Intra-grupos	187,088	156	1,199				
C5.Impacto	1	0,263	38	0	0,775	38	0						Total	187,089	157					
	2	0,255	120	0	0,799	120	0						Inter-grupos	0,46	1	0,46	0,448	0,504		

a Corrección de significación de Lilliefors



Figura 85: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA										
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Suma de cuadrados		Media cuadrática	F	Sig.			
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.							gl	Sig.						
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,383	129	0	0,643	129	0	1	0,845	1	157	0,423	1	Inter-grupos		1,035	1	1,035	1,289	0,258	
	2	0,315	30	0	0,76	30	0							Intra-grupos		126,022	157	0,803			
C1.Importancia de la autovía	1	0,427	129	0	0,584	129	0	2	0,033	1	157	0,857	1	Inter-grupos		0,171	1	0,171	0,228	0,634	
	2	0,366	30	0	0,655	30	0							Intra-grupos		117,389	157	0,748			
C1.Frecuencia	1	0,175	129	0	0,911	129	0	3	0,173	1	157	0,878	2	Inter-grupos		117,56	158				
	2	0,196	30	0,005	0,86	30	0,001							Intra-grupos		10,32	1	10,32	7,087	0,009	
C1.Tarifas	1	0,201	129	0	0,9	129	0	4	0,895	1	157	0,346	3	Inter-grupos		238,956	158				
	2	0,232	30	0	0,845	30	0							Intra-grupos		228,636	157	1,456			
C1.Comodidad	1	0,169	129	0	0,905	129	0	5	0,225	1	157	0,832	4	Inter-grupos		4,954	1	4,954	3,38	0,068	
	2	0,198	30	0,004	0,869	30	0,002							Intra-grupos		230,102	157	1,466			
C1.Empleo del tiempo	1	0,176	129	0	0,887	129	0	6	2,078	1	157	0,151	5	Inter-grupos		1,574	1	1,574	1,023	0,313	
	2	0,225	30	0	0,825	30	0							Intra-grupos		236,057	158				
C1.Alternativa considerable	1	0,193	129	0	0,878	129	0	7	0,412	1	157	0,522	6	Inter-grupos		241,42	157	1,538			
	2	0,238	30	0	0,869	30	0,002							Intra-grupos		242,994	158				
C1.Necesidad	1	0,229	129	0	0,865	129	0	8	3,201	1	157	0,076	7	Inter-grupos		7,024	1	7,024	4,77	0,03	
	2	0,215	30	0,001	0,897	30	0,007							Intra-grupos		231,215	157	1,473			
C1.Precio del combustible	1	0,188	129	0	0,914	129	0	9	0,055	1	157	0,815	8	Inter-grupos		0,035	1	0,035	0,024	0,878	
	2	0,2	30	0,004	0,882	30	0,003							Intra-grupos		234,204	157	1,492			
C1.Efectos negativos	1	0,251	129	0	0,839	129	0	10	16	3,201	1	157	0,076	9	Inter-grupos		234,239	158			
	2	0,239	30	0	0,849	30	0,001								Intra-grupos		1,139	1	1,139	0,915	0,34
C2.Acceso	1	0,185	129	0	0,914	129	0	11	0,006	1	157	0,936	10	Inter-grupos		196,289	157	1,244			
	2	0,171	30	0,025	0,897	30	0,007							Intra-grupos		196,289	157	1,244			
C2.Bienestar	1	0,177	129	0	0,916	129	0	12	24	0,028	1	157	0,867	11	Inter-grupos		1,488	1	1,488	1,278	0,26
	2	0,186	30	0,01	0,909	30	0,014								Intra-grupos		182,902	157	1,165		
C2.Ellección	1	0,263	129	0	0,808	129	0	13	25	0,021	1	157	0,886	12	Inter-grupos		184,39	158			
	2	0,309	30	0	0,766	30	0								Intra-grupos		0,003	1	0,003	0,002	0,961
C2.Calidad de vida	1	0,309	129	0	0,748	129	0	14	17	0,311	1	157	0,578	13	Inter-grupos		213,066	157	1,357		
	2	0,317	30	0	0,704	30	0								Intra-grupos		213,069	158			
C2.Participación	1	0,247	129	0	0,805	129	0	15	18	0,055	1	157	0,815	14	Inter-grupos		213,069	158			
	2	0,231	30	0	0,813	30	0								Intra-grupos		0,263	1	0,263	0,19	0,664
C2.Aislamiento	1	0,252	129	0	0,787	129	0	16	19	0,195	1	157	0,659	15	Inter-grupos		217,448	157	1,385		
	2	0,292	30	0	0,779	30	0								Intra-grupos		217,448	158			
C3.Turismo	1	0,201	129	0	0,899	129	0	17	0,195	1	157	0,659	16	Inter-grupos		2,305	1	2,305	1,872	0,173	
	2	0,28	30	0	0,859	30	0,001							Intra-grupos		193,292	157	1,231			
C3.Negocios	1	0,193	129	0	0,893	129	0	18	20	0,869	1	157	0,353	17	Inter-grupos		195,597	158			
	2	0,19	30	0,007	0,882	30	0,003								Intra-grupos		0,197	1	0,197	0,169	0,682
C3.Crecimiento económico	1	0,198	129	0	0,902	129	0	19	21	0,012	1	157	0,914	18	Inter-grupos		182,797	157	1,164		
	2	0,235	30	0	0,884	30	0,004								Intra-grupos		182,994	158			
C3.Reducción de la pobreza	1	0,163	129	0	0,916	129	0	20	22	1,61	1	157	0,206	19	Inter-grupos		0,207	1	0,207	0,243	0,623
	2	0,185	30	0,01	0,886	30	0,004								Intra-grupos		133,692	157	0,852		
C3.Importancia de las inversiones	1	0,336	129	0	0,72	129	0	21	23	0,006	1	157	0,936	20	Inter-grupos		133,899	158			
	2	0,276	30	0	0,699	30	0								Intra-grupos		0,453	1	0,453	0,404	0,526
C4.Exodo rural	1	0,209	129	0	0,897	129	0	22	24	0,028	1	157	0,867	21	Inter-grupos		176,239	157	1,123		
	2	0,171	30	0,025	0,907	30	0,012								Intra-grupos		176,692	158			
C4.Repoblación	1	0,198	129	0	0,91	129	0	23	25	0,021	1	157	0,886	22	Inter-grupos		0,49	1	0,49	0,41	0,523
	2	0,25	30	0	0,891	30	0,005								Intra-grupos		187,447	157	1,194		
C4.Aumeto de niños	1	0,186	129	0	0,909	129	0	24	26	0,568	1	157	0,456	23	Inter-grupos		187,937	158			
	2	0,222	30	0,001	0,892	30	0,008								Intra-grupos		0,474	1	0,474	0,448	0,505
C4.Población joven	1	0,222	129	0	0,896	129	0	25	19	0,195	1	157	0,659	24	Inter-grupos		186,822	157	1,063		
	2	0,222	30	0,001	0,884	30	0,003								Intra-grupos		187,296	158			
C5.Impacto	1	0,252	129	0	0,794	129	0	26	20	0,869	1	157	0,353	25	Inter-grupos		0,211	1	0,211	0,172	0,679
	2	0,256	30	0	0,814	30	0								Intra-grupos		192,217	157	1,224		

a Corrección de significación de Lilliefors

Figura 86: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable AÑO DE OBTENCIÓN DEL CARNET

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA								
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Suma de cuadrados		Media cuadrática	F	Sig.		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.							gl	Sig.					
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,434	61	0	0,535	61	0	2,31	1	127	0,131	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	2,068	1	2,068	2,678	0,104	
	2	0,335	68	0	0,711	68	0						Intra-grupos	98,087	127	0,772				
C1.Importancia de la autovía	1	0,448	61	0	0,471	61	0	6,02	1	127	0,016	C1.Importancia de la autovía	1	Inter-grupos	1,715	1	1,715	2,312	0,131	
	2	0,405	68	0	0,649	68	0	1,372	1	127	0,244		Intra-grupos	94,207	127	0,742				
C1.Frecuencia	1	0,193	61	0	0,903	61	0	0,482	1	127	0,489	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	95,922	128				
	2	0,177	68	0	0,915	68	0	0,008	1	127	0,927		Intra-grupos	1,548	1	1,548	1,021	0,314		
C1.Tarifas	1	0,216	61	0	0,899	61	0	2,757	1	127	0,099	C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	192,421	127	1,515			
	2	0,187	68	0	0,899	68	0	0,007	1	127	0,931		Total	193,969	128					
C1.Comodidad	1	0,208	61	0	0,887	61	0	0,152	1	127	0,697	C1.Tarifas	4	Inter-grupos	0,016	1	0,016	0,011	0,917	
	2	0,2	68	0	0,901	68	0	2,507	1	127	0,116		Intra-grupos	187,286	127	1,475				
C1.Empleo del tiempo	1	0,203	61	0	0,862	61	0	0,6	1	127	0,44	C1.Comodidad	5	Inter-grupos	187,302	128				
	2	0,152	68	0	0,895	68	0	0,752	1	127	0,387		Total	187,302	128					
C1.Alternativa considerable	1	0,233	61	0	0,862	61	0	0,001	1	127	0,982	C1.Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	172,075	127	1,355			
	2	0,177	68	0	0,884	68	0	7,442	1	127	0,007		Intra-grupos	188,953	128					
C1.Necesidad	1	0,191	61	0	0,881	61	0	3,386	1	127	0,068	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	5,868	1	5,868	3,834	0,052	
	2	0,248	68	0	0,848	68	0	0,128	1	127	0,721		Total	194,38	127	1,531				
C1.Precio del combustible	1	0,166	61	0	0,91	61	0	0,011	1	127	0,918	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	0,302	1	0,302	0,201	0,654	
	2	0,228	68	0	0,903	68	0	1,004	1	127	0,318		Intra-grupos	190,535	127	1,5				
C1.Efectos negativos	1	0,269	61	0	0,786	61	0	0,001	1	127	0,982	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	190,837	128				
	2	0,238	68	0	0,873	68	0	0,34	1	127	0,561		Total	190,837	128					
C2.Acceso	1	0,196	61	0	0,893	61	0	2,955	1	127	0,088	C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	5,063	1	5,063	4,207	0,042	
	2	0,215	68	0	0,906	68	0	0,39	1	127	0,533		Intra-grupos	152,859	127	1,204				
C2.Bienestar	1	0,192	61	0	0,913	61	0	0,841	1	127	0,361	C1.Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	157,922	128				
	2	0,205	68	0	0,911	68	0	2,641	1	127	0,107		Total	157,922	128					
C2.Elección	1	0,258	61	0	0,814	61	0	0,717	1	127	0,399	C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	0,085	1	0,085	0,07	0,792	
	2	0,246	68	0	0,805	68	0	0,001	1	127	0,982		Intra-grupos	152,859	127	1,204				
C2.Calidad de vida	1	0,315	61	0	0,737	61	0	0,34	1	127	0,561	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	0,085	1	0,085	0,07	0,792	
	2	0,302	68	0	0,75	68	0	2,955	1	127	0,088		Total	152,859	127	1,204				
C2.Participación	1	0,302	61	0	0,727	61	0	0,841	1	127	0,361	C1.Precio del combustible	9	Inter-grupos	0,085	1	0,085	0,07	0,792	
	2	0,203	68	0	0,857	68	0	2,641	1	127	0,107		Intra-grupos	153,45	127	1,208				
C2.Aislamiento	1	0,264	61	0	0,735	61	0	0,717	1	127	0,399	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	153,45	127	1,208			
	2	0,255	68	0	0,815	68	0	0,001	1	127	0,982		Total	153,45	128					
C3.Turismo	1	0,193	61	0	0,907	61	0	0,39	1	127	0,533	C2.Acceso	11	Inter-grupos	4,838	1	4,838	4,204	0,042	
	2	0,206	68	0	0,892	68	0	0,841	1	127	0,361		Total	146,154	127	1,151				
C3.Negocios	1	0,183	61	0	0,891	61	0	0,841	1	127	0,361	C2.Bienestar	12	Inter-grupos	150,992	128				
	2	0,215	68	0	0,889	68	0	0,001	1	127	0,982		Total	150,992	128					
C3.Crecimiento económico	1	0,193	61	0	0,901	61	0	0,34	1	127	0,561	C2.Elección	13	Inter-grupos	0,363	1	0,363	0,311	0,578	
	2	0,203	68	0	0,901	68	0	2,955	1	127	0,088		Total	148,567	127	1,17				
C3.Reducción de la pobreza	1	0,177	61	0	0,91	61	0	0,39	1	127	0,533	C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	0,04	1	0,04	0,053	0,818	
	2	0,177	68	0	0,911	68	0	0,001	1	127	0,982		Intra-grupos	96,285	127	0,758				
C3.Importancia de las inversiones	1	0,387	61	0	0,622	61	0	0,841	1	127	0,361	C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	96,326	128				
	2	0,29	68	0	0,78	68	0	0,001	1	127	0,982		Total	96,326	128					
C4.Exodo rural	1	0,2	61	0	0,898	61	0	0,34	1	127	0,561	C1.Participación	15	Inter-grupos	130,58	127	1,028			
	2	0,22	68	0	0,888	68	0	2,955	1	127	0,088		Total	140,372	128					
C4.Repoblación	1	0,2	61	0	0,904	61	0	0,39	1	127	0,533	C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	2,184	1	2,184	2,005	0,159	
	2	0,194	68	0	0,909	68	0	0,841	1	127	0,361		Total	138,297	127	1,089				
C4.Aumento de niños	1	0,182	61	0	0,9	61	0	0,841	1	127	0,361	C3.Turismo	17	Inter-grupos	140,481	128				
	2	0,19	68	0	0,906	68	0	0,001	1	127	0,982		Total	140,481	128					
C4.Población joven	1	0,252	61	0	0,884	61	0	0,841	1	127	0,361	C3.Negocios	18	Inter-grupos	126,563	127	0,997			
	2	0,195	68	0	0,882	68	0	2,955	1	127	0,088		Total	128,155	128					
C5.Impacto	1	0,252	61	0	0,779	61	0	0,841	1	127	0,361	C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	0,775	1	0,775	0,636	0,427	
	2	0,252	68	0	0,804	68	0	0,001	1	127	0,982		Total	154,775	127	1,219				

\* Esto es un límite inferior de la significación verdadera.  
a Corrección de significación de Lilliefors

**Figura 87: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE**

Pruebas de normalidad				Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA							
		Kolmogorov-Smirnova		Shapiro-Wilk		Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico										
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,363	127	0	0,679	127	0								
	2	0,403	32	0	0,627	32	0								
C1.Importancia de la autovía	1	0,413	127	0	0,596	127	0								
	2	0,426	32	0	0,612	32	0								
C1.Frecuencia	1	0,181	127	0	0,904	127	0								
	2	0,257	32	0	0,89	32	0,004								
C1.Tarifas	1	0,201	127	0	0,892	127	0								
	2	0,224	32	0	0,89	32	0,004								
C1.Comodidad	1	0,155	127	0	0,899	127	0								
	2	0,225	32	0	0,891	32	0,004								
C1.Emplejo del tiempo	1	0,183	127	0	0,872	127	0								
	2	0,205	32	0,001	0,876	32	0,002								
C1.Alternativa considerable	1	0,21	127	0	0,88	127	0								
	2	0,18	32	0,01	0,871	32	0,001								
C1.Necesidad	1	0,223	127	0	0,893	127	0								
	2	0,249	32	0	0,875	32	0,001								
C1.Precio del combustible	1	0,168	127	0	0,914	127	0								
	2	0,297	32	0	0,848	32	0								
C1.Efectos negativos	1	0,256	127	0	0,827	127	0								
	2	0,218	32	0	0,856	32	0,001								
C2.Aceso	1	0,168	127	0	0,912	127	0								
	2	0,228	32	0	0,898	32	0,006								
C2.Bienestar	1	0,189	127	0	0,911	127	0								
	2	0,263	32	0	0,881	32	0,002								
C2.Elección	1	0,259	127	0	0,806	127	0								
	2	0,263	32	0	0,797	32	0								
C2.Calidad de vida	1	0,308	127	0	0,742	127	0								
	2	0,335	32	0	0,73	32	0								
C2.Participación	1	0,255	127	0	0,8	127	0								
	2	0,219	32	0	0,849	32	0								
C2.Aislamiento	1	0,254	127	0	0,78	127	0								
	2	0,277	32	0	0,793	32	0								
C3.Turismo	1	0,189	127	0	0,901	127	0								
	2	0,31	32	0	0,796	32	0								
C3.Negocios	1	0,181	127	0	0,89	127	0								
	2	0,226	32	0	0,87	32	0,001								
C3.Crecimiento económico	1	0,184	127	0	0,902	127	0								
	2	0,286	32	0	0,899	32	0,001								
C3.Reducción de la pobreza	1	0,169	127	0	0,907	127	0								
	2	0,244	32	0	0,864	32	0,001								
C3.Importancia de las inversiones	1	0,34	127	0	0,695	127	0								
	2	0,277	32	0	0,777	32	0								
C4.Éxodo rural	1	0,182	127	0	0,909	127	0								
	2	0,274	32	0	0,883	32	0,001								
C4.Repoblación	1	0,192	127	0	0,908	127	0								
	2	0,283	32	0	0,847	32	0								
C4.Aumetro de niños	1	0,201	127	0	0,899	127	0								
	2	0,242	32	0	0,886	32	0,003								
C4.Población joven	1	0,212	127	0	0,887	127	0								
	2	0,257	32	0	0,873	32	0,001								
C5.Impacto	1	0,252	127	0	0,803	127	0								
	2	0,342	32	0	0,743	32	0								

a Corrección de significación de Lilliefors





Figura 89: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable VIVE EN SARRIÓN

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA												
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Suma de cuadrados	g1	Media cuadrática	F	Sig.				
		Estadístico	g1	Sig.	Estadístico	g1	Sig.															
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,406	67	0	0,602	67	0	1	0,001	1	157	0,976	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	0,397	1	0,397	0,492	0,484		
	2	0,346	92	0	0,711	92	0	2	3,1	1	157	0,08		Intra-grupos	126,659	157	0,807					
C1.Importancia de la autovía	1	0,454	67	0	0,469	67	0	3	2,927	1	157	0,069	C1.Importancia de la autovía	1	Total	127,057	158	1,727	1	1,727	2,341	0,128
	2	0,38	92	0	0,671	92	0	4	0,208	1	157	0,649		Inter-grupos	115,833	157	0,738					
C1.Frecuencia	1	0,201	67	0	0,898	67	0	5	1,801	1	157	0,182	C1.Frecuencia	2	Total	117,56	158					
	2	0,169	92	0	0,911	92	0	6	0,029	1	157	0,864		Inter-grupos	0,847	1	0,847	0,558	0,456			
C1.Tarifas	1	0,232	67	0	0,883	67	0	7	0,058	1	157	0,81	C1.Tarifas	3	Intra-grupos	238,109	157	1,517				
	2	0,188	92	0	0,894	92	0	8	6,012	1	157	0,015		Total	238,956	158						
C1.Comodidad	1	0,176	67	0	0,882	67	0	9	1,694	1	157	0,195	C1.Comodidad	4	Inter-grupos	0,096	1	0,096	0,064	0,801		
	2	0,2	92	0	0,902	92	0	10	0,336	1	157	0,563		Intra-grupos	234,961	157	1,497					
C1.Emplojo del tiempo	1	0,234	67	0	0,84	67	0	11	4,315	1	157	0,039	C1.Emplojo del tiempo	5	Total	235,057	158	4,419	1	4,419	2,908	0,09
	2	0,169	92	0	0,89	92	0	12	0,697	1	157	0,405		Inter-grupos	4,419	1	4,419	2,908	0,09			
C1.Alternativa considerable	1	0,214	67	0	0,878	67	0	13	0,277	1	157	0,599	C1.Alternativa considerable	6	Intra-grupos	238,575	157	1,52				
	2	0,193	92	0	0,882	92	0	14	1,501	1	157	0,222		Total	242,994	158						
C1.Necesidad	1	0,186	67	0	0,876	67	0	15	1,383	1	157	0,241	C1.Necesidad	7	Inter-grupos	1,253	1	1,253	0,83	0,384		
	2	0,262	92	0	0,864	92	0	16	0,776	1	157	0,38		Intra-grupos	236,986	157	1,509					
C1.Precio del combustible	1	0,17	67	0	0,915	67	0	17	0,924	1	157	0,338	C1.Precio del combustible	8	Total	238,239	158					
	2	0,216	92	0	0,906	92	0	18	0,694	1	157	0,406		Inter-grupos	0,027	1	0,027	0,018	0,892			
C1.Efectos negativos	1	0,244	67	0	0,797	67	0	19	0,01	1	157	0,921	C1.Efectos negativos	9	Intra-grupos	234,212	157	1,492				
	2	0,227	92	0	0,865	92	0	20	0,472	1	157	0,493		Total	234,239	158						
C2.Acceso	1	0,189	67	0	0,867	67	0	21	0,355	1	157	0,552	C2.Acceso	10	Inter-grupos	1,539	1	1,539	1,24	0,267		
	2	0,197	92	0	0,909	92	0	22	6,067	1	157	0,015		Intra-grupos	194,889	157	1,241					
C2.Bienestar	1	0,188	67	0	0,903	67	0	23	7,784	1	157	0,006	C2.Bienestar	11	Total	196,428	158					
	2	0,173	92	0	0,913	92	0	24	2,485	1	157	0,117		Inter-grupos	0,065	1	0,065	0,056	0,814			
C2.Elección	1	0,273	67	0	0,814	67	0	25	1,107	1	157	0,294	C2.Elección	12	Intra-grupos	184,325	157	1,174				
	2	0,257	92	0	0,797	92	0	26	2,369	1	157	0,126		Total	184,39	158						
C2.Calidad de vida	1	0,307	67	0	0,671	67	0	27	0,867	1	157	0,015	C2.Calidad de vida	13	Inter-grupos	0,202	1	0,202	0,149	0,7		
	2	0,308	92	0	0,757	92	0	28	7,784	1	157	0,006		Intra-grupos	212,867	157	1,356					
C2.Participación	1	0,302	67	0	0,757	67	0	29	7,784	1	157	0,006	C2.Participación	14	Total	213,069	158					
	2	0,228	92	0	0,847	92	0	30	6,067	1	157	0,015		Inter-grupos	12,236	1	12,236	9,349	0,003			
C2.Aislamiento	1	0,297	67	0	0,706	67	0	31	0,355	1	157	0,552	C2.Aislamiento	15	Intra-grupos	205,475	157	1,309				
	2	0,23	92	0	0,829	92	0	32	6,067	1	157	0,015		Total	217,711	158						
C3.Turismo	1	0,188	67	0	0,911	67	0	33	6,067	1	157	0,015	C3.Turismo	16	Inter-grupos	8,017	1	8,017	6,71	0,01		
	2	0,244	92	0	0,88	92	0	34	7,784	1	157	0,006		Intra-grupos	187,581	157	1,195					
C3.Crecimiento económico	1	0,22	67	0	0,891	67	0	35	7,784	1	157	0,006	C3.Crecimiento económico	17	Total	195,597	158					
	2	0,232	92	0	0,878	92	0	36	2,485	1	157	0,117		Inter-grupos	0,064	1	0,064	0,055	0,815			
C3.Reducción de la pobreza	1	0,22	67	0	0,903	67	0	37	0,924	1	157	0,338	C3.Reducción de la pobreza	18	Intra-grupos	182,929	157	1,165				
	2	0,25	92	0	0,88	92	0	38	0,924	1	157	0,338		Total	182,994	158						
C3.Importancia de las inversiones	1	0,177	67	0	0,91	67	0	39	0,924	1	157	0,338	C3.Importancia de las inversiones	19	Inter-grupos	0,739	1	0,739	0,871	0,352		
	2	0,18	92	0	0,907	92	0	40	0,472	1	157	0,493		Intra-grupos	133,16	157	0,848					
C4.Exodo rural	1	0,344	67	0	0,64	67	0	41	0,01	1	157	0,921	C4.Exodo rural	20	Total	133,899	158					
	2	0,309	92	0	0,755	92	0	42	0,355	1	157	0,552		Inter-grupos	5,843	1	5,843	5,369	0,022			
C4.Repoblación	1	0,175	67	0	0,901	67	0	43	6,067	1	157	0,015	C4.Repoblación	21	Intra-grupos	170,849	157	1,088				
	2	0,227	92	0	0,894	92	0	44	7,784	1	157	0,006		Total	176,692	158						
C4.Aumento de niños	1	0,174	67	0	0,901	67	0	45	7,784	1	157	0,006	C4.Aumento de niños	22	Inter-grupos	4,045	1	4,045	3,453	0,085		
	2	0,238	92	0	0,895	92	0	46	2,485	1	157	0,117		Intra-grupos	183,892	157	1,171					
C4.Población joven	1	0,18	67	0	0,898	67	0	47	2,485	1	157	0,117	C4.Población joven	23	Total	187,937	158					
	2	0,234	92	0	0,898	92	0	48	0,355	1	157	0,552		Inter-grupos	5,867	1	5,867	5,706	0,018			
C5.Impacto	1	0,217	67	0	0,893	67	0	49	0,355	1	157	0,552	C5.Impacto	24	Intra-grupos	161,428	157	1,028				
	2	0,285	92	0	0,885	92	0	50	0,355	1	157	0,552		Total	167,296	158						
a Corrección de significación de Lilliefors																						

**Figura 90: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN**

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA					
	Estadístico	Kolmogorov-Smirnova		Shapiro-Wilk		Estadístico de Levene	gl	g2	Sig.		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
		gl	Sig.	Estadístico	gl											Sig.
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,426	53	0	0,565	53	0	0,047	1	65	0,83					
C1.Importancia de la autovía	1	0,477	53	0	0,439	53	0	0,171	1	65	0,68					
C1.Frecuencia	2	0,173	14	200*	0,889	14	0,079	1,091	1	65	0,3					
C1.Tarifas	2	0,217	14	0,071	0,855	14	0,028	1,843	1	65	0,483					
C1.Comodidad	1	0,203	53	0	0,875	53	0	0,498	1	65	0,483					
C1.Emplejo del tiempo	2	0,253	14	0,126	0,874	14	0,048	0	1	65	0,998					
C1.Alternativa considerable	2	0,255	53	0	0,861	53	0	0,001	1	65	0,982					
C1.Necesidad	2	0,263	14	0,01	0,811	14	0,007	0,124	1	65	0,726					
C1.Precio del combustible	1	0,197	53	0	0,908	53	0,001	0,768	1	65	0,384					
C1.Efectos negativos	2	0,246	53	0	0,8	53	0	3,067	1	65	0,085					
C2.Acceso	2	0,265	14	0,009	0,798	14	0,005	1,55	1	65	0,218					
C2.Bienestar	2	0,235	14	0,034	0,809	14	0,006	0,008	1	65	0,928					
C2.Bienestar considerable	1	0,212	53	0	0,888	53	0	0,453	1	65	0,503					
C2.Ellección	2	0,299	53	0	0,823	53	0	1,821	1	65	0,182					
C2.Calidad de vida	1	0,313	53	0	0,675	53	0	0,663	1	65	0,418					
C2.Participación	2	0,347	14	0	0,735	14	0,001	0,56	1	65	0,457					
C2.Aislamiento	2	0,32	14	0	0,679	14	0	1,749	1	65	0,191					
C3.Turismo	1	0,174	53	0	0,913	53	0,001	0,011	1	65	0,917					
C3.Negocios	2	0,248	14	0,02	0,893	14	0,088	2,444	1	65	0,123					
C3.Crecimiento económico	1	0,257	53	0	0,869	53	0	0,004	1	65	0,952					
C3.Reducción de la pobreza	1	0,181	53	0	0,91	53	0,001	0,001	1	65	0,981					
C3.Importancia de las inversiones	2	0,332	14	0	0,646	14	0	2,017	1	65	0,16					
C4.Exodo rural	2	0,2	14	0,133	0,903	14	0,123									
C4.Repoblación	2	0,211	14	0,092	0,925	14	0,261									
C4.Aumento de niños	1	0,177	53	0	0,894	53	0									
C4.Población joven	2	0,164	14	200*	0,906	14	0,14									
C5.Impacto	2	0,237	53	0	0,822	53	0									

ANOVA		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
C1.Importancia del ferrocarril	Inter-grupos	0,324	1	0,324	0,361	0,55
	Intra-grupos	58,422	65	0,899		
	Total	58,746	66			
C1.Importancia de la autovía	Inter-grupos	0,129	1	0,129	0,178	0,674
	Intra-grupos	46,976	65	0,723		
	Total	47,104	66			
C1.Frecuencia	Inter-grupos	0,887	1	0,887	0,511	0,477
	Intra-grupos	112,755	65	1,735		
	Total	113,642	66			
C1.Tarifas	Inter-grupos	0,021	1	0,021	0,013	0,91
	Intra-grupos	104,636	65	1,61		
	Total	104,657	66			
C1.Comodidad	Inter-grupos	0,156	1	0,156	0,095	0,759
	Intra-grupos	106,561	65	1,639		
	Total	106,716	66			
C1.Emplejo del tiempo	Inter-grupos	0,003	1	0,003	0,002	0,967
	Intra-grupos	108,027	65	1,662		
	Total	108,03	66			
C1.Alternativa considerable	Inter-grupos	0,896	1	0,896	0,574	0,451
	Intra-grupos	101,403	65	1,56		
	Total	102,299	66			
C1.Necesidad	Inter-grupos	0,447	1	0,447	0,293	0,59
	Intra-grupos	99,225	65	1,527		
	Total	99,672	66			
C1.Precio del combustible	Inter-grupos	0,854	1	0,854	0,629	0,431
	Intra-grupos	88,221	65	1,357		
	Total	89,075	66			
C1.Efectos negativos	Inter-grupos	2,151	1	2,151	1,376	0,245
	Intra-grupos	101,64	65	1,564		
	Total	103,791	66			
C2.Acceso	Inter-grupos	17,953	1	17,953	13,45	0
	Intra-grupos	85,763	65	1,335		
	Total	103,716	66			
C2.Bienestar	Inter-grupos	13,857	1	13,857	12,41	0,001
	Intra-grupos	72,561	65	1,116		
	Total	86,418	66			
C2.Ellección	Inter-grupos	4,969	1	4,969	4,822	0,032
	Intra-grupos	66,972	65	1,03		
	Total	71,94	66			
C2.Calidad de vida	Inter-grupos	0,222	1	0,222	0,279	0,599
	Intra-grupos	51,889	65	0,795		
	Total	51,91	66			
C2.Participación	Inter-grupos	0,453	1	0,453	0,501	0,482
	Intra-grupos	58,712	65	0,903		
	Total	59,164	66			
C2.Aislamiento	Inter-grupos	0,453	1	0,453	0,416	0,521
	Intra-grupos	70,712	65	1,088		
	Total	71,164	66			
C3.Turismo	Inter-grupos	0,178	1	0,178	0,155	0,695
	Intra-grupos	74,598	65	1,148		
	Total	74,776	66			
C3.Negocios	Inter-grupos	1,018	1	1,018	0,778	0,381
	Intra-grupos	85,101	65	1,309		
	Total	86,119	66			
C3.Crecimiento económico	Inter-grupos	0,178	1	0,178	0,159	0,691
	Intra-grupos	72,598	65	1,117		
	Total	72,776	66			
C3.Reducción de la pobreza	Inter-grupos	0,028	1	0,028	0,018	0,893
	Intra-grupos	98,659	65	1,518		
	Total	98,687	66			
C3.Importancia de las inversiones	Inter-grupos	0,048	1	0,048	0,06	0,808
	Intra-grupos	52,519	65	0,808		
	Total	52,567	66			
C4.Exodo rural	Inter-grupos	0,581	1	0,581	0,364	0,548
	Intra-grupos	103,687	65	1,595		
	Total	104,269	66			
C4.Repoblación	Inter-grupos	0,001	1	0,001	0	0,984
	Intra-grupos	114,507	65	1,762		
	Total	114,507	66			
C4.Aumento de niños	Inter-grupos	0,017	1	0,017	0,011	0,918
	Intra-grupos	103,894	65	1,598		
	Total	103,91	66			
C4.Población joven	Inter-grupos	0,119	1	0,119	0,076	0,784
	Intra-grupos	102,179	65	1,572		
	Total	102,299	66			
C5.Impacto	Inter-grupos	1,287	1	1,287	1,283	0,261
	Intra-grupos	64,195	65	0,988		
	Total	65,483	66			

\* Esto es un límite inferior de la significación verdadera.  
a Corrección de significación de Lilliefors

Figura 91: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrion la variable TRABAJA FUERA DE SARRION

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA							
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			C1.Importancia del ferrocarril	Estadístico de Levene	g <sup>1</sup>	g <sup>2</sup>	Sig.			Suma de cuadrados	g <sup>1</sup>	Media cuadrática	F	Sig.
		Estadístico	g <sup>1</sup>	Sig.	Estadístico	g <sup>1</sup>	Sig.												
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,345	17	0	0,732	17	0	1	0,211	1	65	0,647	1	Inter-grupos	0,444	1	0,444	0,495	0,484
	2	0,425	50	0	0,55	50	0	2	0,266	1	65	0,607		Intra-grupos	58,302	65	0,897		
C1.Importancia de la autovia	1	0,521	17	0	0,385	17	0	3	0,85	1	65	0,423	1	Total	58,746	66			
	2	0,445	50	0	0,49	50	0	4	0,815	1	65	0,37		Inter-grupos	0,002	1	0,002	0,003	0,957
C1.Frecuencia	1	0,186	17	0,12	0,925	17	0,176	5	0,259	1	65	0,612	2	Inter-grupos	47,102	65	0,725		
	2	0,204	50	0	0,892	50	0	6	5,42	1	65	0,023		Total	47,104	66			
C1.Tarifas	1	0,237	50	0	0,876	50	0	7	0,704	1	65	0,405	3	Inter-grupos	0,621	1	0,621	0,357	0,552
	2	0,205	17	0,056	0,899	17	0,066	8	0,003	1	65	0,957		Intra-grupos	113,021	65	1,739		
C1.Comodidad	1	0,239	17	0,011	0,859	17	0,015	9	0,001	1	65	0,978	4	Inter-grupos	2,712	1	2,712	1,729	0,193
	2	0,211	50	0	0,875	50	0	10	5,054	1	65	0,028		Intra-grupos	101,945	65	1,568		
C1.Emplo del tiempo	1	0,232	17	0,016	0,857	17	0,014	11	2,732	1	65	0,103	5	Total	104,657	66			
	2	0,222	50	0	0,834	50	0	12	1,246	1	65	0,269		Inter-grupos	3,732	1	3,732	2,355	0,13
C1.Alternativa considerable	1	0,271	17	0,002	0,8	17	0,002	13	8,219	1	65	0,006	6	Inter-grupos	102,985	65	1,584		
	2	0,198	50	0	0,896	50	0	14	0,526	1	65	0,471		Total	106,716	66			
C1.Necesidad	1	0,376	17	0	0,683	17	0	15	0,006	1	65	0,938	7	Inter-grupos	8,279	1	8,279	4,011	0,049
	2	0,191	50	0	0,906	50	0,001	16	0,178	1	65	0,674		Intra-grupos	101,751	65	1,565		
C1.Precio del combustible	1	0,218	17	0,031	0,919	17	0,142	17	0,076	1	65	0,783	8	Total	108,03	66			
	2	0,167	50	0,001	0,916	50	0,002	18	0,383	1	65	0,538		Inter-grupos	0,76	1	0,76	0,486	0,488
C1.Efectos negativos	1	0,265	17	0,002	0,777	17	0,001	19	0,191	1	65	0,683	9	Inter-grupos	101,539	65	1,562		
	2	0,248	50	0	0,8	50	0	20	0,001	1	65	0,981		Total	102,299	66			
C2.Acceso	1	0,23	17	0,017	0,887	17	0,041	21	0,274	1	65	0,603	10	Inter-grupos	8,433	1	8,433	6,008	0,017
	2	0,18	50	0	0,855	50	0	22	0,007	1	65	0,936		Intra-grupos	91,239	65	1,404		
C2.Bienestar	1	0,234	17	0,014	0,891	17	0,048	23	0,01	1	65	0,921	11	Total	99,672	66			
	2	0,175	50	0,001	0,903	50	0,001	24	0,157	1	65	0,693		Inter-grupos	0,016	1	0,016	0,012	0,915
C2.Ellección	1	0,271	17	0,002	0,8	17	0,002	25	0,804	1	65	0,373	12	Inter-grupos	89,059	65	1,37		
	2	0,262	50	0	0,824	50	0	26	0,276	1	65	0,601		Total	89,075	66			
C2.Calidad de vida	1	0,357	17	0	0,622	17	0	27	0,001	1	65	0,981	13	Inter-grupos	0,582	1	0,582	0,366	0,547
	2	0,292	50	0	0,694	50	0	28	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	103,209	65	1,588		
C2.Participación	1	0,368	17	0	0,631	17	0	29	0,001	1	65	0,981	14	Total	103,791	66			
	2	0,279	50	0	0,781	50	0	30	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	0,031	1	0,031	0,019	0,89
C2.Aislamiento	1	0,324	17	0	0,724	17	0	31	0,001	1	65	0,981	15	Intra-grupos	104,715	65	1,611		
	2	0,331	50	0	0,705	50	0	32	0,001	1	65	0,981		Total	104,746	66			
C3.Turismo	1	0,186	17	0,12	0,93	17	0,215	33	0,001	1	65	0,981	16	Inter-grupos	0,008	1	0,008	0,006	0,937
	2	0,201	50	0	0,904	50	0,001	34	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	86,409	65	1,329		
C3.Negocios	1	0,251	17	0,006	0,872	17	0,024	35	0,001	1	65	0,981	17	Total	86,418	66			
	2	0,213	50	0	0,893	50	0	36	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	0,961	1	0,961	0,88	0,352
C3.Crecimiento económico	1	0,213	17	0,039	0,918	17	0,198	37	0,001	1	65	0,981	18	Inter-grupos	70,979	65	1,092		
	2	0,228	50	0	0,896	50	0	38	0,001	1	65	0,981		Total	71,94	66			
C3.Reducción de la pobreza	1	0,165	17	0,200*	0,921	17	0,156	39	0,001	1	65	0,981	19	Inter-grupos	0,013	1	0,013	0,016	0,9
	2	0,194	50	0	0,908	50	0,001	40	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	51,898	65	0,798		
C3.Importancia de las inversiones	1	0,462	17	0	0,415	17	0	41	0,001	1	65	0,981	20	Total	51,91	66			
	2	0,306	50	0	0,704	50	0	42	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	0,467	1	0,467	0,517	0,475
C4.Exodo rural	1	0,165	17	0,200*	0,921	17	0,156	43	0,001	1	65	0,981	21	Intra-grupos	58,898	65	0,903		
	2	0,178	50	0	0,897	50	0	44	0,001	1	65	0,981		Total	59,164	66			
C4.Repoblación	1	0,191	17	0,1	0,894	17	0,055	45	0,001	1	65	0,981	22	Inter-grupos	1,644	1	1,644	1,537	0,219
	2	0,171	50	0,001	0,904	50	0,001	46	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	69,52	65	1,07		
C4.Aumento de niños	1	0,203	17	0,062	0,853	17	0,012	47	0,001	1	65	0,981	23	Total	71,164	66			
	2	0,196	50	0	0,898	50	0	48	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	1,655	1	1,655	1,471	0,23
C4.Población joven	1	0,234	17	0,014	0,901	17	0,07	49	0,001	1	65	0,981	24	Intra-grupos	73,121	65	1,125		
	2	0,238	50	0	0,88	50	0	50	0,001	1	65	0,981		Total	74,776	66			
C5.Impacto	1	0,269	17	0,002	0,791	17	0,002	51	0,001	1	65	0,981	25	Inter-grupos	0,782	1	0,782	0,595	0,443
	2	0,248	50	0	0,815	50	0	52	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	85,338	65	1,313		
								53	0,001	1	65	0,981	18	Total	86,119	66			
								54	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	0,027	1	0,027	0,024	0,878
								55	0,001	1	65	0,981	19	Intra-grupos	72,749	65	1,119		
								56	0,001	1	65	0,981		Total	72,776	66			
								57	0,001	1	65	0,981	20	Inter-grupos	0,865	1	0,865	0,575	0,451
								58	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	97,821	65	1,505		
								59	0,001	1	65	0,981	21	Total	98,687	66			
								60	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	0,905	1	0,905	1,138	0,29
								61	0,001	1	65	0,981	22	Intra-grupos	51,662	65	0,795		
								62	0,001	1	65	0,981		Total	52,567	66			
								63	0,001	1	65	0,981	23	Inter-grupos	0,947	1	0,947	0,03	0,884
								64	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	104,221	65	1,603		
								65	0,001	1	65	0,981	24	Total	104,269	66			
								66	0,001	1	65	0,981		Inter-grupos	0,478	1	0,478	0,273	0,603
								67	0,001	1	65	0,981	25	Intra-grupos	114,029	65	1,754		
								68	0,001	1	65	0,981		Total	114,507	66			
								69	0,001	1	65	0,981	26	Inter-grupos	0,455	1	0,455	0,286	0,595
								70	0,001	1	65	0,981		Intra-grupos	103,455	65	1,592		
								71	0,										

**Figura 92: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable A QUE DISTANCIA TRABAJA**

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas							ANOVA						
		Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk					Estadístico de Levene							ANOVA			
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.			g1	g2	g3	g4	g5	Suma de cuadrados	g	Media cuadrática	F	Sig.	
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,385	3		0,75	3	0	C1.Importancia del ferrocarril	1	2,801	4	11	0,079		Intra-grupos	1,799	5	0,36	0,328	0,886
	2	0,441	4		0,63	4	0,001	C1.Importancia de la autovía	2	13,75	4	11	0		Intra-grupos	12,083	11	1,098		
	3	0,385	3		0,75	3	0	C1.Frecuencia	3	4,482	4	11	0,022		Total	13,882	16			
	4	0,175	3		1	3	1	C1.Tarifas	4	2,075	4	11	0,153		Intra-grupos	3,882	5	0,776	0,712	0,627
	5	0,385	3		0,75	3	0	C1.Comodidad	5	0,394	4	11	0,809		Intra-grupos	12	11	1,091		
C1.Importancia de la autovía	5	0,385	3		0,75	3	0	C1.Emplo del tiempo	6	1,375	4	11	0,305		Total	15,882	16			
C1.Frecuencia	1	0,385	3		0,75	3	0	C1.Alternativa considerable	7	1,756	4	11	0,208		Intra-grupos	14,191	5	2,838	2,904	0,065
	2	0,441	4		0,63	4	0,001	C1.Necesidad	8	6,683	4	11	0,006		Intra-grupos	10,75	11	0,977		
	3	0,385	3		0,75	3	0	C1.Precio del combustible	9	1,865	4	11	0,187		Total	24,941	16			
	4	0,385	3		0,75	3	0	C1.Efectos negativos	10	1,15	4	11	0,384		Intra-grupos	20,098	5	4,02	3,79	0,031
	5	0,385	3		0,75	3	0	C2.Acceso	11	4	4	11	0,031		Intra-grupos	11,667	11	1,061		
C1.Tarifas	1	0,385	3		0,75	3	0	C2.Bienestar	12	1,157	4	11	0,381		Total	31,765	16			
	2	0,307	4		0,729	4	0,024	C2.Ellección	13	2,633	4	11	0,092		Intra-grupos	14,765	5	2,953	1,911	0,172
	3	0,175	3		1	3	1	C2.Calidad de vida	14	5,363	4	11	0,012		Intra-grupos	17	11	1,545		
	4	0,175	3		1	3	1	C2.Participación	15	5,427	4	11	0,012		Total	31,765	16			
	5	0,385	3		0,75	3	0	C2.Aislamiento	16	3,313	4	11	0,052		Intra-grupos	25,471	5	5,094	4,31	0,02
C1.Comodidad	1	0,385	3		0,75	3	0	C3.Turismo	17	0,181	4	11	0,944		Intra-grupos	13	11	1,182		
	2	0,441	4		0,63	4	0,001	C3.Negocios	18	2,764	4	11	0,082		Total	38,471	16			
	3	0,175	3		1	3	1	C3.Crecimiento económico	19	1,726	4	11	0,214		Intra-grupos	10,059	5	2,012	0,962	0,481
	4	0,253	3		0,964	3	0,637	C3.Reducción de la pobreza	20	0,447	4	11	0,773		Intra-grupos	23	11	2,091		
	5	0,253	3		0,964	3	0,637	C3.Importancia de las inversiones	21	13,75	4	11	0		Total	33,059	16			
C1.Emplo del tiempo	1	0,385	3		0,75	3	0	C4.Exodo rural	22	0,579	4	11	0,684		Intra-grupos	6,309	5	1,262	0,941	0,492
	2	0,307	4		0,729	4	0,024	C4.Repoblación	23	2,306	4	11	0,123		Intra-grupos	14,75	11	1,341		
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	C4.Aumento de niños	24	2,271	4	11	0,127		Total	21,059	16			
	4	0,175	3		1	3	1	C4.Población joven	25	0,807	4	11	0,546		Intra-grupos	6,309	5	1,262	0,941	0,492
	5	0,253	3		0,964	3	0,637	C5.Impacto	26	3,081	4	11	0,053		Intra-grupos	16,867	11	1,597		
C1.Alternativa considerable	1	0,385	3		0,75	3	0								Total	25,059	16			
	2	0,307	4		0,729	4	0,024								Intra-grupos	6,309	5	1,262	0,941	0,492
	3	0,253	3		0,964	3	0,637								Intra-grupos	14,75	11	1,341		
	4	0,175	3		1	3	1								Total	21,059	16			
	5	0,253	3		0,964	3	0,637								Intra-grupos	8,196	5	1,639	0,575	0,718
C1.Necesidad	1	0,292	3		0,923	3	0,463								Intra-grupos	31,333	11	2,848		
	2	0,441	4		0,63	4	0,001								Total	39,529	16			
	3	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	9,235	5	1,847	2,903	0,065
	4	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	7	11	0,636		
	5	0,253	3		0,964	3	0,637								Total	16,235	16			
C1.Precio del combustible	1	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	4,113	5	0,823	0,793	0,577
	2	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	11,417	11	1,038		
	3	0,253	3		0,964	3	0,637								Total	15,529	16			
	4	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	16,309	5	3,262	2,142	0,136
	5	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	16,75	11	1,523		
C2.Acceso	1	0,175	3		1	3	1								Total	33,059	16			
	2	0,298	4		0,849	4	0,224								Intra-grupos	6,118	5	1,224	1,122	0,404
	3	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	12	11	1,091		
	4	0,385	3		0,75	3	0								Total	18,118	16			
	5	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	7	5	1,4	0,811	0,566
C2.Ellección	1	0,175	3		1	3	1								Intra-grupos	19	11	1,727		
	2	0,151	4		0,993	4	0,972								Total	28	16			
	3	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	13,525	5	2,705	3,16	0,052
	4	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	9,417	11	0,856		
	5	0,385	3		0,75	3	0								Total	22,941	16			
C2.Aislamiento	1	0,253	3		0,964	3	0,637								Intra-grupos	7,784	5	1,557	2,055	0,148
	2	0,299	4		0,895	4	0,406								Intra-grupos	8,333	11	0,758		
	3	0,385	3		0,75	3	0								Total	16,118	16			
	4	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	8,113	5	1,623	1,895	0,175
	5	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	9,417	11	0,856		
C2.Bienestar	1	0,253	3		0,964	3	0,637								Total	17,529	16			
	2	0,441	4		0,63	4	0,001								Intra-grupos	6,941	5	1,388	0,764	0,595
	3	0,292	3		0,923	3	0,463								Intra-grupos	20	11	1,818		
	4	0,385	3		0,75	3	0								Total	26,941	16			
	5	0,175	3		1	3	1								Intra-grupos	3,882	5	0,776	0,712	0,627
C2.Calidad de vida	1	0,175	3		1	3	1								Intra-grupos	12	11	1,091		
	2	0,292	3		0,923	3	0,463								Total	15,882	16			
	3	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	18,841	5	3,768	5,209	0,011
	4	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	8	11	0,727		
	5	0,385	3		0,75	3	0								Total	26,941	16			
C2.Participación	1	0,385	3		0,75	3	0								Intra-grupos	12,779	5	2,556	1,906	0,173
	2	0,441	4		0,63	4	0,001								Intra-grupos	14,75	11	1,341		
	3	0,385	3		0,75	3	0								Total	27,529	16			
	4	0,253	3		0,964	3	0,637								Intra-grupos	11,485	5	2,297	2,35	0,11
	5	0,292	3		0,923	3	0,463								Intra-grupos	10,75	11	0,977		
C2.Aumento de niños	1	0,385	3		0,75	3	0								Total	22,235	16			
	2	0,175	3		1	3	1								Intra-grupos	11,446	5	2,289	1,566	0,248
	3	0,283	4		0,863	4	0,272								Intra-grupos	16,083	11	1,462		
	4	0,175	3		1	3	1								Total	27,529	16			
	5	0,175	3		1	3	1													



**Figura 93: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable ESTUDIA FUERA DE SARRIÓN**

	Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA								
	Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.	Suma de cuadrados	g	Media cuadrática	F	Sig.					
	Estadístico	g	Sig.	Estadístico	g	Sig.														
C1.Importancia del ferrocarril	NO	0,346	92	0	0,71	92	0	1	1,305	1	65	0,257	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	3,453	1	3,453	2,218	0,141
	SI	0,425	54	0	0,547	54	0	2	3,688	1	65	0,063		Intra-grupos	101,204	65	1,557			
	Total	0,315	13	0,001	0,776	13	0,004	3	0,129	1	65	0,721		Total	104,657	66				
C1.Importancia de la autovía	NO	0,38	92	0	0,671	92	0	4	0,777	1	65	0,381	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	2,501	1	2,501	1,541	0,219
	SI	0,472	54	0	0,403	54	0	3	8,168	1	65	0,006		Intra-grupos	105,528	65	1,624			
	Total	0,413	13	0	0,633	13	0	6	0,041	1	65	0,841		Total	108,03	66				
C1.Frecuencia	NO	0,169	92	0	0,911	92	0	7	0,17	1	65	0,681	C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	2,74	1	2,74	1,754	0,19
	SI	0,23	54	0	0,891	54	0	8	0,771	1	65	0,383		Intra-grupos	101,528	65	1,562			
	Total	0,192	13	200*	0,9	13	0,135	9	0,186	1	65	0,668		Total	104,269	66				
C1.Tarifas	NO	0,188	92	0	0,894	92	0	10	0,664	1	65	0,418	C1.Tarifas	4	Inter-grupos	1,105	1	1,105	1,246	0,268
	SI	0,253	54	0	0,874	54	0	11	0,311	1	65	0,579		Intra-grupos	57,641	65	0,887			
	Total	0,196	13	200*	0,893	13	0,106	12	3,36	1	65	0,071		Total	58,746	66				
C1.Comodidad	NO	0,2	92	0	0,902	92	0	13	1,764	1	65	0,189	C1.Comodidad	5	Inter-grupos	1,965	1	1,965	2,829	0,097
	SI	0,197	54	0	0,873	54	0	14	0,043	1	65	0,837		Intra-grupos	45,14	65	0,694			
	Total	0,225	13	0,069	0,867	13	0,047	15	0,328	1	65	0,569		Total	47,104	66				
C1.Emplo del tiempo	NO	0,169	92	0	0,89	92	0	16	1,156	1	65	0,286	C1.Emplo del tiempo	6	Inter-grupos	0,808	1	0,808	0,466	0,497
	SI	0,234	54	0	0,825	54	0	17	0,401	1	65	0,529		Intra-grupos	112,833	65	1,736			
	Total	0,211	13	0,117	0,863	13	0,042	18	1,396	1	65	0,242		Total	113,642	66				
C1.Alternativa considerable	NO	0,193	92	0	0,882	92	0	19	0,374	1	65	0,543	C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	7,376	1	7,376	4,826	0,032
	SI	0,262	54	0	0,864	54	0	20	0,731	1	65	0,396		Intra-grupos	99,34	65	1,528			
	Total	0,193	13	0,117	0,863	13	0,042	21	0,208	1	65	0,65		Total	106,716	66				
C1.Necesidad	NO	0,226	92	0	0,906	92	0	22	0,755	1	65	0,388	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	3,95	1	3,95	2,61	0,111
	SI	0,193	54	0	0,888	54	0	23	0,051	1	65	0,822		Intra-grupos	98,349	65	1,513			
	Total	0,266	13	0,012	0,828	13	0,015	24	2,602	1	65	0,112		Total	102,299	66				
C1.Precio del combustible	NO	0,168	92	0	0,914	92	0	25	0,762	1	65	0,386	C1.Precio del combustible	9	Inter-grupos	0,776	1	0,776	0,51	0,478
	SI	0,278	54	0	0,862	54	0,041	26	0,935	1	65	0,337		Intra-grupos	98,896	65	1,521			
	Total	0,218	13	0,007	0,862	13	0,041	27	0,208	1	65	0,65		Total	99,672	66				
C1.Efectos negativos	NO	0,277	92	0	0,865	92	0	28	0,051	1	65	0,822	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	0,498	1	0,498	0,365	0,548
	SI	0,203	54	0,146	0,886	54	0,087	29	0,208	1	65	0,65		Intra-grupos	88,577	65	1,363			
	Total	0,197	92	0	0,909	92	0	30	0,208	1	65	0,65		Total	89,075	66				
C2.Acceso	NO	0,182	92	0	0,851	92	0	31	0,208	1	65	0,65	C2.Acceso	11	Inter-grupos	1,727	1	1,727	1,1	0,298
	SI	0,258	54	0,018	0,787	54	0,065	32	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	102,064	65	1,57			
	Total	0,227	92	0	0,813	92	0	33	0,051	1	65	0,822		Total	103,791	66				
C2.Bienestar	NO	0,237	13	0,044	0,844	13	0,024	34	2,602	1	65	0,112	C2.Bienestar	12	Inter-grupos	0,902	1	0,902	0,686	0,411
	SI	0,257	92	0	0,797	92	0	35	0,208	1	65	0,65		Intra-grupos	85,516	65	1,316			
	Total	0,255	54	0	0,83	54	0	36	0,755	1	65	0,388		Total	86,418	66				
C2.Elección	NO	0,346	13	0	0,745	13	0,062	37	0,208	1	65	0,65	C2.Elección	13	Inter-grupos	0,014	1	0,014	0,013	0,91
	SI	0,308	92	0	0,757	92	0	38	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	71,928	65	1,107			
	Total	0,305	54	0	0,702	54	0	39	0,208	1	65	0,65		Total	71,94	66				
C2.Calidad de vida	NO	0,324	13	0,001	0,596	13	0	40	0,208	1	65	0,65	C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	0	1	0	0	0,988
	SI	0,228	92	0	0,847	92	0	41	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	51,91	65	0,799			
	Total	0,301	54	0	0,753	54	0	42	0,208	1	65	0,65		Total	51,91	66				
C2.Participación	NO	0,228	92	0	0,847	92	0	43	0,208	1	65	0,65	C2.Participación	15	Inter-grupos	51,91	65	0,799		
	SI	0,301	54	0	0,753	54	0	44	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	51,91	66				
	Total	0,309	13	0,001	0,746	13	0,002	45	0,208	1	65	0,65		Total	51,91	66				
C2.Aislamiento	NO	0,23	92	0	0,829	92	0	46	0,208	1	65	0,65	C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	0,213	1	0,213	0,234	0,63
	SI	0,317	54	0	0,668	54	0	47	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	58,952	65	0,907			
	Total	0,218	13	0,091	0,827	13	0,015	48	0,208	1	65	0,65		Total	59,164	66				
C3.Turismo	NO	0,244	92	0	0,88	92	0	49	0,208	1	65	0,65	C3.Turismo	17	Inter-grupos	1,928	1	1,928	1,808	0,183
	SI	0,22	54	0	0,905	54	0	50	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	69,238	65	1,065			
	Total	0,249	13	0,027	0,908	13	0,174	51	0,208	1	65	0,65		Total	71,164	66				
C3.Negocios	NO	0,232	92	0	0,878	92	0	52	0,208	1	65	0,65	C3.Negocios	18	Inter-grupos	0,007	1	0,007	0,006	0,939
	SI	0,23	54	0	0,892	54	0	53	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	74,769	65	1,15			
	Total	0,189	13	200*	0,879	13	0,07	54	0,208	1	65	0,65		Total	74,776	66				
C3.Crecimiento económico	NO	0,25	92	0	0,88	92	0	55	0,208	1	65	0,65	C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	3,168	1	3,168	2,462	0,12
	SI	0,222	54	0	0,895	54	0	56	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	82,952	65	1,276			
	Total	0,222	13	0,02	0,901	13	0,159	57	0,208	1	65	0,65		Total	86,119	66				
C3.Reducción de la pobreza	NO	0,18	92	0	0,907	92	0	58	0,208	1	65	0,65	C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	0,154	1	0,154	0,137	0,712
	SI	0,173	54	0	0,904	54	0	59	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	72,623	65	1,117			
	Total	0,195	13	0,188	0,874	13	0,059	60	0,208	1	65	0,65		Total	72,778	66				
C3.Importancia de las inversiones	NO	0,309	92	0	0,755	92	0	61	0,208	1	65	0,65	C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	5,084	1	5,084	3,53	0,065
	SI	0,37	54	0	0,624	54	0	62	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	93,603	65	1,44			
	Total	0,293	13	0,003	0,73	13	0,001	63	0,208	1	65	0,65		Total	98,687	66				
C4.Éxodo rural	NO	0,227	92	0	0,894	92	0	64	0,208	1	65	0,65	C4.Éxodo rural	22	Inter-grupos	1,393	1	1,393	1,77	0,188
	SI	0,177	54	0	0,895	54	0	65	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	51,174	65	0,787			
	Total	0,181	13	200*	0,902	13	0,142	66	0,208	1	65	0,65		Total	52,567	66				
C4.Repoblación	NO	0,238	92	0	0,895	92	0	67	0,208	1	65	0,65	C4.Repoblación	23	Inter-grupos	0,359	1	0,359	0,205	0,653
	SI	0,195	54	0	0,9	54	0	68	0,755	1	65	0,388		Intra-grupos	114,148	65	1,756			
	Total	0,231																		

**Figura 94: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable A QUE DISTANCIA ESTUDIA**

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas						ANOVA											
		Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk					Estadístico de Levene						Suma de cuadrados		Media cuadrática		F		Sig.	
		Estadístico	g	Sig.	Estadístico	g	Sig.	g1	g2	Sig.													
C1.Importancia del ferrocarril de la autovía	3	0,175	3		1	3	1	1	2,433	2	8	0,149	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	8,5	4	2,125	0,872	0,521			
	4	0,293	6	0,117	0,822	6	0,091	2	2,686	2	8	0,128		Intra-grupos	19,5	8	2,438						
	4	0,376	6	0,008	0,666	6	0,003	3	6,163	2	8	0,024		Total	28	12							
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	4	2,182	2	8	0,175		Inter-grupos	8,769	4	2,192	0,877	0,518				
C1.Frecuencia	3	0,253	3		0,964	3	0,637	5	3,325	2	8	0,089	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	28,769	12						
	4	0,293	6	0,117	0,915	6	0,473	6	3,364	2	8	0,087		Total	28,769	12							
	5	0,26	2					7	2,25	2	8	0,168		Inter-grupos	8,769	4	2,192	1,253	0,363				
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	8	0,541	2	8	0,802		Intra-grupos	14	8	1,75						
C1.Tarifas	4	0,223	6	200*	0,908	6	0,421	9	3,383	2	8	0,086	C1.Frecuencia	3	Total	22,769	12						
	5	0,26	2					10	0,455	2	8	0,65		Inter-grupos	6,974	4	1,744	2,615	0,115				
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	11	3,136	2	8	0,099		Intra-grupos	5,333	8	0,667						
	4	0,277	6	0,168	0,773	6	0,033	12	0,791	2	8	0,486		Total	12,308	12							
C1.Comodidad	5	0,26	2					13	0,791	2	8	0,486	C1.Tarifas	4	Inter-grupos	9,436	4	2,369	2,573	0,119			
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	14	24,091	2	8	0		Intra-grupos	7,333	8	0,917						
	4	0,209	6	200*	0,907	6	0,415	15	5,818	2	8	0,028		Total	16,769	12							
	5	0,26	2					16	6,758	2	8	0,019		Inter-grupos	6	4	1,5	0,667	0,633				
C1.Empleo del tiempo	3	0,385	3		0,75	3	0	17	0,136	2	8	0,875	C1.Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	18	8	2,25					
	4	0,277	6	0,168	0,773	6	0,033	18	0,091	2	8	0,914		Intra-grupos	18	8	2,25						
	5	0,26	2					19	1,531	2	8	0,274		Total	24	12							
	3	0,175	3		1	3	1	20	0,708	2	8	0,521		Inter-grupos	4,192	4	1,048	0,43	0,784				
C1.Alternativa considerable	4	0,492	6	0	0,496	6	0	21	0,364	2	8	0,706	C1.Alternativa considerable	7	Total	23,692	12						
	5	0,26	2					22	6,758	2	8	0,028		Inter-grupos	10,923	4	2,731	2,731	0,106				
	3	0,175	3		1	3	1	23	3,33	2	8	0,089		Intra-grupos	8	8	1						
	4	0,333	6	0,036	0,827	6	0,101	24	0,909	2	8	0,441		Total	18,923	12							
C1.Precio del combustible	5	0,26	2					25	0,401	2	8	0,683	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	16,659	4	4,215	6,976	0,01			
	3	0,175	3		1	3	1	26	5,818	2	8	0,028		Intra-grupos	4,833	8	0,604						
	4	0,302	6	0,094	0,775	6	0,035	27						Total	21,692	12							
	3	0,385	3		0,75	3	0	28						Inter-grupos	6,577	4	1,644	2,923	0,092				
C2.Acceso	4	0,492	6	0,036	0,814	6	0,078	29					C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	4,5	8	0,563					
	3	0,385	3		0,75	3	0	30						Total	11,077	12							
	4	0,333	6	0,036	0,814	6	0,078	31						Inter-grupos	12,397	4	3,099	3,629	0,057				
	3	0,385	3		0,75	3	0	32						Intra-grupos	6,833	8	0,854						
C2.Ellección	4	0,319	6	0,056	0,683	6	0,004	33					C2.Acceso	11	Total	19,231	12						
	5	0,26	2					34						Inter-grupos	3,641	4	0,91	1,092	0,422				
	3	0,385	3		0,75	3	0	35						Intra-grupos	6,667	8	0,833						
	4	0,407	6	0,002	0,64	6	0,001	36						Total	10,308	12							
C2.Participación	3	0,385	3		0,75	3	0	37					C2.Bienestar	12	Inter-grupos	4,256	4	1,064	1,277	0,385			
	4	0,492	6	0	0,496	6	0	38						Intra-grupos	6,667	8	0,833						
	3	0,175	3		1	3	1	39						Total	10,923	12							
	4	0,293	6	0,117	0,822	6	0,091	40						Inter-grupos	13,833	4	3,458	6,84	0,012				
C2.Aislamiento	5	0,26	2					41					C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	4,167	8	0,521					
	3	0,385	3		0,75	3	0	42						Total	18	12							
	4	0,407	6	0,002	0,64	6	0,001	43						Inter-grupos	13,077	4	3,269	13,08	0,001				
	5	0,26	2					44						Intra-grupos	2	8	0,25						
C3.Turismo	3	0,385	3		0,75	3	0	45					C2.Participación	15	Total	15,077	12						
	4	0,254	6	200*	0,866	6	0,212	46						Inter-grupos	12,192	4	3,048	6,967	0,01				
	5	0,26	2					47						Intra-grupos	3,5	8	0,438						
	4	0,333	6	0,036	0,827	6	0,101	48						Total	15,692	12							
C3.Negocios	3	0,385	3		0,75	3	0	49					C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	11,09	4	2,772	3,802	0,051			
	4	0,333	6	0,036	0,827	6	0,101	50						Intra-grupos	5,833	8	0,729						
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	51						Total	16,923	12							
	4	0,293	6	0,117	0,915	6	0,473	52						Inter-grupos	16,269	4	4,067	13,02	0,001				
C3.Reducción de la pobreza	5	0,26	2					53					C3.Turismo	17	Intra-grupos	2,5	8	0,313					
	3	0,385	3		0,75	3	0	54						Total	18,769	12							
	4	0,407	6	0,002	0,64	6	0,001	55						Inter-grupos	6,192	4	1,548	2,252	0,153				
	3	0,385	3		0,75	3	0	56						Intra-grupos	5,5	8	0,688						
C4.Exodo rural	4	0,254	6	200*	0,866	6	0,212	57					C3.Crecimiento económico	19	Total	11,692	12						
	5	0,26	2					58						Inter-grupos	9,641	4	2,41	7,231	0,009				
	3	0,385	3		0,75	3	0	59						Intra-grupos	2,667	8	0,333						
	4	0,254	6	200*	0,866	6	0,212	60						Total	12,308	12							
C4.Repoblación	3	0,385	3		0,75	3	0	61					C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	2,769	4	0,692	0,462	0,783			
	4	0,204	6	200*	0,902	6	0,389	62						Intra-grupos	12	8	1,5						
	5	0,26	2					63						Total	14,769	12							
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	64						Inter-grupos	13,692	4	3,423	13,69	0,001				
C4.Aumento de niños	4	0,302	6	0,094	0,775	6	0,035	65					C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	2	8	0,25					
	5	0,26	2					66						Intra-grupos	13,692	4	3,423	13,69	0,001				
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	67						Total	15,692	12							
	4	0,302	6	0,094	0,775	6	0,035	68						Inter-grupos	2	8	0,25						
C4.Población joven	5	0,26	2					69					C4.Exodo rural	22	Total	15,692	12						
	3	0,253	3		0,964	3	0,637	70						Inter-grupos	12,667	4	3,167	2,714	0,107				
	4	0,407	6	0,002	0,64	6	0,001	71						Intra-grupos	9,333	8	1,167						
	4	0,407	6	0,002	0,64	6	0,001	72						Total	22	12							
C5.Impacto	3	0,385	3		0,75	3	0	73					C4.Repoblación	23	Inter-grupos	10,308	4	2,577	1,145	0,402			
	4	0,254	6	200*	0,866	6	0,212	74						Intra-grupos	18	8	2,25						
	5	0,26	2					75						Total	28,308								

Figura 95: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DONDE VIVE

Pruebas de normalidad a b, c, e, f, g, h, i, j, k						Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA									
		Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.												
C1.Importancia del ferrocarril	1	0,337	49	0	0,711	49	0	3,105	4	87	0,019	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	3,14	4	0,785	1,054	0,384
	2	0,26	10	0,054	0,829	10	0,033	2,461	4	87	0,051		Intra-grupos	64,773	87	0,745			
	3	0,492	6	0	0,496	6	0	1,495	4	87	0,211		Total	67,913	91				
	4	0,36	25	0	0,72	25	0	2,297	4	87	0,065		Inter-grupos	1,702	4	0,426	0,552	0,698	
	5	0,36	25	0	0,72	25	0	1,098	4	87	0,363		Intra-grupos	67,026	87	0,77			
C1.Importancia de la autovía	1	0,377	49	0	0,688	49	0	0,426	4	87	0,79	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	68,728	91			
	2	0,333	10	0,002	0,678	10	0	0,657	4	87	0,624		Inter-grupos	8,278	4	2,069	1,55	0,195	
	3	0,492	6	0	0,496	6	0	1,461	4	87	0,221		Intra-grupos	116,19	87	1,336			
	4	0,353	25	0	0,709	25	0	0,973	4	87	0,427		Total	124,467	91				
	5	0,232	49	0	0,869	49	0	1,281	4	87	0,284		Inter-grupos	4,411	4	1,103	0,762	0,553	
C1.Frecuencia	2	0,2	10	200*	0,932	10	0,466	1,507	4	87	0,207	C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	124,467	91			
	3	0,18	6	200*	0,92	6	0,505	11	1,507	4	87		0,159	Intra-grupos	125,893	87	1,447		
	4	0,26	2					12	1,693	4	87		0,159	Total	250,36	91			
	5	0,199	25	0,012	0,896	25	0,015	13	1,007	4	87		0,408	Inter-grupos	6,047	4	1,512	1,045	0,389
	1	0,18	49	0	0,859	49	0	2,13	4	87	0,084		Intra-grupos	125,812	87	1,446			
C1.Tarifas	2	0,295	10	0,014	0,873	10	0,108	1,076	4	87	0,373	C1.Tarifas	5	Total	131,859	91			
	3	0,293	6	0,117	0,822	6	0,091	0,485	4	87	0,747		Inter-grupos	4,978	4	1,245	0,873	0,483	
	4	0,221	25	0,002	0,869	25	0,011	0,897	4	87	0,469		Intra-grupos	123,978	87	1,425			
	5	0,221	25	0,002	0,869	25	0,011	2,363	4	87	0,059		Total	128,957	91				
	1	0,18	49	0	0,915	49	0,002	2,109	4	87	0,087		Inter-grupos	4,109	4	1,027	0,699	0,595	
C1.Comodidad	2	0,195	10	200*	0,866	10	0,089	2,23	4	87	0,072	C1.Comodidad	6	Intra-grupos	127,804	87	1,469		
	3	0,18	6	200*	0,92	6	0,505	3,646	4	87	0,009		Total	131,913	91				
	4	0,26	2					1,528	4	87	0,201		Inter-grupos	8,744	4	2,186	2,199	0,076	
	5	0,31	25	0	0,828	25	0,001	0,347	4	87	0,845		Intra-grupos	86,473	87	0,994			
	1	0,206	49	0	0,893	49	0	0,717	4	87	0,582		Total	95,217	91				
C1.Emplo del tiempo	2	0,236	10	0,121	0,868	10	0,094	0,289	4	87	0,884	C1.Emplo del tiempo	9	Inter-grupos	3,014	4	0,754	0,711	0,587
	3	0,263	6	200*	0,823	6	0,093	1,444	4	87	0,226		Intra-grupos	92,236	87	1,06			
	4	0,26	2					0,896	4	87	0,212		Total	95,25	91				
	5	0,192	25	0,019	0,893	25	0,013	0,877	4	87	0,49		Inter-grupos	5,936	4	1,484	1,252	0,295	
	1	0,234	49	0	0,867	49	0	0,896	4	87	0,218		Intra-grupos	103,14	87	1,186			
C1.Alternativa considerable	2	0,217	10	200*	0,896	10	0,198	3,646	4	87	0,009	C1.Alternativa considerable	10	Total	109,076	91			
	3	0,254	6	200*	0,866	6	0,093	1,528	4	87	0,201		Inter-grupos	6,981	4	1,745	1,62	0,176	
	4	0,26	2					0,874	4	87	0,49		Intra-grupos	93,747	87	1,078			
	5	0,225	25	0,002	0,878	25	0,006	0,87	4	87	0,49		Total	100,728	91				
	1	0,261	49	0	0,87	49	0	0,874	4	87	0,49		Inter-grupos	3,744	4	0,936	0,836	0,506	
C1.Necesidad	2	0,297	10	0,013	0,868	10	0,095	0,84	4	87	0,001	C1.Necesidad	11	Intra-grupos	97,419	87	1,12		
	3	0,407	6	0,002	0,84	6	0,001	0,896	4	87	0,212		Total	101,163	91				
	4	0,227	25	0,002	0,856	25	0,002	0,897	4	87	0,469		Inter-grupos	5,11	4	0,777	0,627	0,845	
	5	0,214	49	0	0,897	49	0	0,833	4	87	0,036		Intra-grupos	107,88	87	1,24			
	2	0,254	10	0,067	0,833	10	0,036	0,853	4	87	0,167		Total	110,989	91				
C1.Precio del combustible	3	0,202	6	200*	0,853	6	0,167	0,858	4	87	0,003	C1.Precio del combustible	13	Inter-grupos	8,115	4	2,029	2,414	0,055
	4	0,26	2					0,874	4	87	0,49		Intra-grupos	73,135	87	0,841			
	5	0,192	25	0,018	0,858	25	0,003	0,896	4	87	0,212		Total	81,25	91				
	1	0,214	49	0	0,854	49	0	0,874	4	87	0,49		Inter-grupos	14,511	4	3,628	3,248	0,016	
	2	0,246	10	0,089	0,814	10	0,141	0,868	4	87	0,218		Intra-grupos	97,173	87	1,117			
C1.Efectos negativos	3	0,202	6	200*	0,853	6	0,167	0,896	4	87	0,212	C1.Efectos negativos	14	Total	111,685	91			
	4	0,26	2					0,896	4	87	0,212		Inter-grupos	2,228	4	0,557	0,439	0,78	
	5	0,28	25	0	0,886	25	0,004	0,891	4	87	0,001		Intra-grupos	110,5	87	1,27			
	1	0,221	49	0	0,901	49	0,001	0,891	4	87	0,001		Total	112,728	91				
	2	0,262	10	0,023	0,89	10	0,172	0,862	4	87	0,36		Inter-grupos	5,334	4	1,583	1,715	0,154	
C2.Acceso	3	0,187	6	200*	0,962	6	0,36	0,874	4	87	0,49	C2.Acceso	12	Intra-grupos	80,318	87	0,923		
	4	0,26	2					0,821	4	87	0,001		Total	86,652	91				
	5	0,3	25	0	0,821	25	0,001	0,908	4	87	0,001		Inter-grupos	3,231	4	0,808	0,71	0,587	
	1	0,202	49	0	0,908	49	0,001	0,874	4	87	0,49		Intra-grupos	98,973	87	1,138			
	2	0,233	10	0,133	0,874	10	0,245	0,876	4	87	0,252		Total	102,207	91				
C2.Bienestar	3	0,225	6	200*	0,876	6	0,252	0,896	4	87	0,212	C2.Bienestar	15	Inter-grupos	1,847	4	0,462	0,389	0,816
	4	0,26	2					0,896	4	87	0,212		Intra-grupos	103,316	87	1,188			
	5	0,242	25	0,001	0,896	25	0,015	0,874	4	87	0,49		Total	105,163	91				
	1	0,263	49	0	0,745	49	0	0,806	4	87	0,017		Inter-grupos	2,71	4	0,678	0,523	0,719	
	2	0,25	10	0,076	0,806	10	0,017	0,814	4	87	0,078		Intra-grupos	112,724	87	1,296			
C2.Ellección	3	0,333	6	0,036	0,814	6	0,078	0,896	4	87	0,212	C2.Ellección	16	Total	115,435	91			
	4	0,26	2					0,897	4	87	0,469		Inter-grupos	5,645	4	1,411	1,923	0,114	
	5	0,276	25	0	0,697	25	0	0,874	4	87	0,49		Intra-grupos	63,833	87	0,734			
	1	0,274	49	0	0,777	49	0	0,853	4	87	0,001		Total	69,478	91				
	2	0,181	10	200*	0,852	10	0,061	0,853	4	87	0,167		Inter-grupos	2,181	4	0,545	0,605	0,66	
C2.Calidad de vida	3	0,407	6	0,002	0,84	6	0,001	0,855	4	87	0,25	C2.Calidad de vida	21	Intra-grupos	78,373	87	0,901		
	4	0,26	2					0,855	4	87	0,25		Total	80,554	91				
	5	0,455	25	0	0,655	25	0	0,851	4	87	0,0		Inter-grupos	1,827	4	0,457	0,439	0,78	
	1	0,246	49	0	0,851	49	0	0,879	4	87	0,127		Intra-grupos	90,64	87	1,042			
	2	0,269	10	0,039	0,879	10	0,127	0,77	4	87	0,031		Total	92,467	91				
C2.Participación	3	0,401	6	0,003	0,77	6	0,031	0,732	4	87	0,0	C2.Participación	22	Inter-grupos	3,178	4	0,794	0,841	0,634
	4	0,336	25	0	0,732	25	0	0,799	4	87	0,0		Intra-grupos	107,693	87	1,238			
	5	0,255	49	0	0,799	49	0	0,852	4	87	0,061		Total	110,871	91				
	1	0,181	10	200*	0,852	10	0,061	0,825	4	87	0,001		Inter-grupos	6,98	4	1,745			

Figura 96: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable CADACUANTO VA A SARRIÓN

	Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA						
	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	p1	p2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
	Estadístico	g1	Sig.	Estadístico	g1	Sig.												
C1.Importancia de la autovía	2	0,416	25	0	0,562	25	0											
	3	0,482	10	0	0,509	10	0											
	4	0,371	8	0	0,724	8	0											
	5	0,33	47	0	0,746	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Importancia del ferrocarril	2	0,327	25	0	0,71	25	0											
	3	0,416	10	0	0,65	10	0											
	4	0,513	8	0	0,418	8	0											
	5	0,314	47	0	0,755	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Frecuencia	2	0,177	25	0,04	0,909	25	0,03											
	3	0,248	10	0,08	0,805	10	0,02											
	4	0,29	8	0,05	0,794	8	0,03											
	5	0,174	47	0	0,916	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Tarifas	2	0,163	25	0,09	0,889	25	0,01											
	3	0,286	10	0,02	0,885	10	0,16											
	4	0,335	8	0,01	0,804	8	0,03											
	5	0,264	47	0	0,855	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Comodidad	2	0,185	25	0,03	0,905	25	0,02											
	3	0,181	10	200*	0,895	10	0,19											
	4	0,159	8	200*	0,93	8	0,52											
	5	0,224	47	0	0,889	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Emplo del tiempo	2	0,222	25	0	0,857	25	0											
	3	0,2	10	200*	0,918	10	0,34											
	4	0,144	8	200*	0,905	8	0,32											
	5	0,185	47	0	0,897	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Alternativa considerable	2	0,273	25	0	0,851	25	0											
	3	0,248	10	0,08	0,805	10	0,02											
	4	0,297	8	0,04	0,781	8	0,02											
	5	0,17	47	0	0,889	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Necesidad	2	0,249	25	0	0,881	25	0											
	3	0,286	10	0,02	0,885	10	0,15											
	4	0,281	8	0,06	0,809	8	0,04											
	5	0,254	47	0	0,876	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Precio del combustible	2	0,27	25	0	0,87	25	0											
	3	0,195	10	200*	0,878	10	0,12											
	4	0,274	8	0,08	0,808	8	0,04											
	5	0,194	47	0	0,916	47	0											
	1	0,26	2	.														
C1.Efectos negativos	2	0,262	25	0	0,844	25	0											
	3	0,324	10	0	0,794	10	0,01											
	4	0,365	8	0	0,724	8	0											
	5	0,186	47	0	0,899	47	0											
	1	0,26	2	.														
C2.Acceeso	2	0,218	25	0	0,913	25	0,04											
	3	0,312	10	0,01	0,871	10	0,1											
	4	0,284	8	0,06	0,906	8	0,32											
	5	0,214	47	0	0,889	47	0											
	1	0,26	2	.														
C2.Bienestar	2	0,304	10	0,01	0,786	10	0,01											
	3	0,222	8	200*	0,912	8	0,37											
	4	0,21	47	0	0,896	47	0											
	5	0,26	2	.														
	1	0,26	2	.														
C2.Ellección	2	0,254	25	0	0,796	25	0											
	3	0,345	10	0	0,775	10	0,01											
	4	0,391	8	0	0,641	8	0											
	5	0,307	47	0	0,727	47	0											
	1	0,26	2	.														
C2.Calidad de vida	2	0,299	25	0	0,747	25	0											
	3	0,281	10	0,03	0,791	10	0,01											
	4	0,391	8	0	0,641	8	0											
	5	0,286	47	0	0,771	47	0											
	1	0,26	2	.														
C2.Participación	2	0,187	25	0,02	0,876	25	0,01											
	3	0,276	10	0,03	0,784	10	0,01											
	4	0,3	8	0,03	0,788	8	0,03											
	5	0,223	47	0	0,839	47	0											
	1	0,26	2	.														
C2.Aislamiento	2	0,239	25	0	0,827	25	0											
	3	0,237	10	0,12	0,809	10	0,02											
	4	0,391	8	0	0,641	8	0											
	5	0,224	47	0	0,829	47	0											
	1	0,26	2	.														
C3.Turismo	2	0,282	10	0,02	0,89	10	0,17											
	3	0,22	8	200*	0,917	8	0,41											
	4	0,284	47	0	0,893	47	0											
	5	0,26	2	.														
	1	0,26	2	.														
C3.Negocios	2	0,253	25	0	0,868	25	0											
	3	0,249	10	0,09	0,874	10	0,11											
	4	0,263	8	0,11	0,827	8	0,06											
	5	0,235	47	0	0,889	47	0											
	1	0,26	2	.														
C3.Crecimiento económico	2	0,253	25	0	0,868	25	0											
	3	0,202	10	200*	0,878	10	0,12											
	4	0,25	8	0,15	0,849	8	0,09											
	5	0,26	47	0	0,878	47	0											
	1	0,26	2	.														
C3.Reducción de la pobreza	2	0,195	25	0,02	0,88	25	0,01											
	3	0,224	10	0,17	0,911	10	0,29											
	4	0,325	8	0,01	0,665	8	0											
	5	0,195	47	0	0,868	47	0											
	1	0,26	2	.														
C3.Importancia de las inversiones	2	0,302	10	0,01	0,781	10	0,01											
	3	0,299	8															



Figura: 97 Matriz antiimagen para el pueblo de Sarrion

Matrices anti-Imagen																										
Nº	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	.913 <sup>*</sup>	-.281	-.157	.025	-.007	.027	-.211	-.067	-.124	.101	-.114	.087	-.047	-.016	-.138	-.121	.066	-.042	.048	.032	-.029	.094	-.064	.011	-.142	-.024
2	-.281	.840 <sup>*</sup>	.035	.011	-.144	-.122	.127	-.051	.089	-.285	.089	-.090	.017	-.110	.122	-.084	.090	.059	-.168	.004	-.428	-.069	.101	-.045	.089	-.039
3	-.157	.035	.784 <sup>*</sup>	-.687	-.088	-.218	.068	.014	-.072	.007	.068	.026	.038	.026	.002	.089	-.046	-.083	.062	-.078	.066	-.010	.122	-.120	.019	-.055
4	.025	.011	-.687	.817 <sup>*</sup>	-.014	-.104	-.079	-.002	.083	-.072	-.043	-.029	-.033	-.057	-.053	.047	-.119	.083	.041	.070	-.106	-.057	-.106	.017	-.003	-.129
5	-.007	-.144	-.088	-.014	.846 <sup>*</sup>	-.365	-.039	.109	-.035	-.050	.189	-.136	-.006	.063	-.062	.129	-.058	.004	-.017	.160	-.075	-.033	-.002	-.014	.066	-.062
6	.027	-.122	-.218	-.104	-.365	.813 <sup>*</sup>	-.249	.075	-.083	.132	-.192	.183	-.079	-.008	.123	-.164	.070	.040	-.032	-.006	.106	-.046	.004	.151	-.164	-.041
7	-.211	.127	.068	-.079	-.039	-.249	.893 <sup>*</sup>	-.136	-.055	.024	.150	-.124	.008	-.076	-.118	.095	-.030	.133	-.121	-.121	.015	.024	-.007	.070	.010	-.092
8	-.067	-.051	.014	-.002	.109	.075	-.136	.809 <sup>*</sup>	-.267	.000	-.203	.020	-.103	-.087	.015	-.101	-.091	-.125	.006	.206	-.117	-.052	.045	-.111	.261	.026
9	-.124	.089	-.072	.083	-.035	-.083	-.055	-.267	.858 <sup>*</sup>	-.155	-.001	-.096	.026	-.083	-.075	.247	.001	.147	-.018	-.149	-.093	-.057	.134	-.292	-.050	.033
10	.101	-.285	.007	-.072	-.050	.132	.024	.000	-.155	.822 <sup>*</sup>	-.149	.066	.014	-.082	-.057	-.169	-.006	-.040	.055	-.120	.023	.007	.043	.185	-.097	.000
11	-.114	.089	.068	-.043	.189	-.192	.150	-.203	.001	-.149	.867 <sup>*</sup>	-.787	-.027	-.083	.056	.130	-.140	.024	-.026	.066	.040	-.091	.139	-.125	.093	.058
12	.087	-.090	.026	-.029	-.136	.183	-.124	.020	-.098	.066	-.787	.728 <sup>*</sup>	-.108	.055	-.004	-.049	.087	.028	.045	-.128	.022	.075	-.163	.110	-.091	-.110
13	.047	.017	.038	-.033	-.006	-.079	.008	.103	.026	.014	-.027	-.108	.891 <sup>*</sup>	-.288	-.176	-.064	-.122	-.265	.243	.137	-.101	-.080	.103	-.186	-.011	-.063
14	-.016	-.110	.026	-.057	.063	-.008	-.076	-.087	-.083	-.062	-.063	.055	-.288	.918 <sup>*</sup>	-.242	-.049	.200	.154	-.177	.031	-.114	-.047	-.050	.074	-.162	-.189
15	-.138	.122	.002	-.053	-.062	.123	-.118	.015	-.075	-.057	.056	-.004	-.176	-.242	.910 <sup>*</sup>	-.308	-.102	.079	-.048	-.005	-.033	.122	-.096	.069	.013	-.080
16	-.121	-.084	.069	.047	.129	-.164	.095	-.101	.247	-.169	.130	-.049	-.064	-.049	-.308	.817 <sup>*</sup>	.002	-.101	.016	.051	-.070	.033	.040	-.069	-.128	.066
17	.066	.090	-.046	-.119	-.058	.070	-.030	-.091	.001	-.006	-.140	.087	-.122	.200	-.102	.002	.911 <sup>*</sup>	.001	-.373	.104	-.127	.062	-.130	.071	-.121	-.096
18	-.042	.059	-.083	.083	.004	.040	.133	-.125	.147	-.040	.024	.028	-.265	.164	.079	-.101	.001	.828 <sup>*</sup>	-.569	-.110	-.023	-.061	-.081	.022	.102	-.223
19	.048	-.168	.062	.041	-.017	-.032	-.121	.006	-.018	.055	-.026	.045	.243	-.177	-.048	.016	-.373	-.569	.830 <sup>*</sup>	-.248	-.009	.129	.012	-.145	-.051	.074
20	.032	.004	-.078	.070	.160	-.006	-.121	.206	-.149	-.120	.058	-.128	.137	.031	-.005	.051	-.104	-.110	-.246	.859 <sup>*</sup>	-.062	-.280	-.058	-.045	.070	-.101
21	-.029	-.428	.056	-.106	-.075	.106	.015	-.117	-.093	.023	.040	.022	-.101	-.114	-.033	-.070	-.127	-.023	-.009	-.062	.909 <sup>*</sup>	.017	.067	.115	.014	-.160
22	.094	-.069	-.010	-.057	-.033	-.046	.024	-.052	-.057	.007	-.091	.075	-.080	-.047	.122	.033	.052	-.051	.129	-.280	.017	.874 <sup>*</sup>	-.482	.093	-.075	-.101
23	-.084	.101	.122	-.106	-.002	.004	-.007	.045	.134	.043	.139	-.163	.103	-.050	-.096	.040	-.130	-.081	.012	-.068	.067	-.482	.949 <sup>*</sup>	-.477	-.012	-.202
24	.011	-.045	-.120	.017	-.014	.151	.070	-.111	-.292	.185	-.125	.110	-.186	.074	.069	-.089	.071	.022	-.145	-.045	.115	.093	-.477	.826 <sup>*</sup>	-.306	.069
25	-.142	.089	.019	-.003	.066	-.164	.010	.261	-.050	-.097	.093	-.091	-.011	-.182	.013	-.128	-.121	.102	-.051	.070	.014	-.075	-.012	-.306	.899 <sup>*</sup>	-.094
26	-.024	-.039	-.055	.129	-.062	-.041	-.082	.026	.033	.000	.058	-.110	-.063	-.189	-.080	.066	-.096	-.223	.074	.101	-.160	-.101	-.202	.069	-.094	.941 <sup>*</sup>

### 9.3.2. Análisis Rubielos de Mora

Figura 98: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable EDAD

Pruebas de normalidad						Pruebas de homogeneidad de varianzas						ANOVA							
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	gl <sup>1</sup>	gl <sup>2</sup>	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.												
C1.Importancia del ferrocarril	1	.355	9	.002	.773	9	.010	2,726	6	104	0,017	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	4,270	6	0,712	0,730	0,626
	2	.296	18	.000	.837	18	.004	1,669	6	104	0,164	Intra-grupos	101,316	104	0,974				
	3	.380	18	.000	.720	18	.000	1,826	6	104	0,101	Total	105,586	110					
	4	.209	12	.153	.824	12	.018	1,692	6	104	0,140	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	8,395	6	1,399	1,207	0,309
	5	.259	35	.000	.868	35	.001	3,230	6	104	0,006	Intra-grupos	120,578	104	1,159				
	6	.301	18	.000	.847	18	.008	4,337	6	104	0,001	Total	128,973	110					
C1.Importancia de la autovía	1	.396	9	.000	.684	9	.001	2,279	6	104	0,042	C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	7,691	6	1,265	1,120	0,356
	2	.255	19	.002	.770	19	.000	2,149	6	104	0,054	Intra-grupos	117,436	104	1,129				
	3	.260	18	.002	.807	18	.002	2,468	6	104	0,028	Total	125,027	110					
	4	.307	12	.003	.764	12	.004	1,153	6	104	0,337	C1.Tarifas	4	Inter-grupos	20,840	6	3,473	2,990	0,010
	5	.217	35	.000	.873	35	.001	3,773	6	104	0,002	Intra-grupos	120,800	104	1,162				
	6	.350	18	.000	.791	18	.001	12,949	6	104	0,080	Total	141,640	110					
C1.Frecuencia	1	.272	9	.054	.805	9	.024	2,635	6	104	0,020	C1.Comodidad	5	Inter-grupos	9,946	6	1,658	1,141	0,344
	2	.221	19	.016	.848	19	.006	1,148	6	104	0,340	Intra-grupos	151,153	104	1,453				
	3	.260	18	.002	.807	18	.002	0,391	6	104	0,883	Total	161,099	110					
	4	.267	12	.028	.807	12	.011	2,622	6	104	0,021	C1. Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	9,222	6	1,537	1,058	0,393
	5	.260	35	.000	.852	35	.000	3,544	6	104	0,003	Intra-grupos	151,121	104	1,453				
	6	.217	18	.025	.852	18	.009	2,133	6	104	0,056	Total	160,342	110					
C1.Tarifas	1	.519	9	.000	.390	9	.000	3,024	6	104	0,009	C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	9,569	6	1,595	1,225	0,300
	2	.349	19	.000	.760	19	.000	1,930	6	104	0,083	Intra-grupos	135,404	104	1,302				
	3	.214	18	.029	.812	18	.002	1,101	6	104	0,367	Total	144,973	110					
	4	.245	12	.044	.856	12	.037	1,174	6	104	0,326	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	7,354	6	1,226	1,676	0,134
	5	.248	35	.000	.890	35	.002	0,989	6	104	0,437	Intra-grupos	76,070	104	0,731				
	6	.175	18	.148	.921	18	.135	1,515	6	104	0,180	Total	83,423	110					
C1.Comodidad	1	.314	9	.011	.713	9	.002	2,593	6	104	0,022	C1.Precio combustible	9	Inter-grupos	2,744	6	0,457	0,353	0,907
	2	.228	19	.010	.881	19	.022	5,826	6	104	0,000	Intra-grupos	134,842	104	1,297				
	3	.333	18	.000	.762	18	.000				Total	137,586	110						
	4	.291	12	.036	.877	12	.080				C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	2,548	6	0,425	0,307	0,932	
	5	.260	35	.000	.852	35	.000				Intra-grupos	143,794	104	1,383					
	6	.214	18	.029	.824	18	.003				Total	146,342	110						
C1. Empleo del tiempo	1	.282	9	.038	.854	9	.083				C2. Acceso	11	Inter-grupos	6,303	6	1,050	1,114	0,359	
	2	.275	19	.001	.865	19	.012				Intra-grupos	98,094	104	0,943					
	3	.427	18	.000	.842	18	.000				Total	104,396	110						
	4	.207	12	.153	.870	12	.066				C2.Bienestar	12	Inter-grupos	11,895	6	1,982	1,968	0,077	
	5	.238	35	.000	.867	35	.001				Intra-grupos	104,772	104	1,007					
	6	.278	18	.001	.852	18	.009				Total	116,667	110						
C1.Alternativa considerable	1	.414	9	.000	.817	9	.000				C2.Elección	13	Inter-grupos	3,778	6	0,630	0,637	0,700	
	2	.205	18	.034	.872	18	.015				Intra-grupos	102,781	104	0,988					
	3	.309	18	.000	.784	18	.000				Total	106,559	110						
	4	.250	12	.037	.862	12	.051				C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	4,444	6	0,741	0,796	0,575	
	5	.243	35	.000	.841	35	.000				Intra-grupos	96,745	104	0,930					
	6	.241	18	.007	.831	18	.004				Total	101,189	110						
C1.Necesidad	1	.396	9	.000	.684	9	.001				C2.Participación	15	Inter-grupos	6,683	6	1,114	1,026	0,413	
	2	.430	19	.000	.591	19	.000				Intra-grupos	112,902	104	1,086					
	3	.333	18	.000	.762	18	.000				Total	119,586	110						
	4	.262	12	.022	.781	12	.006				C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	12,779	6	2,130	1,454	0,201	
	5	.340	35	.000	.735	35	.000				Intra-grupos	152,320	104	1,465					
	6	.368	18	.000	.710	18	.000				Total	165,099	110						
C1.Precio combustible	1	.262	9	.074	.906	9	.286				C3.Turismo	17	Inter-grupos	5,643	6	0,940	0,957	0,458	
	2	.261	19	.001	.886	19	.027				Intra-grupos	102,816	104	0,983					
	3	.308	18	.000	.850	18	.006				Total	107,856	110						
	4	.293	12	.005	.867	12	.050				C3.Negocios	18	Inter-grupos	5,251	6	0,875	1,070	0,386	
	5	.221	35	.000	.903	35	.005				Intra-grupos	85,091	104	0,818					
	6	.162	18	.200	.910	18	.085				Total	90,342	110						
C1.Efectos negativos	1	.209	9	.200	.823	9	.037				C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	1,866	6	0,311	0,424	0,862	
	2	.272	19	.001	.862	19	.024				Intra-grupos	76,368	104	0,734					
	3	.194	18	.071	.856	18	.010				Total	78,234	110						
	4	.309	12	.002	.784	12	.006				C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	6,602	6	0,934	0,965	0,459	
	5	.224	35	.000	.824	35	.000				Intra-grupos	101,642	104	0,977					
	6	.306	18	.000	.860	18	.012				Total	107,243	110						
C2. Acceso	1	.278	9	.044	.833	9	.049				C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	4,251	6	0,709	0,723	0,632	
	2	.340	19	.000	.759	19	.000				Intra-grupos	101,983	104	0,981					
	3	.220	18	.021	.891	18	.040				Total	106,234	110						
	4	.280	12	.010	.884	12	.099				C4.Exodo rural	22	Inter-grupos	7,494	6	1,249	1,216	0,304	
	5	.235	35	.000	.818	35	.000				Intra-grupos	105,848	104	1,027					
	6	.230	18	.013	.844	18	.007				Total	114,342	110						
C2.Bienestar	1	.269	9	.059	.808	9	.025				C4.Repoblación	23	Inter-grupos	5,735	6	0,956	1,159	0,334	
	2	.354	19	.000	.808	19	.001				Intra-grupos	85,742	104	0,824					
	3	.253	18	.003	.816	18	.003				Total	91,477	110						
	4	.261	12	.036	.877	12	.080				C4.Aumento de niños.	24	Inter-grupos	3,724	6	0,621	0,601	0,729	
	5	.218	35	.000	.880	35	.001				Intra-grupos	107,465	104	1,033					
	6	.333	18	.000	.784	18	.001				Total	111,189	110						
C2.Elección	1	.351	9	.002	.781	9	.012				C4.Población joven	25	Inter-grupos	6,409	6	1,068	1,058	0,392	
	2	.320	19	.000	.756	19	.000				Intra-grupos	104,960	104	1,009					
	3	.275	18	.001	.869	18	.017				Total	111,369	110						
	4	.304	12	.003	.777	12	.005				C5.Impacto	26	Inter-grupos	5,159	6	1,527	1,562	0,166	
	5	.275	35	.000	.843	35	.000				Intra-grupos	101,616	104	0,977					
	6	.280	18	.001	.803	18	.002				Total	110,775	110						
C2.Calidad de vida	1	.408	9	.000	.729	9	.003												

C3.Turismo	1	317	9	.010	.873	9	.132
	2	216	18	.020	.849	18	.007
	3	352	18	.000	.741	18	.000
	4	200	12	.200	.877	12	.080
	5	293	35	.000	.804	35	.000
	6	301	18	.000	.850	18	.008
C3.Negocios	1	240	9	.143	.851	9	.016
	2	234	19	.007	.805	19	.001
	3	376	18	.000	.699	18	.000
	4	332	12	.001	.841	12	.029
	5	292	35	.000	.851	35	.000
	6	269	18	.001	.887	18	.016
C3.Crecimiento económico	1	317	9	.010	.873	9	.132
	2	267	19	.001	.812	19	.002
	3	328	18	.000	.775	18	.001
	4	250	12	.037	.828	12	.020
	5	274	35	.000	.849	35	.000
	6	250	18	.004	.858	18	.011
C3.Reducción de la pobreza	1	248	9	.116	.913	9	.338
	2	267	19	.001	.883	19	.011
	3	287	18	.000	.867	18	.016
	4	279	12	.011	.784	12	.006
	5	275	35	.000	.868	35	.001
	6	266	18	.002	.874	18	.020
C3.Importancia de las inversiones	1	333	9	.005	.783	9	.038
	2	231	19	.009	.804	19	.001
	3	324	18	.000	.751	18	.000
	4	388	12	.000	.688	12	.000
	5	327	35	.000	.724	35	.000
	6	230	18	.013	.844	18	.007
C4.Exodo rural	1	195	9	.200	.870	9	.122
	2	246	19	.004	.883	19	.024
	3	216	18	.026	.873	18	.020
	4	258	12	.028	.818	12	.015
	5	248	35	.000	.886	35	.002
	6	211	18	.033	.883	18	.030
C4.Repoblación	1	333	9	.005	.763	9	.008
	2	265	19	.001	.862	19	.011
	3	287	18	.000	.867	18	.016
	4	280	12	.010	.884	12	.099
	5	215	35	.000	.863	35	.000
	6	231	18	.012	.906	18	.073
C4.Aumento de niños.	1	317	9	.010	.873	9	.132
	2	219	19	.017	.885	19	.026
	3	322	18	.000	.837	18	.005
	4	267	12	.028	.807	12	.011
	5	218	35	.000	.898	35	.004
	6	215	18	.028	.910	18	.087
C4.Población joven	1	278	9	.044	.853	9	.081
	2	289	19	.000	.856	19	.008
	3	440	18	.000	.844	18	.000
	4	209	12	.153	.824	12	.018
	5	261	35	.000	.883	35	.001
	6	292	18	.000	.829	18	.004
C5.Impacto	1	272	9	.054	.805	9	.024
	2	376	18	.000	.833	18	.000
	3	305	18	.000	.840	18	.006
	4	258	12	.026	.818	12	.015
	5	251	35	.000	.824	35	.000
	6	259	18	.002	.815	18	.002

Figura 99: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA

Pruebas de normalidad <sup>a</sup>						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA									
		Kolmogorov-Smirnov <sup>b</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.													
C1.Importancia del ferrocarril	1	.215	17	.038	.910	17	.100	1	1,826	6	104	.101	C1.Importancia del ferrocarril	Inter-grupos	15,781	6	2,630	3,046	.009	
	2	.203	18	.048	.862	18	.013	2	2,233	6	104	.046		Intra-grupos	89,804	104	.864			
	Total	105,586	110																	
	C1.Importancia de la autovía	3	.229	26	.001	.861	26	.002	3	1,424	6	104	.212	C1.Importancia de la autovía	Inter-grupos	12,416	6	2,069	1,846	.097
		4	.240	9	.144	.941	9	.595	4	1,534	6	104	.336		Intra-grupos	116,557	104	1,121		
		5	.513	8	.000	.418	8	.000	5	3,162	6	104	.007	Total	128,973	110				
		6	.290	26	.000	.857	26	.001	6	3,298	6	104	.005	C1.Frecuencia	Inter-grupos	5,818	6	.936	.816	.560
7		.300	5	.161	.883	5	.325	7	1,208	6	104	.308	Intra-grupos		119,409	104	1,148			
Total	125,027	110																		
C1.Importancia de la autovía	1	.287	17	.001	.865	17	.019	8	2,839	6	104	.013	C1.Importancia de la autovía	Inter-grupos	7,560	6	1,260	.977	.444	
	2	.260	18	.002	.875	18	.021	9	3,344	6	104	.006		Intra-grupos	134,079	104	1,289			
	3	.233	26	.001	.812	26	.000	10	3,237	6	104	.006	Total	141,640	110					
	4	.321	9	.008	.652	9	.000	11	2,122	6	104	.057	C1.Tarifas	Inter-grupos	10,363	6	1,727	1,192	.317	
	5	.371	8	.002	.724	8	.004	12	2,269	6	104	.042		Intra-grupos	150,736	104	1,449			
	6	.238	28	.000	.864	28	.002	13	2,684	6	104	.018		Total	161,099	110				
7	.231	5	.200	.881	5	.314	14	2,398	6	104	.033	C1.Comodidad		Inter-grupos	12,923	6	2,154	1,520	.179	
8	.244	18	.008	.813	18	.002	15	1,425	6	104	.212		Intra-grupos	147,419	104	1,417				
C1.Frecuencia	1	.295	17	.000	.823	17	.004	16	5,395	6	104	.000	Total	160,342	110					
	2	.244	18	.001	.823	26	.000	17	1,494	6	104	.187	C1.Emplejo del tiempo	Inter-grupos	19,305	6	3,217	2,663	.019	
	3	.231	26	.001	.823	26	.000	18	.940	6	104	.470		Intra-grupos	125,668	104	1,208			
	4	.244	9	.130	.864	9	.106	19	2,709	6	104	.017		Total	144,973	110				
	5	.375	8	.001	.732	8	.005	20	.918	6	104	.485	C1.Alternativa considerable	Inter-grupos	2,912	6	.485	.627	.708	
6	.210	28	.003	.891	28	.007	21	3,699	6	104	.002	Intra-grupos		80,512	104	.774				
C1.Tarifas	7	.231	5	.200	.881	5	.314	22	2,503	6	104	.027	Total	83,423	110					
	8	.236	17	.013	.837	17	.007	23	1,858	6	104	.095	C1.Necesidad	Inter-grupos	10,709	6	1,785	1,463	.198	
	9	.251	26	.000	.897	26	.014	24	2,232	6	104	.046		Intra-grupos	126,877	104	1,220			
	10	.320	9	.009	.810	9	.026	25	.889	6	104	.506		Total	137,586	110				
	11	.263	8	.109	.827	8	.056	26	.889	6	104	.506		Inter-grupos	8,263	6	1,377	1,037	.406	
C1.Comodidad	1	.349	5	.046	.771	5	.046	27	.918	6	104	.485	Intra-grupos	138,079	104	1,328				
	2	.276	17	.001	.877	17	.028	28	2,684	6	104	.018	Total	146,342	110					
	3	.269	18	.001	.853	18	.005	29	2,398	6	104	.033	C2.Efectos negativos	Inter-grupos	8,566	6	1,476	1,607	.153	
	4	.185	26	.012	.886	26	.008	30	1,425	6	104	.212		Intra-grupos	95,540	104	.919			
	5	.254	9	.098	.810	9	.026	31	5,395	6	104	.000	Total	104,396	110					
	6	.228	8	.200	.835	8	.067	32	2,122	6	104	.057	C2.Bienestar	Inter-grupos	9,175	6	1,529	1,479	.192	
7	.189	28	.012	.874	28	.003	33	1,494	6	104	.187	Intra-grupos		107,492	104	1,034				
C1.Emplejo del tiempo	1	.212	17	.041	.896	17	.058	34	3,237	6	104	.006	Total	116,667	110					
	2	.182	18	.119	.859	18	.012	35	2,269	6	104	.042	C2.Elección	Inter-grupos	10,091	6	1,682	1,813	.104	
	3	.237	26	.001	.856	26	.002	36	1,858	6	104	.095		Intra-grupos	96,467	104	.928			
	4	.348	9	.002	.777	9	.011	37	3,344	6	104	.006	Total	106,559	110					
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	38	2,684	6	104	.018	C2.Calidad de vida	Inter-grupos	1,457	6	.243	.253	.957	
	6	.247	28	.000	.882	28	.004	39	1,425	6	104	.212		Intra-grupos	99,732	104	.959			
	7	.473	5	.001	.552	5	.000	40	5,395	6	104	.000		Total	101,189	110				
C1.Alternativa considerable	1	.238	17	.011	.853	17	.012	41	2,232	6	104	.046	C2.Participación	Inter-grupos	8,991	6	1,498	1,409	.218	
	2	.278	18	.001	.781	18	.000	42	.940	6	104	.470		Intra-grupos	110,595	104	1,063			
Total		119,586	110																	

C1.Necesidad	3	.187	26	.020	.866	26	.003	
	4	.203	9	.200	.948	9	.663	
	5	.325	8	.013	.865	8	.001	
	6	.231	28	.001	.863	28	.000	
	7	.283	17	.001	.799	17	.002	
	2	.317	18	.000	.722	18	.000	
	3	.310	26	.000	.760	26	.000	
C1.Precio combustible	4	.223	9	.200	.838	9	.055	
	5	.391	8	.001	.641	8	.000	
	6	.332	28	.000	.742	28	.000	
	7	.231	5	.200	.881	5	.314	
	1	.198	17	.075	.893	17	.052	
	2	.224	18	.018	.905	18	.071	
	3	.233	26	.001	.858	26	.002	
C1.Efectos negativos	4	.156	9	.200	.938	9	.557	
	5	.260	8	.150	.860	8	.120	
	6	.284	28	.000	.831	28	.000	
	7	.221	5	.200	.902	5	.421	
	1	.206	17	.053	.896	17	.013	
	2	.241	18	.007	.871	18	.019	
	3	.326	26	.000	.829	26	.001	
C2.Acceso	4	.403	9	.000	.693	9	.001	
	5	.456	8	.000	.566	8	.000	
	6	.211	28	.003	.864	28	.002	
	7	.231	5	.200	.881	5	.314	
	1	.243	17	.009	.839	17	.007	
	2	.232	18	.011	.845	18	.007	
	3	.282	26	.000	.797	26	.000	
C2.Bienestar	4	.248	9	.116	.813	9	.338	
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	
	6	.251	28	.000	.858	28	.001	
	7	.273	5	.200	.852	5	.201	
	1	.209	17	.046	.811	17	.003	
	2	.248	18	.005	.866	18	.016	
	3	.277	26	.000	.842	26	.001	
C2.Elección	4	.217	9	.200	.922	9	.407	
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	
	6	.216	28	.002	.875	28	.003	
	7	.237	5	.200	.961	5	.814	
	1	.255	17	.005	.810	17	.003	
	2	.298	18	.000	.812	18	.002	
	3	.328	26	.000	.807	26	.000	
C2.Calidad de vida	4	.356	9	.002	.655	9	.000	
	5	.443	8	.000	.601	8	.000	
	6	.236	28	.000	.860	28	.002	
	7	.473	5	.001	.552	5	.000	
	1	.290	17	.000	.857	17	.014	
	2	.320	18	.000	.839	18	.006	
	3	.367	26	.000	.779	26	.000	
C2.Participación	4	.297	9	.021	.874	9	.136	
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	
	6	.318	28	.000	.826	28	.000	
	7	.300	5	.161	.883	5	.325	
	1	.310	17	.000	.852	17	.012	
	2	.310	18	.000	.789	18	.001	
	3	.231	26	.001	.853	26	.002	
C2.Aislamiento	4	.223	9	.200	.838	9	.055	
	5	.263	8	.109	.827	8	.056	
	6	.228	28	.001	.880	28	.004	
	7	.237	5	.200	.961	5	.814	
	1	.201	17	.066	.874	17	.028	
	2	.251	18	.004	.854	18	.014	
	3	.231	26	.001	.896	26	.013	
C3.Turismo	4	.178	9	.200	.936	9	.545	
	5	.290	8	.048	.794	8	.025	
	6	.199	28	.006	.906	28	.016	
	7	.349	5	.048	.771	5	.046	
	1	.309	17	.000	.764	17	.001	
	2	.311	18	.000	.847	18	.008	
	3	.243	26	.000	.866	26	.003	
C3.Negocios	4	.293	9	.025	.779	9	.002	
	5	.284	8	.057	.906	8	.324	
	6	.224	28	.001	.883	28	.005	
	7	.367	5	.026	.684	5	.006	
	1	.203	17	.060	.915	17	.123	
	2	.263	18	.002	.829	18	.004	
	3	.252	26	.000	.811	26	.000	
C3.Crecimiento económico	4	.330	9	.004	.748	9	.005	
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	
	6	.268	28	.000	.870	28	.002	
	7	.473	5	.001	.552	5	.000	
	1	.242	17	.009	.886	17	.040	
	2	.310	18	.000	.831	18	.004	
	3	.233	26	.001	.812	26	.000	
C3.Reducción de la pobreza	4	.389	9	.000	.728	9	.003	
	5	.263	8	.109	.827	8	.056	
	6	.268	28	.000	.850	28	.001	
	7	.300	5	.161	.883	5	.325	
	1	.200	17	.069	.905	17	.084	
	2	.259	18	.002	.892	18	.041	
	3	.293	26	.000	.853	26	.002	
C3.Importancia de las inversiones	4	.278	9	.044	.766	9	.008	
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	
	6	.280	28	.000	.825	28	.000	
	7	.473	5	.001	.552	5	.000	
	1	.265	17	.002	.765	17	.001	
	2	.338	18	.000	.758	18	.000	
	3	.273	26	.000	.791	26	.000	
C4.Exodo rural	4	.341	9	.003	.799	9	.020	
	5	.371	8	.002	.724	8	.004	
	6	.308	28	.000	.745	28	.000	
	7	.367	5	.026	.684	5	.006	
	1	.320	17	.000	.835	17	.006	
	2	.172	18	.169	.849	18	.008	
	3	.248	26	.000	.878	26	.005	
C4.Repoblación	4	.414	9	.000	.817	9	.000	
	5	.300	8	.033	.798	8	.027	
	6	.191	28	.010	.916	28	.028	
	7	.231	5	.200	.881	5	.314	
	1	.200	17	.069	.905	17	.084	
	2	.220	18	.021	.887	18	.034	
	3	.224	26	.002	.883	26	.007	
C4.Aumento de niños.	4	.264	9	.071	.892	9	.208	
	5	.327	8	.012	.810	8	.037	
	6	.310	28	.000	.834	28	.000	
	7	.237	5	.200	.961	5	.814	
	1	.236	17	.012	.895	17	.046	
	2	.206	18	.042	.907	18	.077	
	3	.225	26	.002	.885	26	.007	
C4.Población joven	4	.257	9	.088	.903	9	.273	
	5	.284	8	.057	.906	8	.324	
	6	.227	28	.001	.866	28	.001	
	7	.300	5	.161	.883	5	.325	
	1	.201	17	.067	.898	17	.064	
	2	.287	18	.000	.838	18	.005	
	3	.289	26	.000	.839	26	.001	
C5.Impacto	4	.259	9	.083	.844	9	.065	
	5	.391	8	.001	.641	8	.000	
	6	.380	28	.000	.762	28	.000	
	7	.473	5	.001	.562	5	.000	
	1	.282	17	.001	.793	17	.002	
	2	.259	18	.002	.790	18	.001	
	3	.271	26	.000	.801	26	.000	
C5.Aislamiento	4	.325	9	.007	.846	9	.068	
	5	.300	8	.033	.798	8	.027	
	6	.361	28	.000	.776	28	.000	
	7	.231	5	.200	.881	5	.314	
	C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	9,233	6	1,539	1,027	.412
			Intra-grupos	155,866	104	1,499		
			Total	165,099	110			
C3.Turismo	17	Inter-grupos	4,506	8	.801	.808	.566	
		Intra-grupos	103,050	104	.991			
		Total	107,556	110				
C3.Negocios	18	Inter-grupos	9,743	6	1,624	2,095	.060	
		Intra-grupos	80,599	104	.775			
		Total	90,342	110				
C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	4,577	8	.763	1,077	.381	
		Intra-grupos	73,657	104	.768			
		Total	78,234	110				
C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	14,485	6	2,414	2,707	.018	
		Intra-grupos	92,758	104	.892			
		Total	107,243	110				
C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	3,061	6	.510	.514	.796	
		Intra-grupos	103,173	104	.992			
		Total	106,234	110				
C4.Exodo rural	22	Inter-grupos	2,090	8	.348	.323	.924	
		Intra-grupos	112,253	104	1,079			
		Total	114,342	110				
C4.Repoblación	23	Inter-grupos	2,481	6	.414	.483	.820	
		Intra-grupos	88,996	104	.866			
		Total	91,477	110				
C4.Aumento de niños.	24	Inter-grupos	3,804	6	.634	.614	.719	
		Intra-grupos	107,385	104	1,033			
		Total	111,189	110				
C4.Población joven	25	Inter-grupos	7,698	8	1,316	1,323	.253	
		Intra-grupos	103,471	104	.995			
		Total	111,169	110				
C5.Impacto	26	Inter-grupos	2,084	6	.347	.332	.919	
		Intra-grupos	108,691	104	1,045			
		Total	110,775	110				





Figura 101: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable GÉNERO

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA							
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g/1	g/2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.											
C1.Importancia del ferrocarril	1	,246	63	,000	,880	63	9,657	1	109	,002	1	Inter-grupos	,503	1	,503	,522	,472
	2	,287	48	,000	,845	48	10,077	1	109	,002		Intra-grupos	105,082	109	,964		
C1.Importancia de la autovía	1	,259	63	,000	,836	63	1,947	1	109	,166	2	Inter-grupos	1,544	1	1,544	1,321	,253
	2	,250	48	,000	,847	48	1,383	1	109	,242		Intra-grupos	127,429	109	1,169		
C1.Frecuencia	1	,258	63	,000	,836	63	1,610	1	109	,207	3	Inter-grupos	,159	1	,159	,139	,710
	2	,209	48	,000	,857	48	1,332	1	109	,251		Intra-grupos	128,973	110			
C1.Tarifas	1	,270	63	,000	,855	63	3,857	1	109	,052	4	Inter-grupos	124,868	109	1,146		
	2	,216	48	,000	,877	48	1,682	1	109	,197		Intra-grupos	125,027	110			
C1.Comodidad	1	,223	63	,000	,867	63	3,158	1	109	,078	5	Inter-grupos	,446	1	,446	,344	,558
	2	,181	48	,000	,862	48	2,72	1	109	,603		Intra-grupos	141,193	109	1,295		
C1. Empleo del tiempo	1	,275	63	,000	,850	63	,948	1	109	,332	6	Inter-grupos	1,041	1	1,041	,709	,402
	2	,248	48	,000	,864	48	,021	1	109	,884		Intra-grupos	160,059	109	1,488		
C1.Alternativa considerable	1	,230	63	,000	,873	63	4,225	1	109	,042	7	Inter-grupos	2,117	1	2,117	1,458	,230
	2	,299	48	,000	,781	48	3,794	1	109	,054		Intra-grupos	158,225	109	1,452		
C1.Necesidad	1	,314	63	,000	,747	63	2,550	1	109	,113	8	Inter-grupos	237	1	237	,310	,579
	2	,251	48	,000	,797	48	1,601	1	109	,208		Intra-grupos	83,187	109	,763		
C1.Precio combustible	1	,263	63	,000	,849	63	,088	1	109	,795	9	Inter-grupos	9,977	1	9,977	8,056	,005
	2	,238	48	,000	,886	48	3,078	1	109	,082		Intra-grupos	134,996	109	1,238		
C1.Efectos negativos	1	,256	63	,000	,807	63	7,378	1	109	,008	10	Inter-grupos	144,973	110			
	2	,200	48	,000	,904	48	4,224	1	109	,042		Intra-grupos	83,423	110			
C2. Acceso	1	,285	63	,000	,840	63	2,301	1	109	,132	11	Inter-grupos	9,749	1	9,749	8,313	,005
	2	,199	48	,000	,863	48	4,310	1	109	,040		Intra-grupos	127,836	109	1,173		
C2.Bienestar	1	,286	63	,000	,856	63	,080	1	109	,777	12	Inter-grupos	137,586	110			
	2	,190	48	,000	,900	48	2,301	1	109	,132		Intra-grupos	5,823	1	5,823	4,516	,036
C2.Elección	1	,285	63	,000	,791	63	4,224	1	109	,042	13	Inter-grupos	140,520	109	1,289		
	2	,285	48	,000	,851	48	2,301	1	109	,132		Intra-grupos	146,342	110			
C2. Calidad de vida	1	,324	63	,001	,830	63	4,224	1	109	,042	14	Inter-grupos	,412	1	,412	,432	,512
	2	,335	48	,000	,817	48	2,301	1	109	,132		Intra-grupos	103,984	109	,954		
C2.Participación	1	,288	63	,000	,832	63	4,310	1	109	,040	15	Inter-grupos	1,799	1	1,799	1,707	,194
	2	,234	48	,000	,896	48	,080	1	109	,777		Intra-grupos	114,868	109	1,054		
C2.Aislamiento	1	,157	63	,001	,901	63	,003	1	109	,959	16	Inter-grupos	116,667	110			
	2	,188	48	,000	,913	48	2,333	1	109	,244		Intra-grupos	2,333	1	2,333	2,440	,121
C3.Turismo	1	,269	63	,000	,825	63	3,078	1	109	,082	17	Inter-grupos	104,225	109	,956		
	2	,249	48	,000	,861	48	7,378	1	109	,008		Intra-grupos	106,559	110			
C3.Negocios	1	,277	63	,000	,853	63	4,224	1	109	,042	18	Inter-grupos	,003	1	,003	,003	,957
	2	,306	48	,000	,830	48	4,224	1	109	,042		Intra-grupos	101,187	109	,928		
C3.Crecimiento económico	1	,285	63	,000	,823	63	2,301	1	109	,132	19	Inter-grupos	101,189	110			
	2	,289	48	,000	,842	48	4,224	1	109	,042		Intra-grupos	5,561	1	5,561	5,306	,023
C3.Reducción de la pobreza	1	,330	63	,000	,817	63	4,224	1	109	,042	20	Inter-grupos	114,035	109	1,046		
	2	,222	48	,000	,871	48	2,301	1	109	,132		Intra-grupos	119,586	110			
C3.Importancia de las inversiones	1	,323	63	,000	,744	63	4,224	1	109	,042	21	Inter-grupos	,263	1	,263	,174	,678
	2	,255	48	,000	,800	48	4,224	1	109	,042		Intra-grupos	164,836	109	1,512		
C4.Exodo rural	1	,262	63	,000	,886	63	4,224	1	109	,042	22	Inter-grupos	165,099	110			
	2	,249	48	,000	,859	48	4,662	1	109	,029		Intra-grupos	4,662	1	4,662	4,925	,029
C4.Repoblación	1	,247	63	,000	,883	63	103,193	1	109	,947	23	Inter-grupos	103,193	109	,947		
	2	,241	48	,000	,838	48	107,856	1	109	,010		Intra-grupos	107,856	110			
C4.Aumento de niños.	1	,305	63	,000	,823	63	2,117	1	109	,217	24	Inter-grupos	2,117	1	2,117	2,616	,109
	2	,298	48	,000	,862	48	88,225	1	109	,809		Intra-grupos	88,225	109	,809		
C4.Población joven	1	,284	63	,000	,733	63	90,342	1	109	,015	25	Inter-grupos	1,771	1	1,771	2,625	,115
	2	,260	48	,000	,873	48	76,463	1	109	,701		Intra-grupos	76,463	109	,701		
C5.Impacto	1	,284	63	,000	,733	63	78,234	1	109	,010	26	Inter-grupos	1,676	1	1,676	1,730	,191
	2	,260	48	,000	,873	48	105,567	1	109	,969		Intra-grupos	105,567	109	,969		

**Figura 102: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO**

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA								
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	g	Sig.	Estadístico	gl	Sig.												
C1.Importancia del ferrocarril	1	,276	35	,000	,802	35	,000	1	12,997	1	109	,000	C1.Importancia del ferrocarril	Inter-grupos	3,174	1	3,174	3,378	,069
	2	,245	76	,000	,889	76	,000	2	3,228	1	109	,075		Intra-grupos	102,412	109	,940		
C1.Importancia de la autovía	1	,255	35	,000	,791	35	,000	1	1,357	1	109	,247	C1.Importancia de la autovía	Inter-grupos	3,950	1	3,950	3,444	,066
	2	,286	76	,000	,840	76	,000	4	,973	1	109	,326		Inter-grupos	125,023	109	1,147		
C1.Frecuencia	1	,206	35	,001	,840	35	,000	1	4,104	1	109	,045	C1.Frecuencia	Inter-grupos	,287	1	,287	,251	,618
	2	,250	76	,000	,847	76	,000	6	,042	1	109	,839		Inter-grupos	124,740	109	1,144		
C1.Tarifas	1	,203	35	,001	,907	35	,006	1	,389	1	109	,534	C1.Tarifas	Inter-grupos	,081	1	,081	,063	,803
	2	,247	76	,000	,884	76	,000	8	,052	1	109	,820		Inter-grupos	141,568	109	1,299		
C1.Comodidad	1	,212	35	,000	,866	35	,001	1	2,255	1	109	,028	C1.Comodidad	Inter-grupos	4,024	1	4,024	2,792	,098
	2	,195	76	,000	,891	76	,000	12	4,969	1	109	,028		Inter-grupos	157,075	109	1,441		
C1. Empleo del tiempo	1	,236	35	,000	,863	35	,000	1	1,805	1	109	,182	C1. Empleo del tiempo	Inter-grupos	,101	1	,101	,069	,793
	2	,278	76	,000	,853	76	,000	15	7,602	1	109	,007		Inter-grupos	160,241	109	1,470		
C1.Alternativa considerable	1	,244	35	,000	,823	35	,000	1	9,984	1	109	,002	C1.Alternativa considerable	Inter-grupos	,933	1	,933	,706	,402
	2	,225	76	,000	,853	76	,000	19	2,668	1	109	,105		Inter-grupos	144,039	109	1,321		
C1.Necesidad	1	,325	35	,000	,752	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C1.Necesidad	Inter-grupos	,620	1	,620	,817	,368
	2	,257	76	,000	,786	76	,000	21	3,209	1	109	,076		Inter-grupos	82,803	109	,760		
C1.Precio combustible	1	,190	35	,003	,906	35	,006	1	,886	1	109	,349	C1.Precio combustible	Inter-grupos	,803	1	,803	,640	,425
	2	,203	76	,000	,907	76	,000	23	,814	1	109	,435		Inter-grupos	136,782	109	1,255		
C1.Efectos negativos	1	,234	35	,000	,842	35	,000	1	8,743	1	109	,004	C1.Efectos negativos	Inter-grupos	,951	1	,951	,713	,400
	2	,222	76	,000	,880	76	,000	24	,886	1	109	,349		Inter-grupos	145,391	109	1,334		
C2. Acceso	1	,209	35	,000	,851	35	,000	1	,032	1	109	,858	C2. Acceso	Inter-grupos	,774	1	,774	,814	,369
	2	,267	76	,000	,854	76	,000	16	1,990	1	109	,161		Inter-grupos	103,623	109	,951		
C2.Bienestar	1	,238	35	,000	,864	35	,000	1	13,010	1	109	,000	C2.Bienestar	Inter-grupos	2,453	1	2,453	2,341	,129
	2	,234	76	,000	,890	76	,000	17	13,010	1	109	,000		Inter-grupos	114,214	109	1,048		
C2.Elección	1	,233	35	,000	,832	35	,000	1	9,984	1	109	,002	C2.Elección	Inter-grupos	1,131	1	1,131	1,170	,282
	2	,301	76	,000	,831	76	,000	18	2,668	1	109	,105		Inter-grupos	105,427	109	,967		
C2. Calidad de vida	1	,309	35	,000	,840	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C2. Calidad de vida	Inter-grupos	,484	1	,484	,524	,471
	2	,329	76	,000	,829	76	,000	21	3,209	1	109	,076		Inter-grupos	100,705	109	,924		
C2.Participación	1	,229	35	,000	,846	35	,000	1	,886	1	109	,349	C2.Participación	Inter-grupos	5,733	1	5,733	5,488	,021
	2	,215	76	,000	,896	76	,000	23	,814	1	109	,435		Inter-grupos	113,853	109	1,045		
C2.Aislamiento	1	,165	35	,016	,903	35	,005	1	8,743	1	109	,004	C2.Aislamiento	Inter-grupos	2,774	1	2,774	1,863	,175
	2	,178	76	,000	,913	76	,000	24	,886	1	109	,349		Inter-grupos	162,325	109	1,489		
C3.Turismo	1	,318	35	,000	,832	35	,000	1	165,099	1	109	,000	C3.Turismo	Inter-grupos	1,466	1	1,466	1,502	,223
	2	,214	76	,000	,884	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	106,389	109	,976		
C3.Negocios	1	,320	35	,000	,816	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C3.Negocios	Inter-grupos	1,915	1	1,915	2,361	,127
	2	,252	76	,000	,885	76	,000	1	8,743	1	109	,004		Inter-grupos	88,427	109	,811		
C3.Crecimiento económico	1	,267	35	,000	,800	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C3.Crecimiento económico	Inter-grupos	3,699	1	3,699	5,409	,022
	2	,283	76	,000	,856	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	74,536	109	,684		
C3.Reducción de la pobreza	1	,264	35	,000	,825	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C3.Reducción de la pobreza	Inter-grupos	4,061	1	4,061	4,290	,041
	2	,276	76	,000	,863	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	103,182	109	,947		
C3.Importancia de las inversiones	1	,346	35	,000	,741	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C3.Importancia de las inversiones	Inter-grupos	,941	1	,941	,974	,326
	2	,258	76	,000	,778	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	105,294	109	,966		
C4.Exodo rural	1	,252	35	,000	,866	35	,001	1	1,092	1	109	,763	C4.Exodo rural	Inter-grupos	8,703	1	8,703	8,980	,003
	2	,186	76	,000	,909	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	105,639	109	,969		
C4.Repoblación	1	,276	35	,000	,864	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C4.Repoblación	Inter-grupos	4,371	1	4,371	5,469	,021
	2	,214	76	,000	,895	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	87,107	109	,799		
C4.Aumento de niños.	1	,229	35	,000	,868	35	,001	1	1,092	1	109	,763	C4.Aumento de niños.	Inter-grupos	10,148	1	10,148	10,948	,001
	2	,198	76	,000	,902	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	101,041	109	,927		
C4.Población joven	1	,283	35	,000	,819	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C4.Población joven	Inter-grupos	4,942	1	4,942	5,062	,026
	2	,291	76	,000	,861	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	106,427	109	,976		
C5.Impacto	1	,311	35	,000	,775	35	,000	1	1,092	1	109	,763	C5.Impacto	Inter-grupos	2,961	1	2,961	2,993	,086
	2	,288	76	,000	,822	76	,000	1	1,092	1	109	,763		Inter-grupos	107,814	109	,989		

Figura 103: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA									
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			C1.Importancia del ferrocarril	1	Estadístico de Levene	g/1	g/2	Sig.			Suma de cuadrados	g/	Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	g/	Sig.	Estadístico	g/	Sig.														
C1.Importancia del ferrocarril	1	,293	78	,000	,855	78	,000	C1.Importancia de la autovía	2	2,484	1	109	,118	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	,361	1	,361	,374	,542
	2	,187	33	,005	,898	33	,005	C1.Importancia de la autovía	3	3,840	1	109	,053		Intra-grupos	105,225	109	,965			
C1.Importancia de la autovía	1	,245	78	,000	,818	78	,000	C1.Tarifas	4	4,247	1	109	,042	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	2,452	1	2,452	2,112	,149
	2	,301	33	,000	,860	33	,001	C1.Comodidad	5	,946	1	109	,333		Intra-grupos	125,521	109	1,161			
C1.Frecuencia	1	,197	78	,000	,849	78	,000	C1.Emplejo del tiempo	6	1,885	1	109	,173	C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	,454	1	,454	,397	,530
	2	,326	33	,000	,807	33	,000	C1.Alternativa considerable	7	1,482	1	109	,226		Intra-grupos	124,573	109	1,143			
C1.Tarifas	1	,262	78	,000	,879	78	,000	C1.Necesidad	8	1,892	1	109	,172	C1.Tarifas	4	Inter-grupos	,889	1	,889	,889	,408
	2	,222	33	,000	,863	33	,001	C1.Precio combustible	9	,094	1	109	,760		Intra-grupos	140,751	109	1,291			
C1.Comodidad	1	,213	78	,000	,873	78	,000	C1.Efectos negativos	10	2,567	1	109	,112	C1.Comodidad	5	Inter-grupos	,699	1	,699	,475	,492
	2	,181	33	,008	,890	33	,003	C2.Acceso	11	2,536	1	109	,114		Intra-grupos	141,640	110				
C1.Emplejo del tiempo	1	,300	78	,000	,827	78	,000	C2.Bienestar	12	1,963	1	109	,164	C1.Emplejo del tiempo	6	Inter-grupos	,173	1	1,173	,804	,372
	2	,178	33	,010	,891	33	,003	C2.Elección	13	1,211	1	109	,274		Intra-grupos	159,169	109	1,460			
C1.Alternativa considerable	1	,238	78	,000	,847	78	,000	C3.Turismo	17	,028	1	109	,868	C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	,013	1	,013	,009	,923
	2	,245	33	,000	,831	33	,000	C3.Negocios	18	5,671	1	109	,019		Intra-grupos	160,342	110				
C1.Necesidad	1	,309	78	,000	,769	78	,000	C3.Crecimiento económico	19	2,770	1	109	,099	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	,296	1	,296	,389	,534
	2	,290	33	,000	,772	33	,000	C3.Reducción de la pobreza	20	1,654	1	109	,201		Intra-grupos	83,127	109	,763			
C1.Precio combustible	1	,204	78	,000	,899	78	,000	C3.Importancia de las inversiones	21	,228	1	109	,634	C1.Precio combustible	9	Inter-grupos	8,322	1	8,322	7,018	,009
	2	,188	33	,004	,915	33	,014	C4.Exodo rural	22	1,305	1	109	,256		Intra-grupos	159,169	109	1,460			
C1.Efectos negativos	1	,214	78	,000	,847	78	,000	C4.Repoblación	23	1,749	1	109	,189	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	,182	1	,182	,190	,664
	2	,270	33	,000	,883	33	,002	C4.Aumento de niños	24	5,122	1	109	,026		Intra-grupos	145,355	109	1,334			
C2.Acceso	1	,258	78	,000	,857	78	,000	C4.Población joven	25	1,280	1	109	,260	C2.Acceso	11	Inter-grupos	,043	1	,043	,040	,841
	2	,224	33	,000	,850	33	,000	C5.Impacto	26	,334	1	109	,565		Intra-grupos	104,214	109	,966			
C2.Bienestar	1	,252	78	,000	,883	78	,000						C2.Bienestar	12	Inter-grupos	,116	1	,116	,070		
	2	,212	33	,001	,847	33	,000							Intra-grupos	116,624	109	1,070				
C2.Elección	1	,262	78	,000	,816	78	,000						C2.Elección	13	Inter-grupos	5,141	1	5,141	5,526	,021	
	2	,316	33	,000	,850	33	,000							Intra-grupos	101,417	109	,930				
C2.Calidad de vida	1	,300	78	,000	,849	78	,000						C2.Calidad de vida	14	Inter-grupos	1,161	1	1,161	1,265	,263	
	2	,232	33	,000	,876	33	,000							Intra-grupos	100,028	109	,918				
C2.Participación	1	,232	78	,000	,876	78	,000						C2.Participación	15	Inter-grupos	1,497	1	1,497	1,382	,242	
	2	,213	33	,001	,900	33	,005							Intra-grupos	118,089	109	1,083				
C2.Aislamiento	1	,155	78	,000	,910	78	,000						C2.Aislamiento	16	Inter-grupos	,168	1	,168	,111	,740	
	2	,198	33	,002	,903	33	,006							Intra-grupos	164,931	109	1,513				
C3.Turismo	1	,228	78	,000	,871	78	,000						C3.Turismo	17	Inter-grupos	,626	1	,626	,637	,427	
	2	,297	33	,000	,841	33	,000							Intra-grupos	107,230	109	,984				
C3.Negocios	1	,290	78	,000	,852	78	,000						C3.Negocios	18	Inter-grupos	,137	1	,137	,166	,685	
	2	,255	33	,000	,879	33	,002							Intra-grupos	90,205	109	,828				
C3.Crecimiento económico	1	,282	78	,000	,832	78	,000						C3.Crecimiento económico	19	Inter-grupos	4,174	1	4,174	6,143	,015	
	2	,263	33	,000	,870	33	,001							Intra-grupos	90,342	110					
C3.Reducción de la pobreza	1	,267	78	,000	,867	78	,000						C3.Reducción de la pobreza	20	Inter-grupos	1,198	1	1,198	1,231	,270	
	2	,292	33	,000	,849	33	,000							Intra-grupos	106,045	109	,973				
C3.Importancia de las inversiones	1	,295	78	,000	,762	78	,000						C3.Importancia de las inversiones	21	Inter-grupos	,030	1	,030	,031	,860	
	2	,260	33	,000	,779	33	,000							Intra-grupos	106,204	109	,974				
C4.Exodo rural	1	,224	78	,000	,895	78	,000						C4.Exodo rural	22	Inter-grupos	3,327	1	3,327	3,267	,073	
	2	,207	33	,001	,892	33	,003							Intra-grupos	111,015	109	1,018				
C4.Repoblación	1	,231	78	,000	,891	78	,000						C4.Repoblación	23	Inter-grupos	3,389	1	3,389	4,193	,043	
	2	,225	33	,000	,866	33	,000							Intra-grupos	88,089	109	,808				
C4.Aumento de niños	1	,228	78	,000	,892	78	,000						C4.Aumento de niños	24	Inter-grupos	4,151	1	4,151	4,227	,042	
	2	,258	33	,000	,890	33	,003							Intra-grupos	107,038	109	,982				
C4.Población joven	1	,289	78	,000	,847	78	,000						C4.Población joven	25	Inter-grupos	1,860	1	1,860	1,851	,176	
	2	,318	33	,000	,842	33	,000							Intra-grupos	109,509	109	1,005				
C5.Impacto	1	,241	78	,000	,822	78	,000						C5.Impacto	26	Inter-grupos	,011	1	,011	,011	,916	
	2	,294	33	,000	,793	33	,000							Intra-grupos	110,763	109	1,016				



Figura 104: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable AÑO DE OBTENCIÓN DEL CARNET

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA							
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.			Suma de cuadrados		Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.							Inter-grupos	Intra-grupos				
C1.Importancia del ferrocarril	1	,276	59	,000	,869	59	,000	1	,032	1	76	,859	1	Inter-grupos	,001	1	,001	,001	,974
	2	,342	19	,000	,806	19	,001	2	2,418	1	76	,124		Intra-grupos	67,345	76	,886		
C1.Importancia de la autovía	1	,239	59	,000	,823	59	,000	3	,034	1	76	,855	2	Inter-grupos	,744	1	,744	,627	,431
	2	,248	19	,003	,826	19	,003	4	,261	1	76	,811		Intra-grupos	90,141	76	1,186		
C1.Frecuencia	1	,204	59	,000	,835	59	,000	5	,792	1	76	,376	3	Inter-grupos	,909	1	,909	,728	,396
	2	,189	19	,072	,893	19	,037	6	8,509	1	76	,005		Intra-grupos	94,937	76	1,249		
C1.Tarifas	1	,256	59	,000	,884	59	,000	7	,420	1	76	,519	4	Inter-grupos	,101	1	,101	,089	,767
	2	,276	19	,001	,878	19	,020	8	1,590	1	76	,211		Intra-grupos	96,846	77			
C1.Comodidad	1	,240	59	,000	,851	59	,000	9	,746	1	76	,390	5	Inter-grupos	,864	1	,864	,484	,489
	2	,265	19	,001	,882	19	,023	10	4,618	1	76	,035		Intra-grupos	86,771	76	1,142		
C1. Empleo del tiempo	1	,261	59	,000	,850	59	,000	11	,464	1	76	,498	6	Inter-grupos	4,382	1	4,382	3,207	,077
	2	,417	19	,000	,637	19	,000	12	,004	1	76	,947		Intra-grupos	103,836	76	1,366		
C1.Alternativa considerable	1	,225	59	,000	,836	59	,000	13	,018	1	76	,892	7	Inter-grupos	108,218	77			
	2	,284	19	,000	,857	19	,009	14	5,333	1	76	,467		Intra-grupos	,864	1	,864	,484	,489
C1.Necesidad	1	,286	59	,000	,780	59	,000	15	1,704	1	76	,196	8	Inter-grupos	60,872	76	,801		
	2	,383	19	,000	,690	19	,000	16	,000	1	76	,996		Intra-grupos	104,323	76	1,373		
C1.Precio combustible	1	,203	59	,000	,899	59	,000	17	,130	1	76	,719	9	Inter-grupos	,457	1	,457	,369	,545
	2	,205	19	,034	,892	19	,034	18	3,621	1	76	,061		Intra-grupos	94,260	76	1,240		
C1.Efectos negativos	1	,235	59	,000	,839	59	,000	19	,295	1	76	,589	10	Inter-grupos	94,718	77			
	2	,222	19	,014	,868	19	,013	20	,136	1	76	,713		Intra-grupos	1,346	1	1,346	1,080	,199
C2. Acceso	1	,225	59	,000	,851	59	,000	21	1,614	1	76	,208	11	Inter-grupos	60,872	76	,801		
	2	,393	19	,000	,744	19	,000	22	,192	1	76	,172		Intra-grupos	62,218	77			
C2.Bienestar	1	,238	59	,000	,883	59	,000	23	,015	1	76	,903	12	Inter-grupos	,004	1	,004	,003	,955
	2	,285	19	,000	,881	19	,022	24	3,472	1	76	,066		Intra-grupos	89,381	76	1,176		
C2.Elección	1	,239	59	,000	,810	59	,000	25	3,939	1	76	,051	13	Inter-grupos	89,385	77			
	2	,329	19	,000	,801	19	,001	26				Intra-grupos		,569	1	,569	,383	,538	
C2. Calidad de vida	1	,311	59	,000	,839	59	,000					14	Inter-grupos	112,726	76	1,483			
	2	,262	19	,001	,837	19	,004						Intra-grupos	113,295	77				
C2.Participación	1	,242	59	,000	,865	59	,000					15	Inter-grupos	,300	1	,300	,346	,558	
	2	,196	19	,052	,878	19	,020						Intra-grupos	65,854	76	,866			
C2.Aislamiento	1	,169	59	,000	,902	59	,000					16	Inter-grupos	1,361	1	1,361	1,393	,242	
	2	,242	19	,005	,837	19	,004						Intra-grupos	74,293	76	,978			
C3.Turismo	1	,230	59	,000	,869	59	,000					17	Inter-grupos	75,654	77				
	2	,221	19	,015	,885	19	,026						Intra-grupos	,834	1	,834	,950	,333	
C3.Negocios	1	,309	59	,000	,840	59	,000					18	Inter-grupos	66,705	76	,878			
	2	,229	19	,010	,874	19	,017						Intra-grupos	67,538	77				
C3.Crecimiento económico	1	,263	59	,000	,839	59	,000					19	Inter-grupos	,182	1	,182	,193	,862	
	2	,342	19	,000	,749	19	,000						Intra-grupos	71,665	76	,943			
C3.Reducción de la pobreza	1	,278	59	,000	,869	59	,000					20	Inter-grupos	71,846	77				
	2	,235	19	,007	,853	19	,008						Intra-grupos	,182	1	,182	,178	,675	
C3.Importancia de las inversiones	1	,325	59	,000	,737	59	,000					21	Inter-grupos	77,846	77				
	2	,237	19	,006	,817	19	,002						Intra-grupos	2,347	1	2,347	1,467	,230	
C4.Exodo rural	1	,240	59	,000	,890	59	,000					22	Inter-grupos	121,615	76	1,600			
	2	,260	19	,002	,871	19	,015						Intra-grupos	123,962	77				
C4.Repoblación	1	,232	59	,000	,895	59	,000					23	Inter-grupos	,058	1	,058	,057	,812	
	2	,248	19	,003	,862	19	,011						Intra-grupos	76,930	76	1,012			
C4.Aumento de niños.	1	,228	59	,000	,897	59	,000					24	Inter-grupos	76,987	77				
	2	,226	19	,012	,873	19	,016						Intra-grupos	,089	1	,089	,133	,717	
C4.Población joven	1	,290	59	,000	,848	59	,000					25	Inter-grupos	50,783	76	,668			
	2	,267	19	,001	,812	19	,002						Intra-grupos	50,872	77				
C5.Impacto	1	,234	59	,000	,827	59	,000					26	Inter-grupos	,000	1	,000	,000	1,000	
	2	,288	19	,000	,784	19	,001						Intra-grupos	50,000	76	,658			

Figura 105: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA										
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk				Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.														
C1.Importancia del ferrocarril	1	,270	73	,000	,876	73	,000	C1.Importancia del ferrocarril	1	2,388	1	109	,125	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	3,718	1	3,718	3,979	,049
	2	,235	38	,000	,857	38	,000	C1.Importancia de la autovía	2	3,175	1	109	,078		Intra-grupos	101,867	109	,936			
C1.Importancia de la autovía	1	,258	73	,000	,823	73	,000	C1.Frecuencia	3	3,634	1	109	,059	Total	105,586	110					
	2	,270	38	,000	,857	38	,000	C1.Tarifas	4	,289	1	109	,592	Inter-grupos	,001	1	,001	,001	,980		
C1.Frecuencia	1	,220	73	,000	,848	73	,000	C1.Comodidad	5	,431	1	109	,513	Inter-grupos	128,972	109	1,163				
	2	,268	38	,000	,847	38	,000	C1. Empleo del tiempo	6	,355	1	109	,553	Total	128,973	110					
C1.Tarifas	1	,261	73	,000	,878	73	,000	C1.Alternativa considerable	7	,936	1	109	,335	Inter-grupos	,192	1	,192	,167	,683		
	2	,192	38	,001	,884	38	,001	C1.Necesidad	8	,173	1	109	,678	Inter-grupos	124,835	109	1,145				
C1.Comodidad	1	,197	73	,000	,881	73	,000	C1.Precio combustible	9	2,152	1	109	,145	Total	125,027	110					
	2	,214	38	,000	,880	38	,001	C1.Efectos negativos	10	3,138	1	109	,079	Inter-grupos	,705	1	,705	,545	,462		
C1. Empleo del tiempo	1	,274	73	,000	,859	73	,000	C2. Acceso	11	,233	1	109	,630	Inter-grupos	140,934	109	1,293				
	2	,246	38	,000	,850	38	,000	C2. Bienestar	12	,364	1	109	,548	Total	141,640	110					
C1.Alternativa considerable	1	,244	73	,000	,857	73	,000	C2. Elección	13	,137	1	109	,712	Inter-grupos	,869	1	,869	,456	,501		
	2	,280	38	,000	,798	38	,000	C2. Calidad de vida	14	5,947	1	109	,016	Inter-grupos	160,430	109	1,472				
C1.Necesidad	1	,309	73	,000	,737	73	,000	C2. Participación	15	,143	1	109	,706	Total	161,099	110					
	2	,241	38	,000	,828	38	,000	C2. Aislamiento	16	3,704	1	109	,057	Inter-grupos	,892	1	,892	,610	,437		
C1.Precio combustible	1	,199	73	,000	,894	73	,000	C3. Turismo	17	2,273	1	109	,135	Inter-grupos	159,451	109	1,463				
	2	,191	38	,001	,908	38	,004	C3. Negocios	18	,705	1	109	,403	Total	160,342	110					
C1.Efectos negativos	1	,210	73	,000	,860	73	,000	C3. Crecimiento económico	19	,003	1	109	,969	Inter-grupos	3,339	1	3,339	2,570	,112		
	2	,259	38	,000	,876	38	,001	C3.Reducción de la pobreza	20	1,150	1	109	,286	Inter-grupos	141,634	109	1,299				
C2. Acceso	1	,252	73	,000	,861	73	,000	C3.Importancia de las inversiones	21	4,231	1	109	,042	Total	144,973	110					
	2	,243	38	,000	,848	38	,000	C4. Éxodo rural	22	,097	1	109	,766	Inter-grupos	1,406	1	1,406	1,869	,174		
C2.Bienestar	1	,255	73	,000	,885	73	,000	C4.Repoblación	23	4,121	1	109	,045	Inter-grupos	82,017	109	,752				
	2	,206	38	,000	,867	38	,000	C4.Aumento de niños	24	8,378	1	109	,005	Total	83,423	110					
C2.Elección	1	,281	73	,000	,819	73	,000	C4.Población joven	25	6,474	1	109	,012	Inter-grupos	4,576	1	4,576	3,750	,055		
	2	,285	38	,000	,855	38	,000	C5.Impacto	26	3,284	1	109	,073	Inter-grupos	133,010	109	1,220				
C2. Calidad de vida	1	,288	73	,000	,865	73	,000						Total	137,586	110						
	2	,392	38	,000	,728	38	,000						Inter-grupos	,015	1	,015	,011	,916			
C2. Participación	1	,247	73	,000	,882	73	,000						Inter-grupos	146,327	109	1,342					
	2	,189	38	,001	,867	38	,000						Total	146,342	110						
C2. Aislamiento	1	,153	73	,000	,905	73	,000						Inter-grupos	,592	1	,592	,622	,432			
	2	,229	38	,000	,892	38	,001						Inter-grupos	103,804	109	,952					
C3. Turismo	1	,236	73	,000	,862	73	,000						Total	104,396	110						
	2	,277	38	,000	,864	38	,000						Inter-grupos	1,285	1	1,285	1,214	,273			
C3. Negocios	1	,293	73	,000	,859	73	,000						Inter-grupos	115,382	109	1,059					
	2	,251	38	,000	,870	38	,000						Total	116,657	110						
C3. Crecimiento económico	1	,265	73	,000	,847	73	,000						Inter-grupos	,848	1	,848	,874	,352			
	2	,314	38	,000	,838	38	,000						Inter-grupos	105,711	109	,970					
C3.Reducción de la pobreza	1	,258	73	,000	,872	73	,000						Total	106,559	110						
	2	,307	38	,000	,845	38	,000						Inter-grupos	,435	1	,435	,471	,494			
C3.Importancia de las inversiones	1	,285	73	,000	,783	73	,000						Inter-grupos	100,754	109	,924					
	2	,300	38	,000	,757	38	,000						Total	101,189	110						
C4. Éxodo rural	1	,231	73	,000	,899	73	,000						Inter-grupos	,530	1	,530	,485	,488			
	2	,204	38	,000	,877	38	,001						Inter-grupos	119,056	109	1,092					
C4.Repoblación	1	,246	73	,000	,890	73	,000						Total	119,586	110						
	2	,278	38	,000	,853	38	,000						Inter-grupos	2,943	1	2,943	1,979	,162			
C4.Aumento de niños	1	,224	73	,000	,898	73	,000						Inter-grupos	162,156	109	1,488					
	2	,272	38	,000	,878	38	,001						Total	165,099	110						
C4.Población joven	1	,278	73	,000	,856	73	,000						Inter-grupos	,037	1	,037	,038	,847			
	2	,342	38	,000	,805	38	,000						Inter-grupos	107,819	109	,989					
C5.Impacto	1	,236	73	,000	,825	73	,000						Total	107,856	110						
	2	,281	38	,000	,758	38	,000						Inter-grupos	,006	1	,006	,007	,932			

Figura 106: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable LUGAR DE NACIMIENTO

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA										
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Inter-grupos	Suma de		Media	F	Sig.	
		Estadístico	g1	Sig.	Estadístico	g1	Sig.								cuadrados	gl	cuadrática			
C1.Importancia del ferrocarril	1	1	.227	11	.120	.819	11	.017	1,293	4	106	.277	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	7,114	4	1,778	1,914	.113
		2	.249	58	.000	.879	58	.000	.915	4	106	.498			Intra-grupos	98,472	106	.929		
		3	.258	7	.174	.818	7	.062	1,808	4	106	.178			Total	105,586	110			
		4	.293	12	.005	.867	12	.060	.261	4	106	.908			Inter-grupos	8,745	4	2,186	1,928	.111
		5	.282	23	.000	.823	23	.001	1,266	4	106	.288			Intra-grupos	120,228	106	1,134		
C1.Importancia de la autovía	2	1	.232	11	.100	.822	11	.018	2,446	4	106	.051	C1.Importancia de la autovía	2	Total	128,973	110			
		2	.282	58	.000	.785	58	.000	2,087	4	106	.088			Inter-grupos	3,271	4	.818	.712	.586
		3	.357	7	.007	.787	7	.030	.828	4	106	.510			Intra-grupos	121,756	106	1,149		
		4	.249	12	.038	.900	12	.156	1,309	4	106	.271			Total	125,027	110			
		5	.259	23	.000	.864	23	.005	1,914	4	106	.113			Inter-grupos	6,070	4	1,518	1,187	.321
C1.Frecuencia	3	1	.336	11	.001	.733	11	.001	.567	4	106	.662	C1.Frecuencia	3	Total	141,840	110			
		2	.236	58	.000	.839	58	.000	1,114	4	106	.354			Inter-grupos	8,545	4	2,136	1,484	.212
		3	.173	7	.200	.922	7	.482	1,524	4	106	.201			Intra-grupos	152,564	106	1,439		
		4	.233	12	.071	.864	12	.055	.732	4	106	.572			Total	161,099	110			
		5	.308	23	.000	.840	23	.002	.567	4	106	.687			Inter-grupos	14,435	4	3,609	2,622	.039
C1.Tarifas	4	1	.209	11	.195	.906	11	.217	4,547	4	106	.002	C1.Tarifas	4	Intra-grupos	145,907	106	1,376		
		2	.244	58	.000	.871	58	.000	1,638	4	106	.170			Total	160,342	110			
		3	.264	7	.149	.887	7	.262	.946	4	106	.441			Inter-grupos	7,078	4	1,769	1,360	.253
		4	.213	12	.138	.915	12	.248	2,464	4	106	.050			Intra-grupos	137,895	106	1,301		
		5	.206	23	.012	.916	23	.054	.237	4	106	.917			Total	144,973	110			
C1.Comodidad	5	1	.191	11	.200	.863	11	.064	1,869	4	106	.121	C1.Comodidad	5	Inter-grupos	5,390	4	1,347	1,830	.128
		2	.188	58	.000	.897	58	.000	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	78,033	106	.736		
		3	.173	7	.200	.922	7	.482	1,967	4	106	.106			Total	83,423	110			
		4	.215	12	.132	.903	12	.172	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	9,598	4	2,399	1,987	.102
		5	.248	23	.001	.796	23	.000	1,855	4	106	.124			Intra-grupos	127,988	106	1,207		
C1. Empleo del tiempo	6	1	.327	11	.002	.786	11	.006	.567	4	106	.687	C1. Empleo del tiempo	6	Total	137,586	110			
		2	.217	58	.000	.896	58	.000	4,547	4	106	.002			Inter-grupos	10,083	4	2,521	1,961	.106
		3	.267	7	.141	.915	7	.429	.747	4	106	.562			Intra-grupos	136,259	106	1,285		
		4	.287	12	.007	.865	12	.056	.946	4	106	.441			Total	146,342	110			
		5	.318	23	.000	.693	23	.000	2,464	4	106	.050			Inter-grupos	5,495	4	1,374	1,472	.216
C1.Alternativa considerable	7	1	.227	11	.117	.863	11	.064	.237	4	106	.917	C1.Alternativa considerable	7	Total	104,396	110			
		2	.209	58	.000	.869	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	98,902	106	.933		
		3	.270	7	.133	.759	7	.016	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	104,396	110			
		4	.236	12	.063	.831	12	.022	1,967	4	106	.106			Total	3,302	4	.825	.772	.546
		5	.280	23	.000	.774	23	.000	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	113,365	106	1,069		
C1.Necesidad	8	1	.277	11	.018	.799	11	.009	.237	4	106	.917	C1.Necesidad	8	Total	116,667	110			
		2	.301	58	.000	.721	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	2,637	4	.659	.672	.613
		3	.256	7	.182	.833	7	.086	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	103,922	106	.980		
		4	.304	12	.003	.777	12	.005	1,967	4	106	.106			Total	106,559	110			
		5	.332	23	.000	.725	23	.000	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	1,891	4	.423	.450	.772
C1.Precio combustible	9	1	.263	11	.033	.829	11	.023	.946	4	106	.441	C1.Precio combustible	9	Total	101,189	110			
		2	.228	58	.000	.897	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	99,498	106	.939		
		3	.214	7	.200	.858	7	.144	1,967	4	106	.106			Intra-grupos	101,189	110			
		4	.237	12	.051	.891	12	.123	5,363	4	106	.001			Total	1,113	4	.278	.249	.910
		5	.255	23	.000	.805	23	.000	1,855	4	106	.124			Inter-grupos	118,473	106	1,118		
C1.Efectos negativos	10	1	.256	11	.043	.893	11	.150	.237	4	106	.917	C1.Efectos negativos	10	Total	119,586	110			
		2	.252	58	.000	.833	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	8,567	4	2,142	1,450	.223
		3	.258	7	.174	.818	7	.062	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	156,532	106	1,477		
		4	.198	12	.200	.894	12	.134	1,967	4	106	.106			Total	165,099	110			
		5	.289	23	.000	.801	23	.000	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	4,179	4	1,045	1,068	.376
C2.Acceso	11	1	.230	11	.106	.853	11	.047	.946	4	106	.441	C2.Acceso	11	Total	107,856	110			
		2	.298	58	.000	.837	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	1,489	4	.372	.444	.777
		3	.338	7	.015	.769	7	.020	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	88,854	106	.838		
		4	.251	12	.036	.877	12	.080	1,967	4	106	.106			Total	90,342	110			
		5	.205	23	.013	.852	23	.003	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	1,253	4	.313	.431	.786
C2.Bienestar	12	1	.282	11	.015	.786	11	.006	.237	4	106	.917	C2.Bienestar	12	Total	78,234	110			
		2	.297	58	.000	.856	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	76,981	106	.726		
		3	.255	7	.187	.859	7	.147	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	100,843	106	.951		
		4	.352	12	.000	.806	12	.011	1,967	4	106	.106			Total	107,243	110			
		5	.247	23	.001	.853	23	.003	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	.948	4	.237	.238	.916
C2.Elección	13	1	.382	11	.000	.701	11	.000	.237	4	106	.917	C2.Elección	13	Total	105,287	106	.993		
		2	.294	58	.000	.795	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	105,234	110			
		3	.286	7	.063	.840	7	.099	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	.971	4	.243	.227	.923
		4	.258	12	.028	.818	12	.018	1,967	4	106	.106			Total	113,371	106	1,070		
		5	.236	23	.002	.865	23	.005	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	114,342	110			
C2.Calidad de vida	14	1	.363	11	.000	.810	11	.013	.946	4	106	.441	C2.Calidad de vida	14	Total	101,189	110			
		2	.345	58	.000	.811	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	2,482	4	.616	.733	.571
		3	.360	7	.007	.664	7	.001	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	89,015	106	.840		
		4	.261	12	.024	.869	12	.063	1,967	4	106	.106			Total	91,477	110			
		5	.283	23	.000	.852	23	.003	5,363	4	106	.001			Inter-grupos	2,560	4	.640	.625	.646
C2.Participación	15	1	.277	11	.018	.799	11	.009	.237	4	106	.917	C2.Participación	15	Total	108,629	106	1,025		
		2	.291	58	.000	.860	58	.000	1,869	4	106	.121			Inter-grupos	2,370	4	.592	.576	.681
		3	.258	7	.174	.818	7	.062	2,565	4	106	.042			Intra-grupos	109,000	106	1,028		
		4	.198	12	.200	.894	12	.134	1,967	4	106	.106			Total	111,369	110			
		5	.224	23	.004	.845	23	.002	5,36											

C3.Importancia de las inversiones	1	,277	11	,018	,799	11	,009
	2	,296	58	,000	,758	58	,000
	3	,338	7	,015	,769	7	,020
	4	,290	12	,037	,807	12	,011
	5	,287	23	,000	,771	23	,000
C4.Exodo rural	1	,277	11	,018	,799	11	,009
	2	,239	58	,000	,896	58	,000
	3	,360	7	,007	,884	7	,001
	4	,237	12	,061	,891	12	,123
	5	,187	23	,037	,909	23	,039
C4.Repoblación	1	,346	11	,001	,774	11	,004
	2	,257	58	,000	,887	58	,000
	3	,256	7	,182	,833	7	,086
	4	,248	12	,040	,825	12	,018
	5	,238	23	,002	,859	23	,004
C4.Aumento de niños.	1	,282	11	,015	,786	11	,006
	2	,188	58	,000	,911	58	,000
	3	,173	7	,200	,922	7	,482
	4	,287	12	,007	,865	12	,056
	5	,227	23	,003	,879	23	,009
C4.Población joven	1	,492	11	,000	,486	11	,000
	2	,220	58	,000	,865	58	,000
	3	,357	7	,007	,777	7	,024
	4	,304	12	,003	,840	12	,028
	5	,408	23	,000	,681	23	,000
C5.Impacto	1	,280	11	,016	,785	11	,006
	2	,265	58	,000	,825	58	,000
	3	,214	7	,200	,858	7	,144
	4	,202	12	,190	,884	12	,100
	5	,279	23	,000	,894	23	,000

Figura 107: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable VIVE EN RUBIELOS DE MORA

Pruebas de normalidad						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA								
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.			Suma de cuadrados		Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.							gl					
C1.Importancia del ferrocarril	1	,248	51	,000	,878	51	,000	1	1,953	1	109	,165	1	Inter-grupos					
	2	,271	60	,000	,899	60	,000	2	4,101	1	109	,045		Intra-grupos	104,110	109	,955		
C1.Importancia de la autovía	1	,257	51	,000	,826	51	,000	3	,371	1	109	,544	2	Inter-grupos	,045	1	,045	,038	,846
	2	,265	60	,000	,842	60	,000	4	,932	1	109	,337		Intra-grupos	128,928	109	1,183		
C1.Frecuencia	1	,272	51	,000	,813	51	,000	5	1,773	1	109	,186	3	Inter-grupos	,254	1	,254	,222	,638
	2	,211	60	,000	,865	60	,000	6	4,339	1	109	,040		Intra-grupos	128,973	110			
C1.Tarifas	1	,257	51	,000	,865	51	,000	7	2,792	1	109	,098	4	Inter-grupos	124,773	109	1,145		
	2	,196	60	,000	,904	60	,000	8	6,853	1	109	,010		Total	125,027	110			
C1.Comodidad	1	,155	51	,004	,897	51	,000	9	5,928	1	109	,017	5	Inter-grupos	3,708	1	3,708	2,929	,090
	2	,242	60	,000	,858	60	,000	10	3,442	1	109	,066		Intra-grupos	137,933	109	1,265		
C1. Empleo del tiempo	1	,229	51	,000	,884	51	,000	11	,568	1	109	,454	6	Inter-grupos	137,933	109	1,265		
	2	,289	60	,000	,827	60	,000	12	,284	1	109	,808		Total	141,640	110			
C1.Alternativa considerable	1	,197	51	,000	,874	51	,000	13	2,449	1	109	,120	7	Inter-grupos	3,209	1	3,209	2,215	,140
	2	,238	60	,000	,812	60	,000	14	4,354	1	109	,039		Intra-grupos	157,890	109	1,449		
C1.Necesidad	1	,293	51	,000	,769	51	,000	15	,760	1	109	,385	8	Inter-grupos	161,099	110			
	2	,286	60	,000	,770	60	,000	16	,088	1	109	,768		Total	161,099	110			
C1.Precio combustible	1	,208	51	,000	,894	51	,000	17	4,145	1	109	,044	9	Inter-grupos	4,685	1	4,685	3,209	,076
	2	,216	60	,000	,881	60	,000	18	1,738	1	109	,160		Intra-grupos	155,757	109	1,429		
C1.Efectos negativos	1	,269	51	,000	,825	51	,000	19	1,725	1	109	,192	10	Inter-grupos	160,342	110			
	2	,194	60	,000	,870	60	,000	20	9,985	1	109	,002		Intra-grupos	3,708	1	3,708	2,860	,094
C2. Acceso	1	,290	51	,000	,834	51	,000	21	1,806	1	109	,206	11	Inter-grupos	141,267	109	1,296		
	2	,214	60	,000	,885	60	,000	22	3,269	1	109	,073		Total	144,973	110			
C2.Bienestar	1	,251	51	,000	,856	51	,000	23	2,603	1	109	,110	12	Inter-grupos	144,973	110			
	2	,236	60	,000	,894	60	,000	24	2,695	1	109	,104		Intra-grupos	4,685	1	4,685	894	,347
C2.Elección	1	,291	51	,000	,786	51	,000	25	4,400	1	109	,038	13	Inter-grupos	82,745	109	,759		
	2	,280	60	,000	,843	60	,000	26	,264	1	109	,609		Total	83,423	110			
C2. Calidad de vida	1	,347	51	,000	,804	51	,000					14	Inter-grupos	1,049	1	1,049	,838	,362	
	2	,315	60	,000	,836	60	,000						Intra-grupos	136,536	109	1,253			
C2.Participación	1	,317	51	,000	,839	51	,000					15	Inter-grupos	137,586	110				
	2	,209	60	,000	,877	60	,000						Total	137,586	110				
C2.Aislamiento	1	,155	51	,004	,913	51	,001					16	Inter-grupos	,002	1	,002	,002	,968	
	2	,198	60	,000	,906	60	,000						Intra-grupos	146,340	109	1,343			
C3.Turismo	1	,230	51	,000	,859	51	,000					17	Inter-grupos	146,342	110				
	2	,263	60	,000	,868	60	,000						Total	146,342	110				
C3.Negocios	1	,248	51	,000	,879	51	,000					18	Inter-grupos	,051	1	,051	,054	,817	
	2	,308	60	,000	,842	60	,000						Intra-grupos	104,345	109	,957			
C3.Crecimiento económico	1	,278	51	,000	,832	51	,000					19	Inter-grupos	104,396	110				
	2	,289	60	,000	,840	60	,000						Total	104,396	110				
C3.Reducción de la pobreza	1	,257	51	,000	,881	51	,000					20	Inter-grupos	2,322	1	2,322	2,213	,140	
	2	,303	60	,000	,830	60	,000						Intra-grupos	114,345	109	1,049			
C3.Importancia de las inversiones	1	,315	51	,000	,735	51	,000					21	Inter-grupos	114,345	109	1,049			
	2	,263	60	,000	,793	60	,000						Total	116,667	110				
C4.Exodo rural	1	,250	51	,000	,890	51	,000					22	Inter-grupos	,178	1	,178	,183	,670	
	2	,217	60	,000	,899	60	,000						Intra-grupos	106,380	109	,976			
C4.Repoblación	1	,247	51	,000	,890	51	,000					13	Inter-grupos	106,559	110				
	2	,242	60	,000	,886	60	,000						Total	106,559	110				
C4.Aumento de niños.	1	,181	51	,000	,913	51	,001					14	Inter-grupos	,001	1	,001	,001	,974	
	2	,206	60	,000	,873	60	,000						Intra-grupos	101,188	109	,928			
C4.Población joven	1	,248	51	,000	,851	51	,000					15	Total	101,189	110				
	2	,332	60	,000	,804	60	,000						Inter-grupos	,014	1	,014	,013	,910	
C5.Impacto	1	,282	51	,000	,781	51	,000					16	Intra-grupos	119,572	109	1,097			
	2	,238	60	,000	,831	60	,000						Total	119,586	110				
												17	Inter-grupos	7,727	1	7,727	5,352	,023	
													Intra-grupos	157,373	109	1,444			
												18	Total	165,099	110				
													Inter-grupos	,628	1	,628	,639	,426	
												19	Intra-grupos	107,227	109	,984			
													Total	107,227	109				
												20	Inter-grupos	,056	1	,056	,068	,795	
													Intra-grupos	90,288	109	,828			
												21	Total	90,342	110				
													Inter-grupos	,215	1	,215	,300	,585	
												22	Intra-grupos	78,023	109	,718			
													Total	78,234	110				
												23	Inter-grupos	,696	1	,696	,609	,437	
													Intra-grupos	106,647	109	,978			
												24	Total	107,343	110				
													Inter-grupos	,007	1	,007	,007	,934	
												25	Intra-grupos	106,227	109	,975			
													Total	106,234	110				
												26	Inter-grupos	,653	1	,653	,626	,430	
													Intra-grupos	113,889	109	1,043			
												27	Total	114,542	110				
													Inter-grupos	,025	1	,025	,025	,875	
												28	Intra-grupos	111,164	109	1,020			
													Total	111,189	110				
												29	Inter-grupos	,224	1	,224	,220	,640	
													Intra-grupos	111,145	109	1,020			
												30	Total	111,369	110				
													Inter-grupos	,018	1	,018	,018	,895	
												31	Intra-grupos	110,757	109	1,016			



Figura 108: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA

Pruebas de normalidad							Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA									
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk				Estadístico de Levene							Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.		1	g1	g2	Sig.									
C1.Importancia del ferrocarril	1	,240	42	,000	,885	42	,001	C1.Importancia del ferrocarril	1	1,811	1	49	,185	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	3,216	1	3,216	2,957	,092
	2	,223	9	,200	,838	9	,056	C1.Importancia de la autovía	2	,378	1	49	,542		Intra-grupos	53,294	49	1,088			
C1.Importancia de la autovía	1	,299	42	,000	,812	42	,000	C1.Frecuencia	3	1,217	1	49	,275	Total	56,510	50					
	2	,348	9	,002	,751	9	,006	C1.Tarifas	4	,682	1	49	,413	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	,269	1	,269	,177	,676
C1.Frecuencia	1	,230	42	,000	,824	42	,000	C1.Comodidad	5	2,119	1	49	,162	Intra-grupos	74,476	49	1,520				
	2	,469	9	,000	,580	9	,000	C1. Empleo del tiempo	6	,900	1	49	,347	Total	74,745	50					
C1.Tarifas	1	,241	42	,000	,860	42	,000	C1.Alternativa considerable	7	,446	1	49	,508	C1.Importancia de la autovía	3	Inter-grupos	,079	1	,079	,057	,812
	2	,336	9	,004	,830	9	,045	C1.Alternativa considerable	8	,000	1	49	,995	Total	67,960	49	1,387				
C1.Comodidad	1	,159	42	,009	,898	42	,001	C1.Precio combustible	9	,052	1	49	,820	C1.Frecuencia	4	Inter-grupos	,135	1	,135	,093	,762
	2	,275	9	,048	,780	9	,012	C1.Efectos negativos	10	,296	1	49	,589	Intra-grupos	71,198	49	1,453				
C1. Empleo del tiempo	1	,217	42	,000	,890	42	,001	C2. Acceso	11	3,639	1	49	,056	Total	71,333	50					
	2	,274	9	,050	,854	9	,083	C2. Bienestar	12	4,112	1	49	,048	C1.Importancia de la autovía	4	Inter-grupos	2,697	1	2,697	1,706	,198
C1.Alternativa considerable	1	,193	42	,000	,890	42	,001	C2. Elección	13	,446	1	49	,507	Intra-grupos	77,480	49	1,581				
	2	,317	9	,009	,767	9	,009	C2. Calidad de vida	14	,009	1	49	,926	Total	80,157	50					
C1.Necesidad	1	,325	42	,000	,714	42	,000	C2. Participación	15	,575	1	49	,452	C1.Importancia de la autovía	5	Inter-grupos	,824	1	,824	,484	,490
	2	,192	9	,200	,917	9	,364	C2. Aislamiento	16	3,641	1	49	,062	Total	83,333	49	1,701				
C1.Precio combustible	1	,218	42	,000	,880	42	,000	C3. Turismo	17	1,139	1	49	,291	Intra-grupos	84,157	50					
	2	,195	9	,200	,870	9	,122	C3. Negocios	18	1,464	1	49	,232	Inter-grupos	3,373	1	3,373	2,362	,131		
C1.Efectos negativos	1	,274	42	,000	,819	42	,000	C3. Crecimiento económico	19	,628	1	49	,432	Total	69,960	49	1,428				
	2	,240	9	,143	,851	9	,076	C3. Reducción de la pobreza	20	1,653	1	49	,205	C1.Alternativa considerable	7	Inter-grupos	2,840	1	2,840	2,647	,110
C2. Acceso	1	,269	42	,000	,851	42	,000	C3.Importancia de las inversiones	21	,000	1	49	,988	Intra-grupos	52,571	49	1,073				
	2	,414	9	,000	,617	9	,000	C4. Éxodo rural	22	7,511	1	49	,009	Total	55,412	50					
C2.Bienestar	1	,233	42	,000	,865	42	,000	C4. Repoblación	23	,006	1	49	,940	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	,067	1	,067	,039	,843
	2	,297	9	,021	,813	9	,028	C4. Aumento de niños.	24	,709	1	49	,404	Intra-grupos	83,619	49	1,707				
C2.Elección	1	,287	42	,000	,798	42	,000	C4. Población joven	25	,353	1	49	,555	Total	83,686	50					
	2	,298	9	,020	,752	9	,006	C5. Impacto	26	,626	1	49	,433	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	,030	1	,030	,017	,897
C2. Calidad de vida	1	,380	42	,000	,786	42	,000														
	2	,284	9	,035	,863	9	,102														
C2. Participación	1	,344	42	,000	,817	42	,000														
	2	,209	9	,200	,823	9	,037														
C2. Aislamiento	1	,180	42	,002	,906	42	,002														
	2	,325	9	,007	,846	9	,088														
C3. Turismo	1	,253	42	,000	,840	42	,000														
	2	,275	9	,048	,780	9	,012														
C3. Negocios	1	,246	42	,000	,887	42	,001														
	2	,223	9	,200	,838	9	,056														
C3. Crecimiento económico	1	,299	42	,000	,833	42	,000														
	2	,317	9	,009	,767	9	,009														
C3.Reducción de la pobreza	1	,247	42	,000	,881	42	,000														
	2	,278	9	,044	,853	9	,081														
C3.Importancia de las inversiones	1	,311	42	,000	,733	42	,000														
	2	,317	9	,009	,767	9	,009														
C4.Éxodo rural	1	,233	42	,000	,895	42	,001														
	2	,278	9	,044	,833	9	,049														
C4.Repoblación	1	,266	42	,000	,890	42	,001														
	2	,209	9	,200	,889	9	,194														
C4.Aumento de niños.	1	,179	42	,002	,918	42	,005														
	2	,278	9	,044	,853	9	,081														
C4.Población joven	1	,248	42	,000	,860	42	,000														
	2	,245	9	,127	,825	9	,039														
C5. Impacto	1	,286	42	,000	,787	42	,000														
	2	,272	9	,054	,805	9	,024														





**Figura 111: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA**

Pruebas de normalidad				Prueba de homogeneidad de varianzas				ANOVA														
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			Estadístico de Levene	g1	g2	Sig.			Suma de cuadrados		Media cuadrática	F	Sig.				
		Estadístico	g1	Sig.	Estadístico	g1	Sig.							g1	g2							
C1.Importancia del ferrocarril	1	,383	11	,000	,689	11	,000	1	,985	1	49	,326	C1.Importancia del ferrocarril	Inter-grupos	,008	1	,008					
	2	,297	40	,000	,851	40	,000	2	4,592	1	49	,037		Intra-grupos	56,502	49	1,153					
C1.Importancia de la autovía	1	,318	11	,003	,825	11	,020	3	,506	1	49	,480	C1.Importancia de la autovía	Total	56,510	50						
	2	,236	40	,000	,824	40	,000	4	,721	1	49	,400		Inter-grupos	,345	1	,345	,227	,636			
C1.Frecuencia	1	,232	11	,101	,795	11	,008	5	1,110	1	49	,297	C1.Frecuencia	Intra-grupos	74,400	49	1,518					
	2	,306	40	,000	,792	40	,000	6	1,950	1	49	,169		Total	74,745	50						
C1.Tarifas	1	,263	11	,033	,829	11	,023	7	3,233	1	49	,078	C1.Tarifas	Inter-grupos	,284	1	,284	,191	,664			
	2	,269	40	,000	,870	40	,000	8	2,013	1	49	,162		Intra-grupos	67,775	49	1,383					
C1.Comodidad	1	,259	11	,037	,828	11	,022	9	5,059	1	49	,029	C1.Comodidad	Total	68,039	50						
	2	,182	40	,002	,886	40	,001	10	9,966	1	49	,003		Inter-grupos	2,524	1	2,524	1,798	,186			
C1. Empleo del tiempo	1	,278	11	,018	,858	11	,054	11	4,346	1	49	,042	C1. Empleo del tiempo	Intra-grupos	68,809	49	1,404					
	2	,284	40	,000	,884	40	,000	12	4,936	1	49	,031		Total	71,333	50						
C1.Alternativa considerable	1	,438	11	,000	,600	11	,000	13	,981	1	49	,327	C1.Alternativa considerable	Inter-grupos	1,273	1	1,273	,791	,378			
	2	,259	40	,000	,835	40	,000	14	2,740	1	49	,104		Intra-grupos	78,884	49	1,610					
C1.Necesidad	1	,382	11	,000	,721	11	,000	15	,735	1	49	,395	C1.Necesidad	Total	80,157	50						
	2	,271	40	,000	,792	40	,000	16	4,753	1	49	,034		Inter-grupos	,836	1	,836	,492	,486			
C1.Precio combustible	1	,256	11	,043	,893	11	,150	17	,378	1	49	,542	C1.Precio combustible	Intra-grupos	83,320	49	1,700					
	2	,198	40	,000	,888	40	,001	18	888	1	49	,356		Total	84,157	50						
C1.Efectos negativos	1	,366	11	,000	,725	11	,001	19	4,170	1	49	,047	C1.Efectos negativos	Inter-grupos	,631	1	,631	,425	,517			
	2	,230	40	,000	,832	40	,000	20	1,908	1	49	,173		Intra-grupos	72,702	49	1,484					
C2. Acceso	1	,346	11	,001	,774	11	,004	21	3,110	1	49	,084	C2. Acceso	Total	73,333	50						
	2	,271	40	,000	,845	40	,000	22	,374	1	49	,544		Inter-grupos	1,909	1	1,909	1,749	,192			
C2.Bienestar	1	,366	11	,000	,725	11	,001	23	4,788	1	49	,033	C2.Bienestar	Intra-grupos	55,502	49	1,092					
	2	,211	40	,000	,869	40	,000	24	5,457	1	49	,024		Total	55,412	50						
C2.Elección	1	,291	11	,010	,734	11	,001	25	2,186	1	49	,146	C2.Elección	Inter-grupos	1,184	1	1,184	,703	,406			
	2	,284	40	,000	,803	40	,000	26	1,114	1	49	,296		Intra-grupos	82,502	49	1,684					
C2. Calidad de vida	1	,318	11	,003	,825	11	,020	C3.Reducción de la pobreza	1	,209	11	,195	906	11	,217	C3.Reducción de la pobreza	Total	83,686	50			
	2	,349	40	,000	,807	40	,000	C3.Importancia de las inversiones	1	,282	11	,015	,786	11	,006		Inter-grupos	1,909	1	1,909	1,749	,192
C2.Participación	1	,291	11	,010	,734	11	,001	C4.Exodo rural	1	,278	11	,018	,858	11	,054	C4.Exodo rural	Intra-grupos	55,502	49	1,092		
	2	,318	40	,000	,843	40	,000	C4.Repoblación	1	,300	11	,007	,793	11	,008		Total	56,412	50			
C2.Aislamiento	1	,310	11	,004	,864	11	,065	C4.Aumento de niños.	1	,227	11	,120	,819	11	,017	C4.Aislamiento	Inter-grupos	,003	1	,003	,002	,966
	2	,177	40	,003	,903	40	,002	C4.Población joven	1	,257	40	,000	,849	40	,000		Intra-grupos	76,036	49	1,552		
C3.Turismo	1	,215	11	,165	,904	11	,205	C5.Impacto	1	,282	11	,015	,786	11	,006	C5.Impacto	Total	76,039	50			
	2	,233	40	,000	,852	40	,000								Inter-grupos		,000	1	,000	,000	,990	
C3.Negocios	1	,227	11	,120	,819	11	,017								Intra-grupos	58,627	49	1,196				
	2	,258	40	,000	,884	40	,001								Total	58,627	50					
C3.Crecimiento económico	1	,318	11	,003	,795	11	,008								Inter-grupos	1,677	1	1,677	1,712	,197		
	2	,284	40	,000	,827	40	,000								Intra-grupos	48,009	49	,980				
C3.Reducción de la pobreza	1	,209	11	,195	,906	11	,217								Total	49,686	50					
	2	,271	40	,000	,871	40	,000								Inter-grupos	,086	1	,086	,093	,762		
C3.Importancia de las inversiones	1	,282	11	,015	,786	11	,006								Intra-grupos	45,600	49	,931				
	2	,334	40	,000	,723	40	,000								Total	45,686	50					
C4.Exodo rural	1	,278	11	,018	,858	11	,054								Inter-grupos	1,127	1	1,127	,806	,374		
	2	,291	40	,000	,865	40	,000								Intra-grupos	68,520	49	1,398				
C4.Repoblación	1	,300	11	,007	,793	11	,008								Total	69,647	50					
	2	,236	40	,000	,893	40	,001								Inter-grupos	,307	1	,307	,258	,614		
C4.Aumento de niños.	1	,362	11	,000	,795	11	,008								Intra-grupos	58,320	49	1,190				
	2	,225	40	,000	,901	40	,002								Total	58,627	50					
C4.Población joven	1	,227	11	,120	,819	11	,017								Inter-grupos	,385	1	,385	,303	,584		
	2	,257	40	,000	,849	40	,000								Intra-grupos	62,320	49	1,272				
C5.Impacto	1	,282	11	,015	,786	11	,006								Total	62,706	50					
	2	,284	40	,000	,793	40	,000								Inter-grupos	,271	1	,271	,265	,609		







C3.Reducción de la pobreza	1	,393	16	,000	,750	16	,001
	2	,192	9	,200	,917	9	,364
	3	,330	5	,079	,735	5	,021
	4	,353	11	,000	,649	11	,000
	5	,248	19	,003	,862	19	,011
C3.Importancia de las inversiones	1	,307	16	,000	,768	16	,001
	2	,313	9	,011	,795	9	,018
	3	,300	5	,161	,833	5	,146
	4	,232	11	,100	,822	11	,018
	5	,324	19	,000	,747	19	,000
C4.Exodo rural	1	,212	16	,053	,894	16	,064
	2	,262	9	,074	,906	9	,285
	3	,367	5	,026	,894	5	,006
	4	,310	11	,004	,864	11	,065
	5	,217	19	,019	,880	19	,021
C4.Repoblación	1	,278	16	,002	,871	16	,028
	2	,223	9	,200	,838	9	,065
	3	,241	5	,200	,821	5	,119
	4	,256	11	,043	,893	11	,150
	5	,271	19	,001	,873	19	,016
C4.Aumento de niños.	1	,220	16	,037	,892	16	,061
	2	,209	9	,200	,889	9	,194
	3	,300	5	,161	,863	5	,325
	4	,227	11	,117	,833	11	,025
	5	,248	19	,004	,883	19	,024
C4.Población joven	1	,375	16	,000	,697	16	,000
	2	,237	9	,155	,912	9	,327
	3	,349	5	,046	,771	5	,046
	4	,300	11	,007	,753	11	,008
	5	,380	19	,000	,756	19	,000
C5.Impacto	1	,347	16	,000	,718	16	,000
	2	,240	9	,143	,851	9	,076
	3	,237	5	,200	,961	5	,814
	4	,318	11	,003	,795	11	,008
	5	,297	19	,000	,782	19	,001

Figura 114: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable CADACUANTO VA A RUBIELOS DE MORA

Pruebas de normalidad <sup>a</sup>						Prueba de homogeneidad de varianzas					ANOVA									
		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk			C1.Importancia del ferrocarril	Estadístico de Levene	g/1	g/2	Sig.			Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.													
C1.Importancia del ferrocarril	1	,304	7	,050	,781	7	,026	1	,074	4	55	,990	C1.Importancia del ferrocarril	1	Inter-grupos	1,402	4	,351	,417	,795
	2	,293	14	,002	,869	14	,040	2	1,807	4	55	,141		Intra-grupos	46,198	55	,840			
	3	,349	5	,046	,771	5	,046	3	,288	4	55	,885	Total	47,600	59					
	4	,258	15	,008	,882	15	,050	4	1,471	4	55	,223	C1.Importancia de la autovía	2	Inter-grupos	2,854	4	,714	,765	,553
	5	,307	19	,000	,843	19	,005	5	1,730	4	55	,156		Intra-grupos	51,329	55	,933			
C1.Importancia de la autovía	1	,257	7	,181	,785	7	,029	6	,577	4	55	,681	C1.Frecuencia	3	Inter-grupos	5,545	4	1,386	1,490	,218
	2	,300	14	,001	,801	14	,005	7	,144	4	55	,965		Intra-grupos	51,188	55	,931			
	3	,367	5	,026	,684	5	,006	8	,958	4	55	,438	Total	56,733	59					
	4	,186	15	,174	,850	15	,017	9	,586	4	55	,674	C1.Tarifas	4	Inter-grupos	7,237	4	1,809	1,676	,169
	5	,328	19	,000	,786	19	,001	10	,147	4	55	,964		Intra-grupos	59,363	55	1,079			
C1.Frecuencia	1	,235	7	,200	,856	7	,139	11	1,042	4	55	,394	C1.Comodidad	5	Inter-grupos	5,704	4	1,426	1,089	,371
	2	,273	14	,006	,763	14	,002	12	1,353	4	55	,262		Intra-grupos	72,029	55	1,310			
	3	,300	5	,161	,833	5	,146	13	,149	4	55	,962	Total	77,733	59					
	4	,228	15	,034	,855	15	,020	14	,767	4	55	,552	C1. Empleo del tiempo	6	Inter-grupos	8,083	4	2,021	1,750	,152
	5	,269	19	,002	,871	19	,015	15	1,285	4	55	,287		Intra-grupos	63,517	55	1,155			
C1.Tarifas	1	,203	7	,200	,877	7	,215	16	,955	4	55	,440	C1. Alternativa considerable	7	Inter-grupos	6,883	4	,672	,566	,688
	2	,265	14	,009	,798	14	,005	17	3,159	4	55	,021		Intra-grupos	65,245	55	1,186			
	3	,254	5	,200	,914	5	,492	18	,975	4	55	,429	Total	67,933	59					
	4	,203	15	,099	,929	15	,262	19	,543	4	55	,705	C1.Necesidad	8	Inter-grupos	1,273	4	,318	,672	,614
	5	,229	19	,010	,877	19	,019	20	1,327	4	55	,272		Intra-grupos	26,060	55	,474			
C1.Comodidad	1	,253	7	,195	,816	7	,059	21	1,771	4	55	,148	Total	27,333	59					
	2	,202	14	,125	,878	14	,054	22	4,073	4	55	,006	C1.Precio combustible	9	Inter-grupos	2,918	4	,730	,804	,528
	3	,221	5	,200	,902	5	,421	23	,670	4	55	,616		Intra-grupos	49,932	55	,908			
	4	,233	15	,027	,823	15	,007	24	1,044	4	55	,393	Total	52,850	59					
	5	,261	19	,001	,863	19	,011	25	4,718	4	55	,002	C1.Efectos negativos	10	Inter-grupos	3,615	4	,904	,879	,483
1	,357	7	,007	,719	7	,006	26	1,134	4	55	,350	Intra-grupos		56,569	55	1,029				
C1. Empleo del tiempo	2	,194	14	,162	,862	14	,033	27	,670	4	55	,616	Total	60,183	59					
	3	,221	5	,200	,902	5	,421	28	,670	4	55	,616	C2. Acceso	11	Inter-grupos	2,187	4	,547	,543	,705
	4	,311	15	,000	,853	15	,019	29	,670	4	55	,616		Intra-grupos	55,413	55	1,008			
	5	,329	19	,000	,706	19	,000	30	,670	4	55	,616	Total	57,600	59					
	1	,311	7	,039	,720	7	,006	31	,670	4	55	,616	C2. Bienestar	12	Inter-grupos	1,983	4	,496	,515	,725
2	,218	14	,069	,875	14	,049	32	,670	4	55	,616	Intra-grupos		52,951	55	,963				
3	,404	5	,008	,768	5	,044	33	,670	4	55	,616	Total	54,933	59						
4	,253	15	,011	,761	15	,001	34	,670	4	55	,616									
5	,270	19	,001	,784	19	,001	35	,670	4	55	,616									





Figura 115: Matriz antiimagen para el pueblo de Rubielos de Mora

Matrices anti-Imagen																										
Nº	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	.901*	-.413	.038	-.051	-.164	-.043	-.188	-.038	.052	.001	-.094	-.174	-.067	.216	.154	-.207	-.001	-.153	.062	-.047	-.021	.116	-.022	-.129	.042	-.036
2	-.413	.850*	-.261	.087	.210	.151	-.262	.002	-.153	-.131	-.023	.251	.039	-.215	-.192	.175	.021	.084	-.137	-.038	-.063	-.228	.034	.251	-.144	.111
3	.038	-.261	.797*	-.463	-.128	-.278	.041	-.189	.287	-.103	.121	-.187	.021	.101	.161	-.126	.135	-.269	-.015	-.037	.022	.091	.059	-.074	.094	-.151
4	-.051	.087	-.463	.713*	.313	.069	-.071	.161	-.127	-.041	-.112	.086	-.016	-.147	-.145	.057	.097	-.020	-.019	.178	-.282	.143	-.113	-.189	.077	-.015
5	-.164	.210	-.128	.313	.807*	-.264	-.439	.215	.061	-.204	-.193	.071	.001	-.169	-.069	-.023	.006	-.010	-.134	.139	-.154	-.007	.129	-.346	.215	-.081
6	-.043	.151	-.278	.069	-.264	.875*	-.084	-.110	-.055	.162	.145	.114	-.124	.153	.075	.144	-.031	.167	.008	-.147	.110	-.134	.014	.219	-.033	-.014
7	-.188	-.262	.041	-.071	-.439	-.084	.858*	-.153	.134	.144	.058	-.047	-.053	-.053	.126	.036	-.077	.006	.277	-.134	-.121	.164	-.179	.091	-.054	-.044
8	-.038	.002	-.189	.161	.215	-.110	-.153	.842*	-.372	-.061	-.207	.151	.004	-.067	-.187	.093	-.167	.064	-.101	.178	.013	.100	-.103	-.077	-.024	.115
9	.052	-.153	.287	-.127	.061	-.055	.134	-.372	.815*	-.150	.059	-.228	-.135	-.221	.193	-.182	.110	-.163	.037	-.179	.038	.033	-.007	-.245	.319	-.190
10	.001	-.131	-.103	-.041	-.204	-.162	.144	-.061	-.150	.879*	.168	.117	-.057	-.057	-.080	.096	.086	-.031	.181	.028	-.113	-.017	.018	.085	-.145	-.108
11	-.094	-.023	.121	-.112	-.193	-.145	.058	-.207	.059	.168	.889*	-.496	-.054	.069	.032	.014	.083	.061	-.104	.010	-.007	-.115	-.034	.130	.078	-.162
12	-.174	.251	-.187	.086	.071	.114	-.047	.151	-.228	.117	-.496	.839*	.157	-.286	-.252	.225	.009	.019	.076	.016	-.107	-.158	.015	.095	-.170	.047
13	-.067	.039	.021	-.016	.001	-.124	-.053	.004	-.135	-.057	-.054	.157	.931*	-.025	-.228	.118	-.018	.008	-.209	.017	.011	-.145	.000	.052	-.213	.210
14	.216	-.215	.101	-.147	-.169	-.153	-.053	-.067	-.221	-.057	.069	-.286	-.025	.916*	-.119	-.222	-.059	-.043	-.007	-.003	-.139	.108	-.070	.139	.025	-.035
15	.154	-.192	.161	-.145	-.069	.075	.126	-.187	.193	-.080	.032	-.252	-.228	.119	.881*	.033	-.063	.135	.036	-.215	.178	-.154	.016	-.059	.036	-.199
16	-.207	.175	-.126	.057	-.023	.144	.036	.093	-.182	.096	.014	.225	.118	-.222	.033	.301*	.003	.142	-.124	-.070	.241	-.290	.089	.195	-.261	.105
17	-.001	.021	.135	.097	.006	-.031	-.077	-.167	.110	.086	.083	.009	-.018	-.059	-.063	.003	.927*	-.329	-.142	.058	-.108	-.045	-.022	-.113	.159	-.177
18	-.153	.084	-.269	-.020	-.010	.167	.006	.064	-.163	-.031	.061	.019	.008	-.043	.135	.142	-.329	.911*	-.232	-.232	.137	-.199	.043	.126	-.179	-.050
19	.062	-.137	-.015	-.019	-.134	.008	.277	-.101	.037	.181	-.104	.076	-.209	-.007	.036	-.124	-.142	-.232	.912*	-.296	-.201	.122	-.293	.039	-.065	.015
20	-.047	-.038	-.037	.178	.139	-.147	-.134	.178	-.179	.028	.010	.016	.017	-.003	-.215	-.070	.058	-.232	-.296	.922*	-.254	-.017	.063	-.261	.076	.030
21	-.021	-.063	.022	-.282	-.154	.110	-.121	.013	.038	-.113	-.007	-.107	.011	-.139	.178	.241	-.108	.137	-.201	-.254	.910*	-.215	.143	.167	-.132	.045
22	.116	-.228	.091	.143	-.007	-.134	.164	.100	.033	-.017	-.115	-.158	-.145	.108	-.154	-.290	-.045	-.199	.122	-.017	-.215	.902*	-.292	-.307	-.032	.016
23	-.022	.034	.059	-.113	.129	.014	-.179	-.103	-.007	.018	-.034	.015	.000	-.070	.016	.089	-.022	.043	-.293	.063	.143	-.292	.935*	-.179	-.201	-.056
24	-.129	.251	-.074	-.189	-.346	.219	.091	-.077	-.245	.085	.130	.095	.052	.139	-.059	.195	-.113	.126	.039	-.261	.167	-.307	.932*	-.185	-.088	
25	.042	-.144	.094	.077	.215	-.033	-.054	-.024	.319	-.145	.078	-.170	-.213	.025	.036	-.261	.159	-.179	-.065	.076	-.132	-.032	-.201	-.185	.858*	-.426
26	-.036	.111	-.151	-.015	-.081	-.014	-.044	.115	-.190	-.108	-.162	.047	.210	-.035	-.199	.105	-.177	-.050	.015	.030	.045	.016	-.056	-.088	-.426	.923*

### 9.3.3. Histogramas y diagramas de caja de Sarrión

Figura 116: Representación de las medias para la variable EDAD (Sarrión)

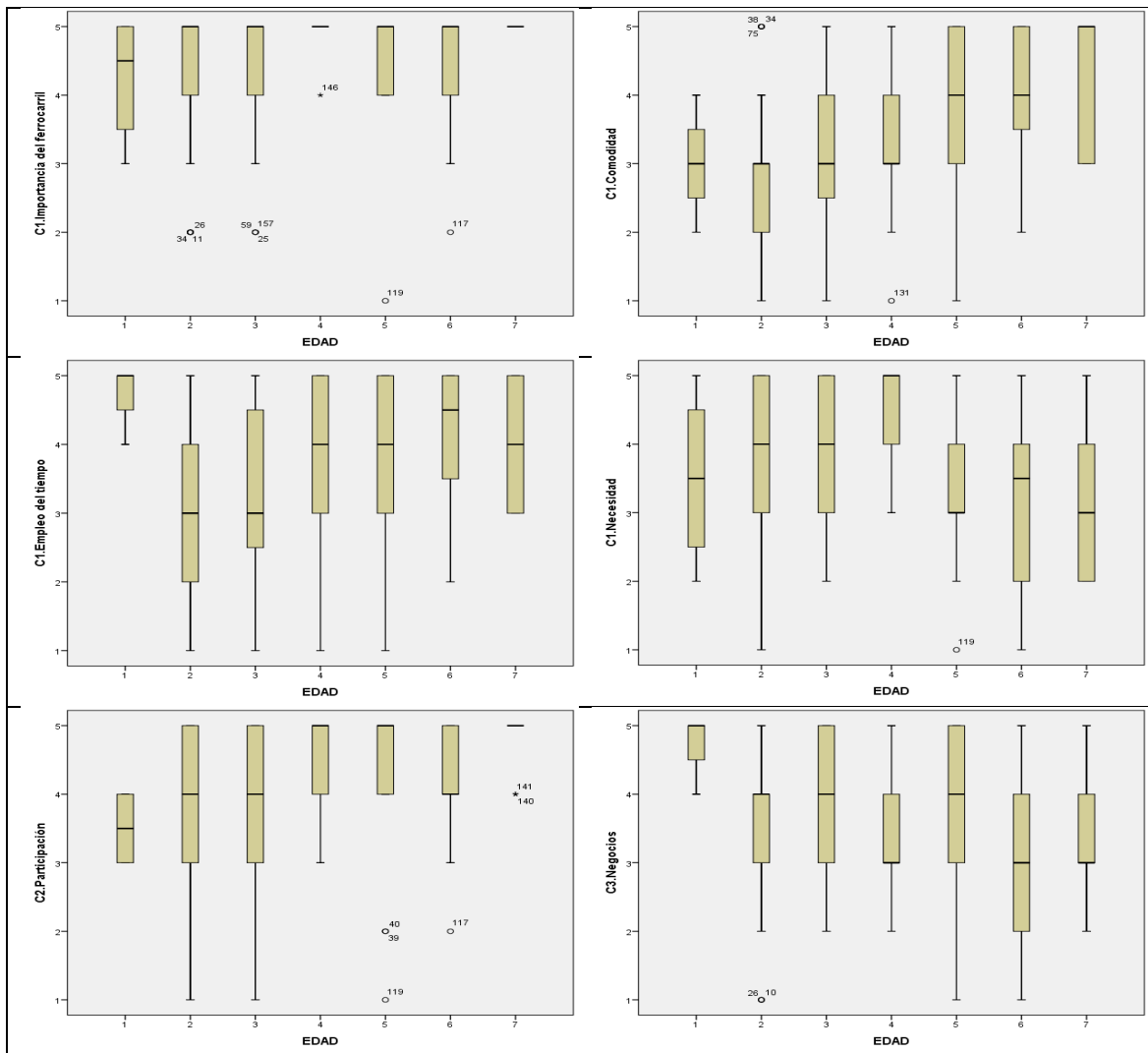
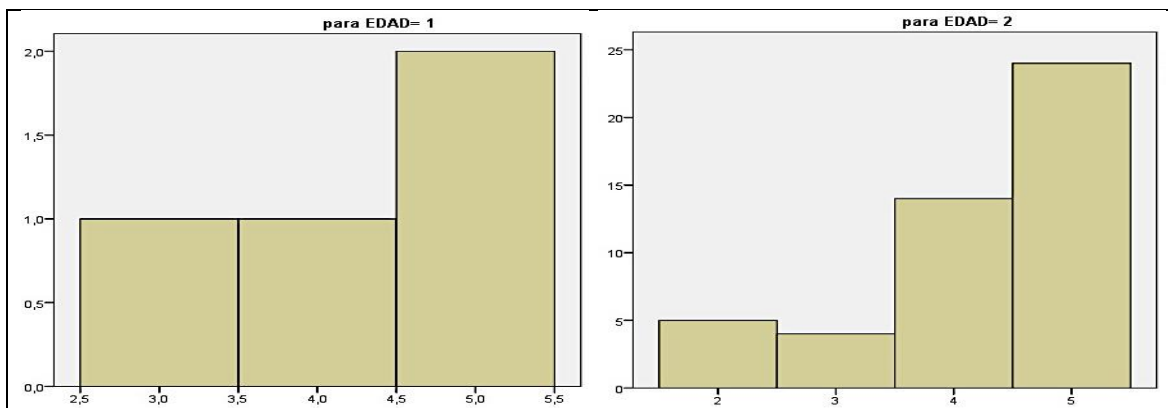


Figura 117: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 1.Importancia del ferrocarril (Sarrión)



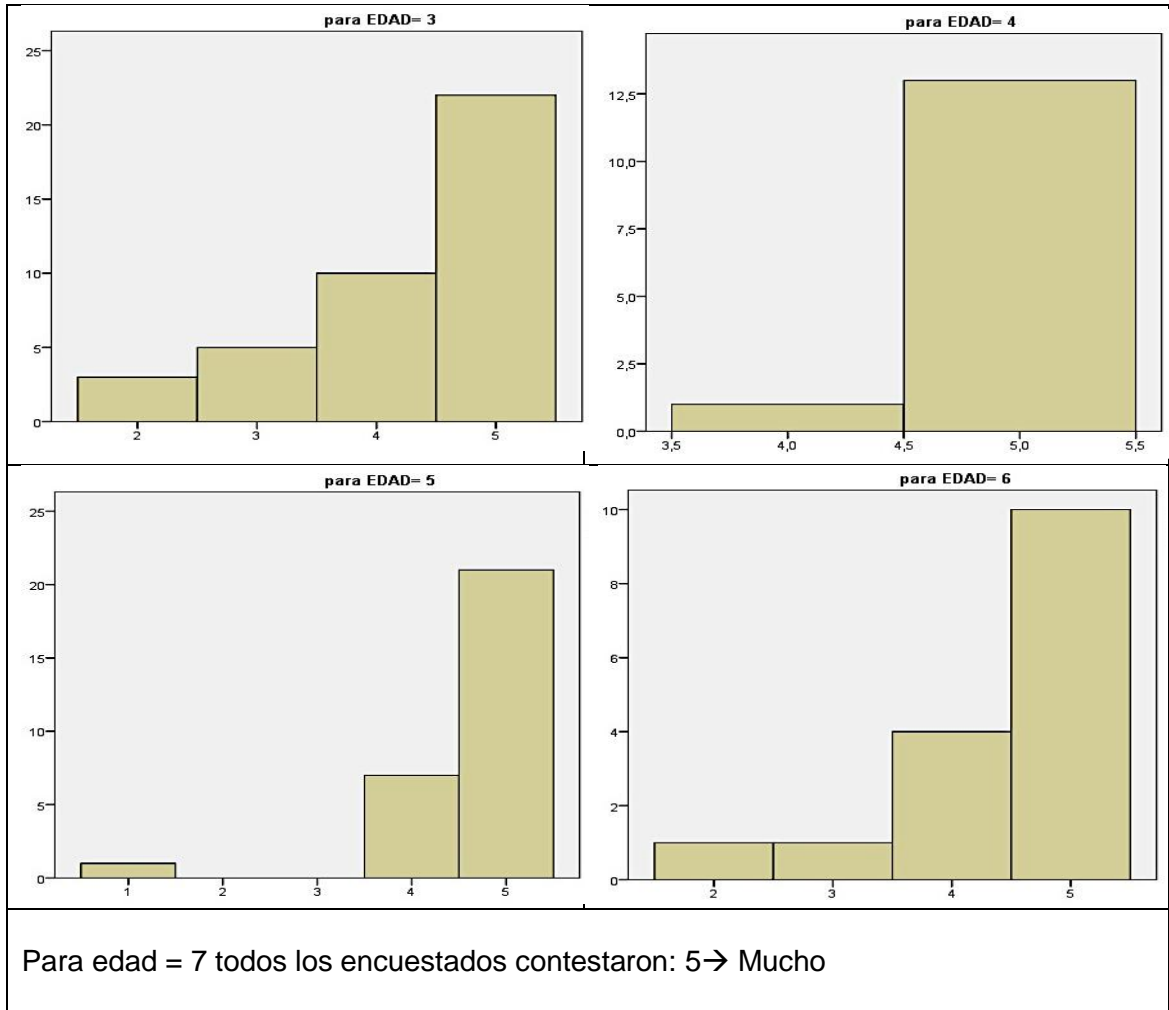
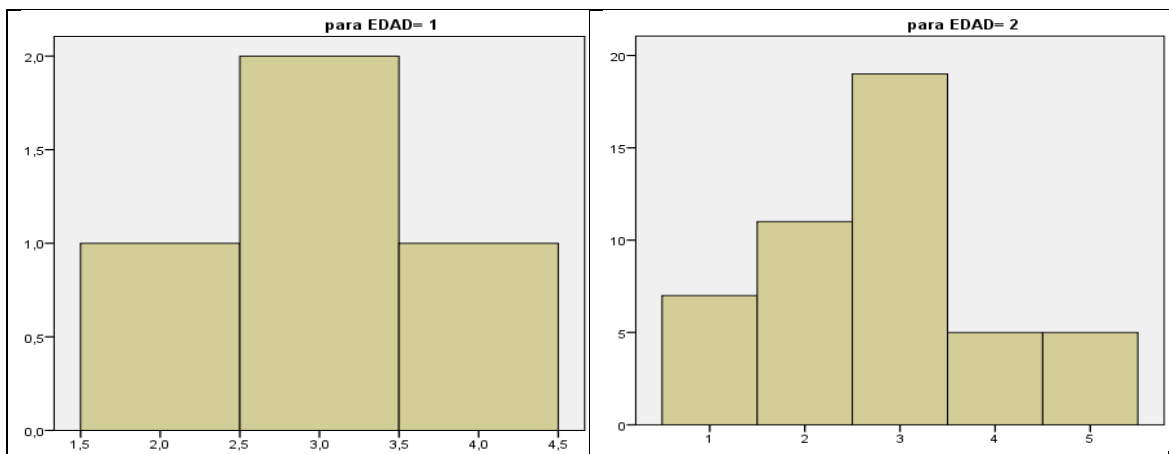


Figura 118: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 5.Comodidad (Sarrión)



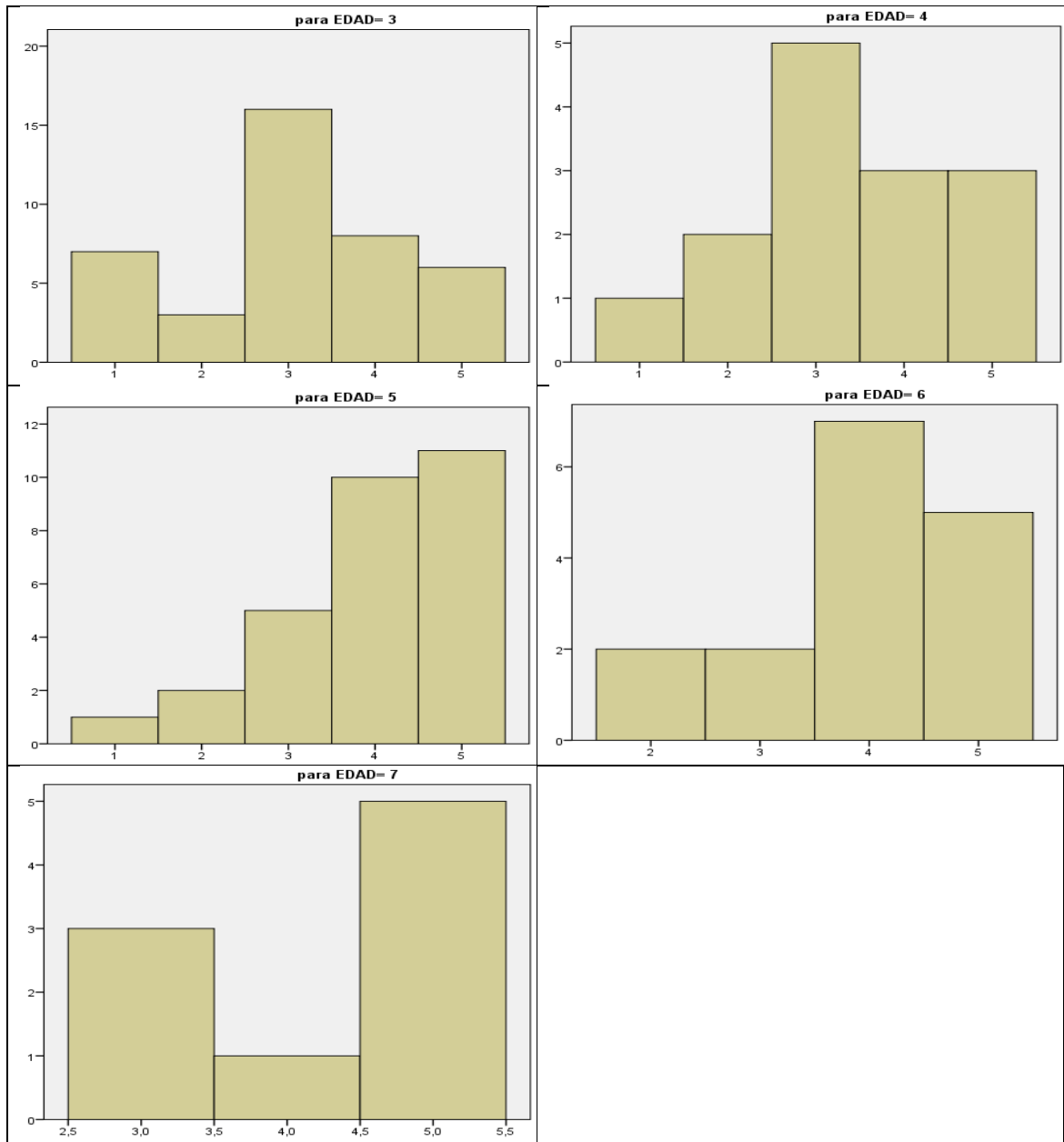
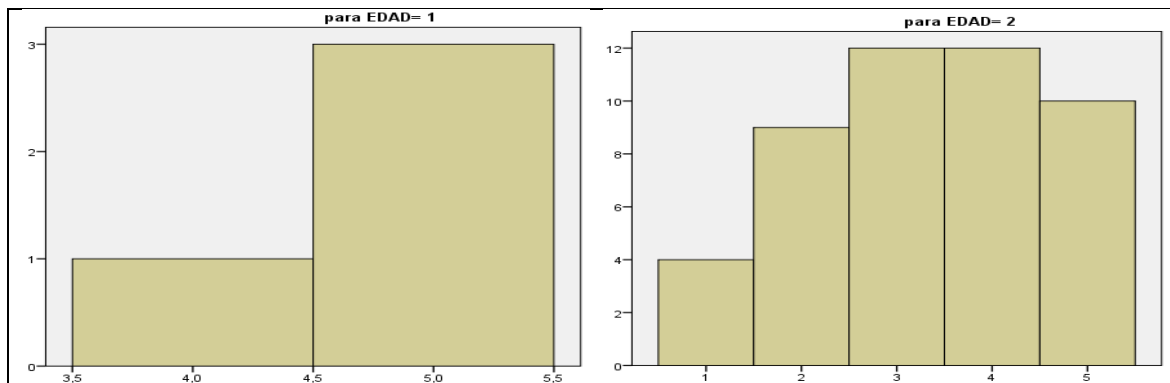


Figura 119: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 6. Empleo del tiempo (Sarrión)



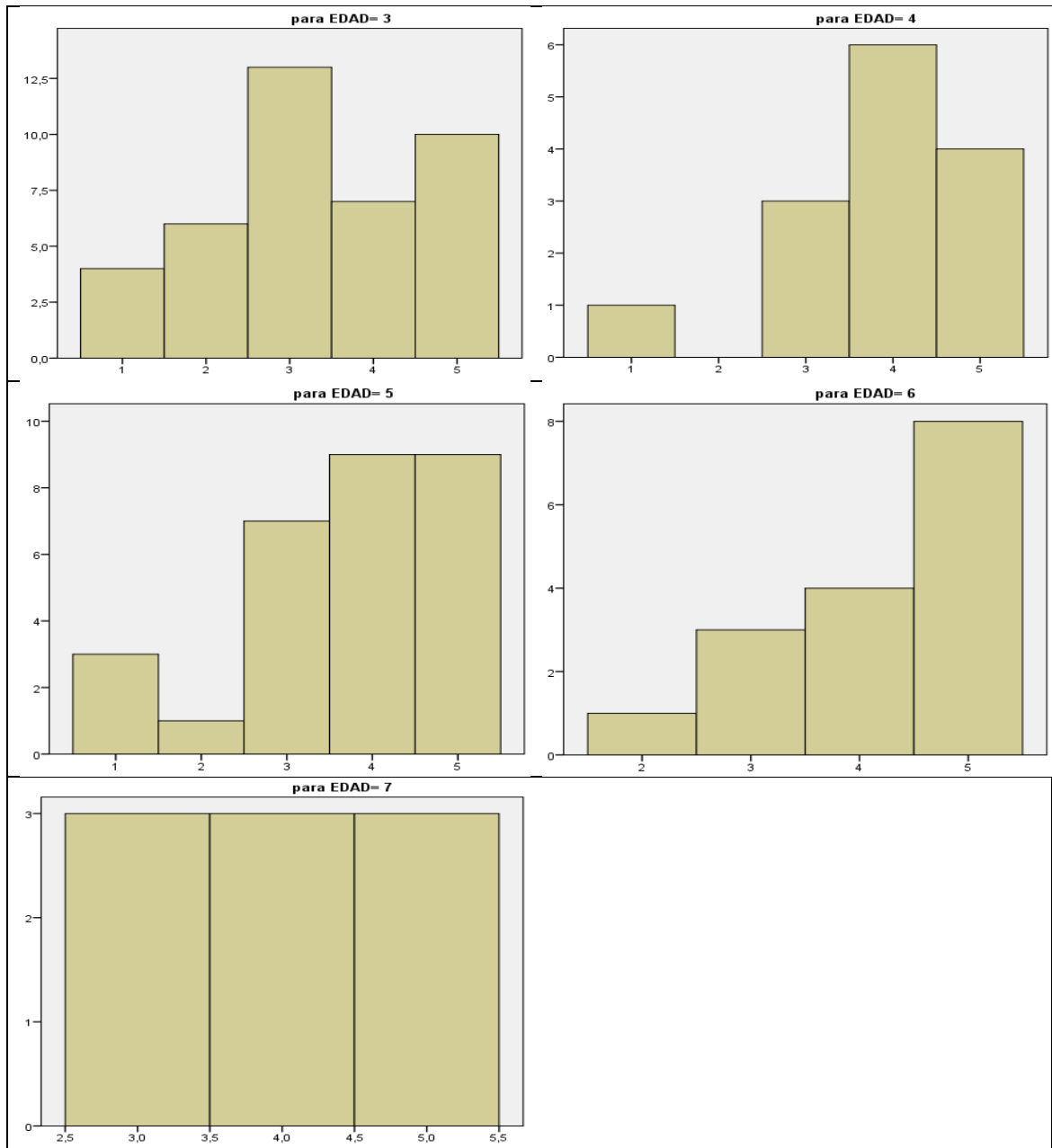
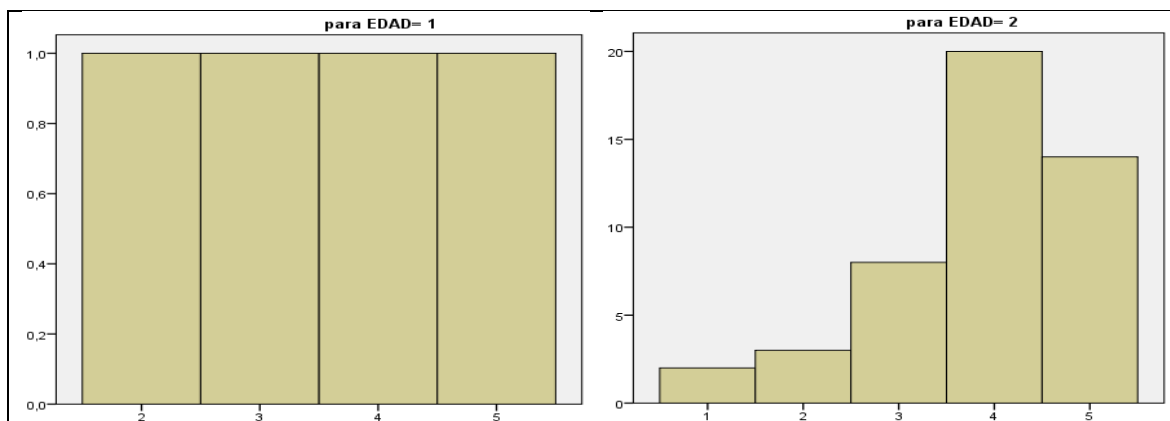


Figura 120: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 8.Necesidad (Sarrión)



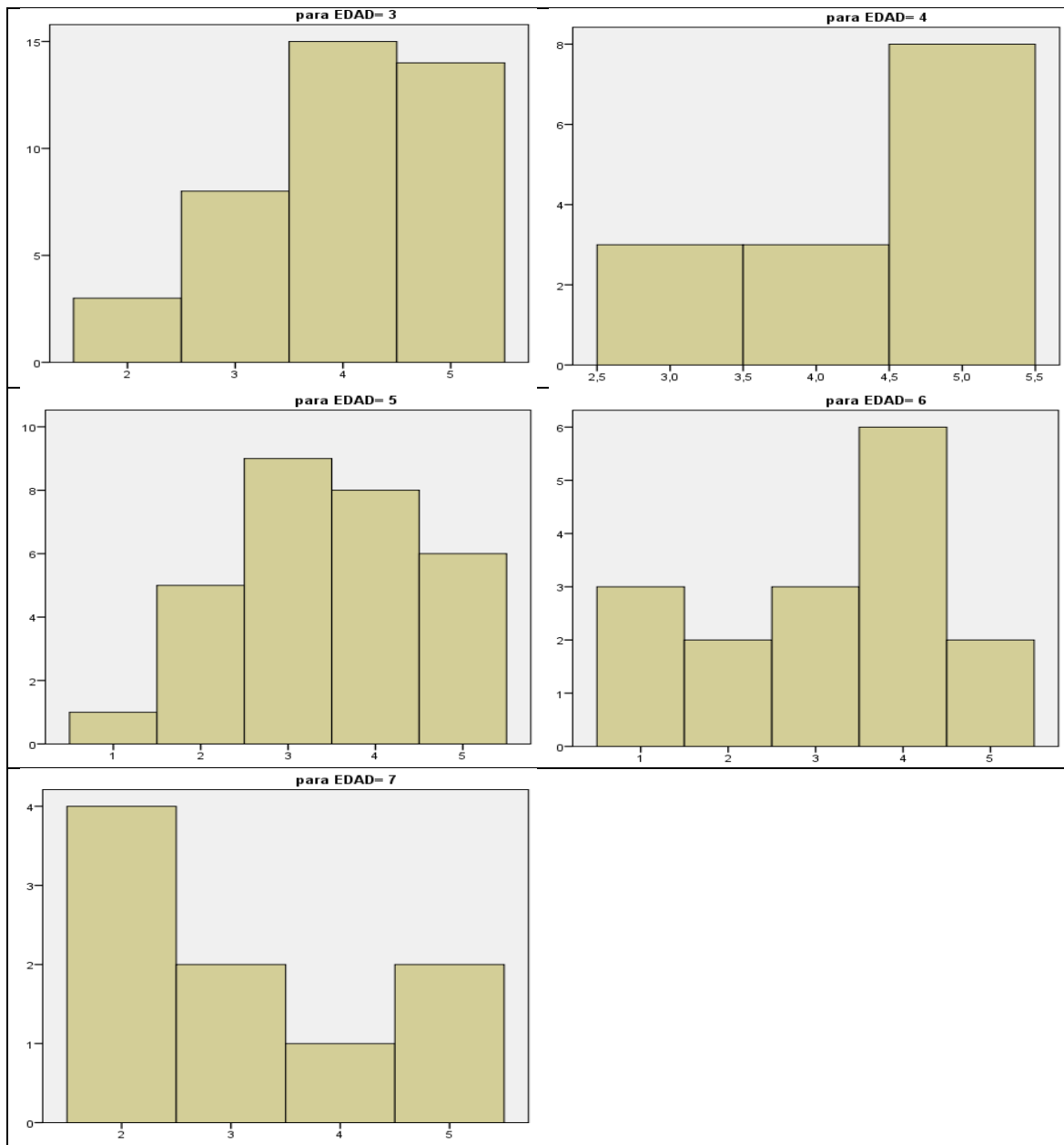
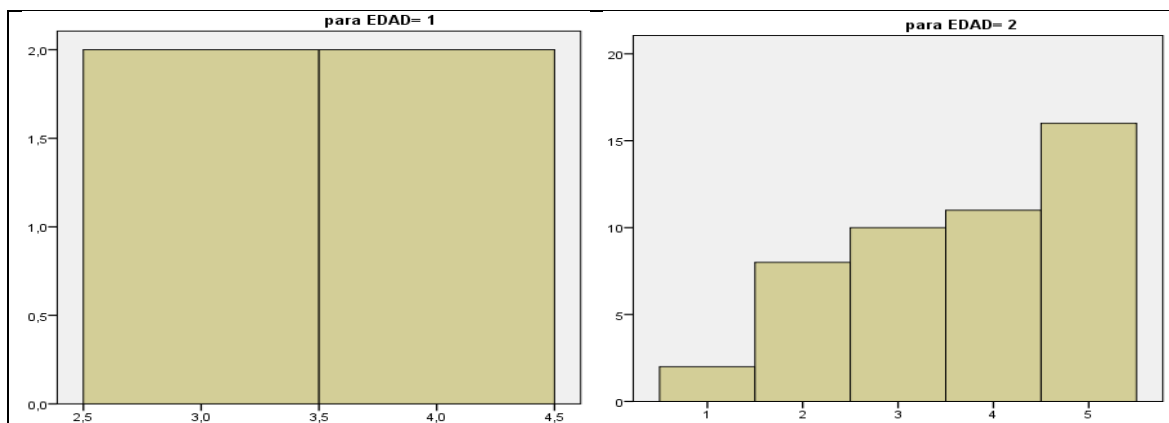


Figura 121: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 15.Participación (Sarrión)



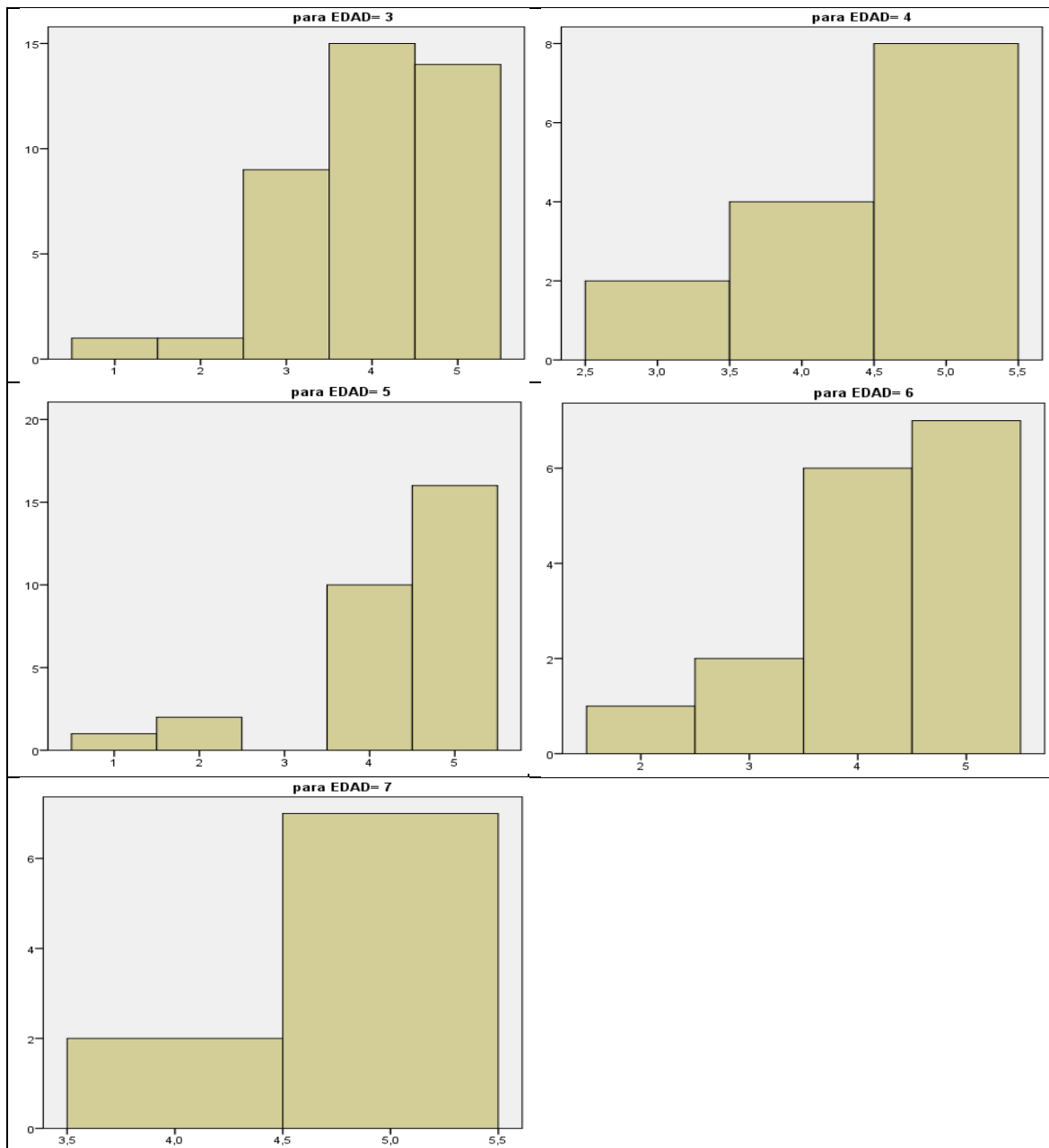
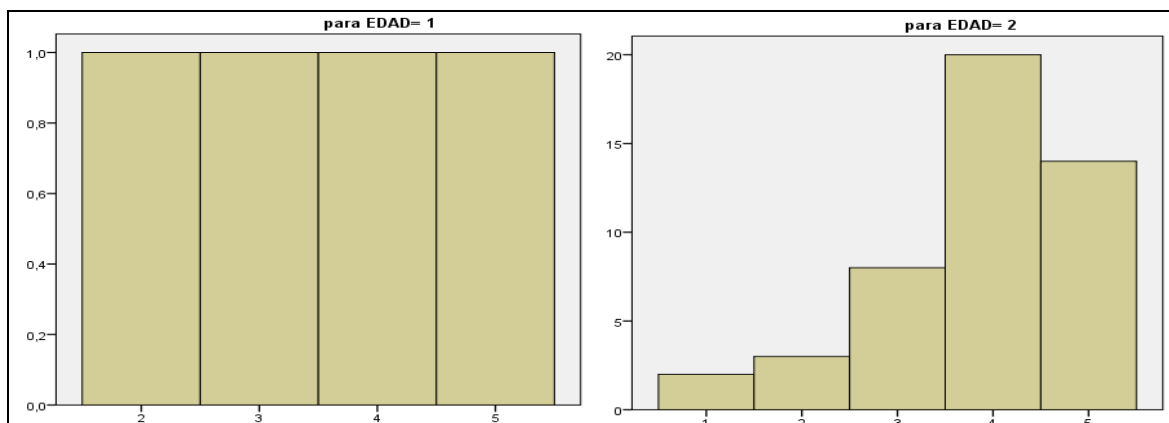


Figura 122: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 18.Negocios (Sarrión)



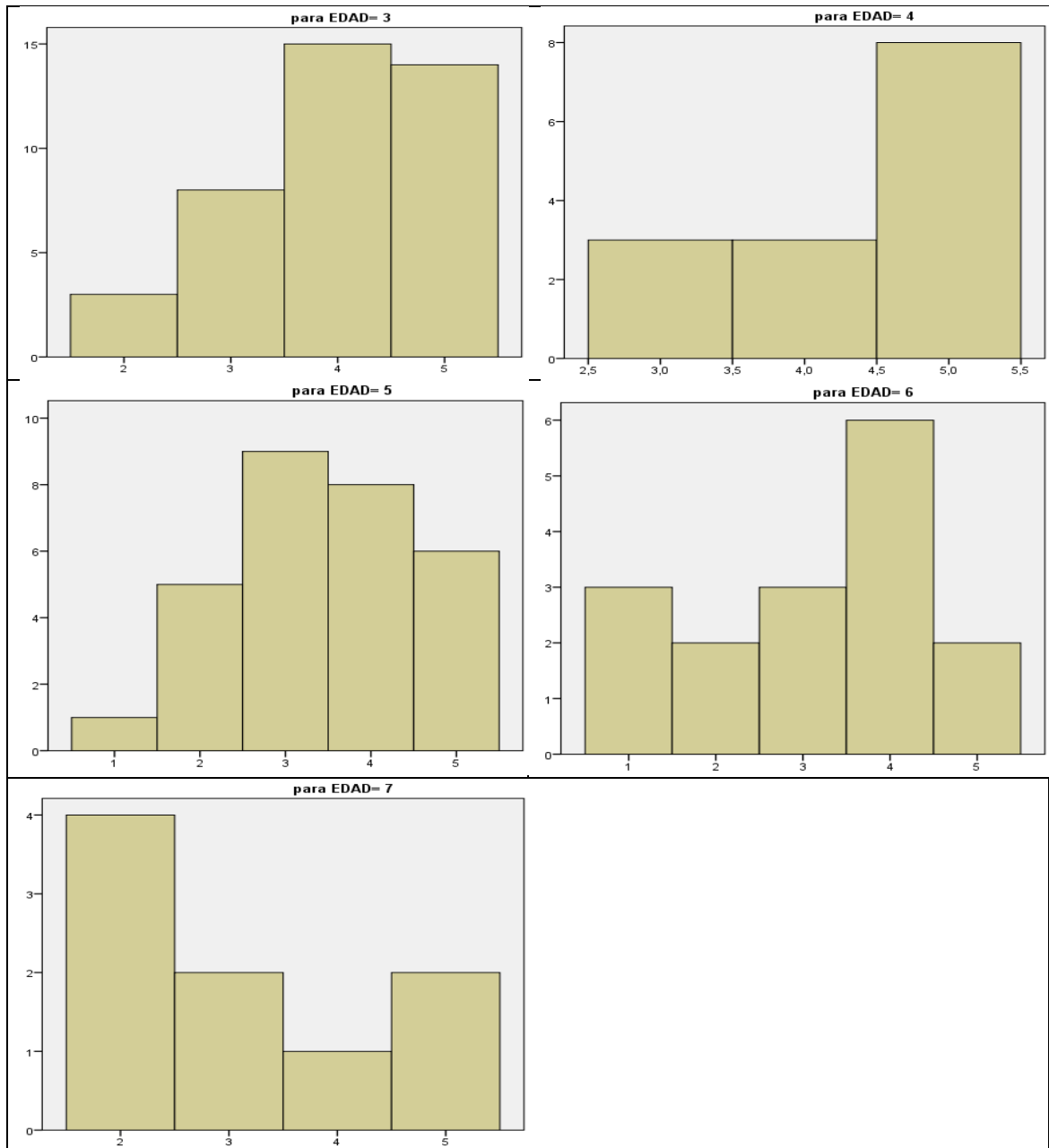
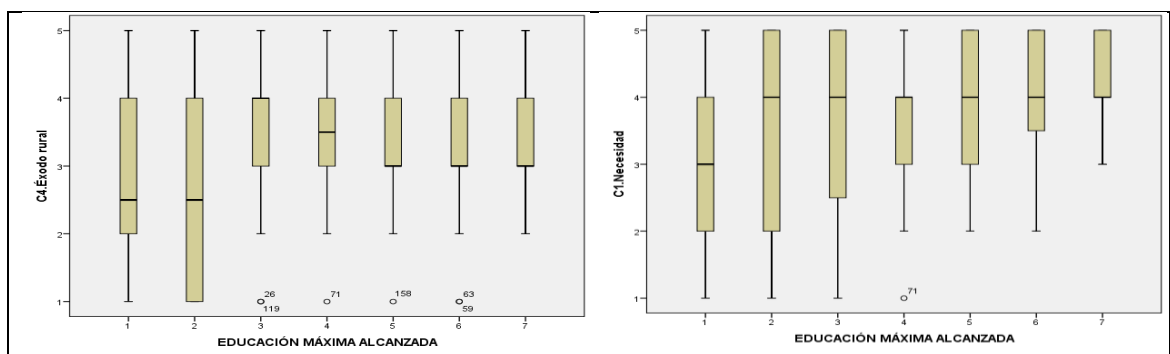
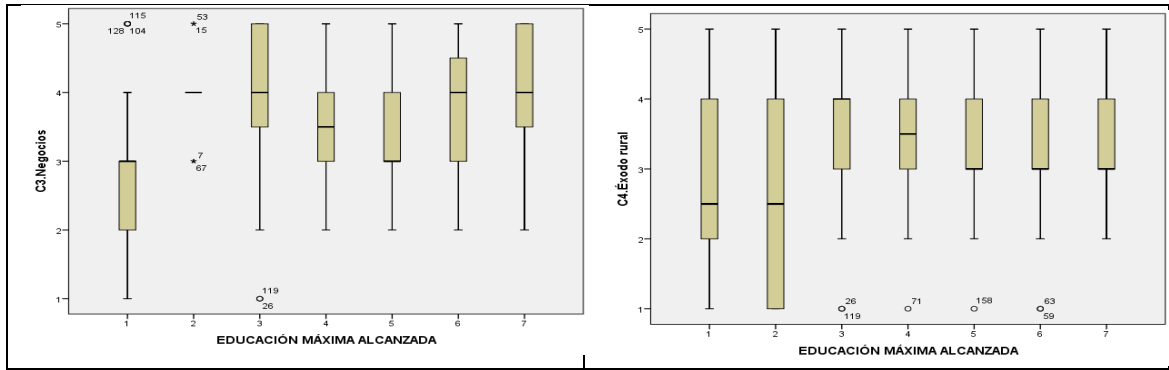


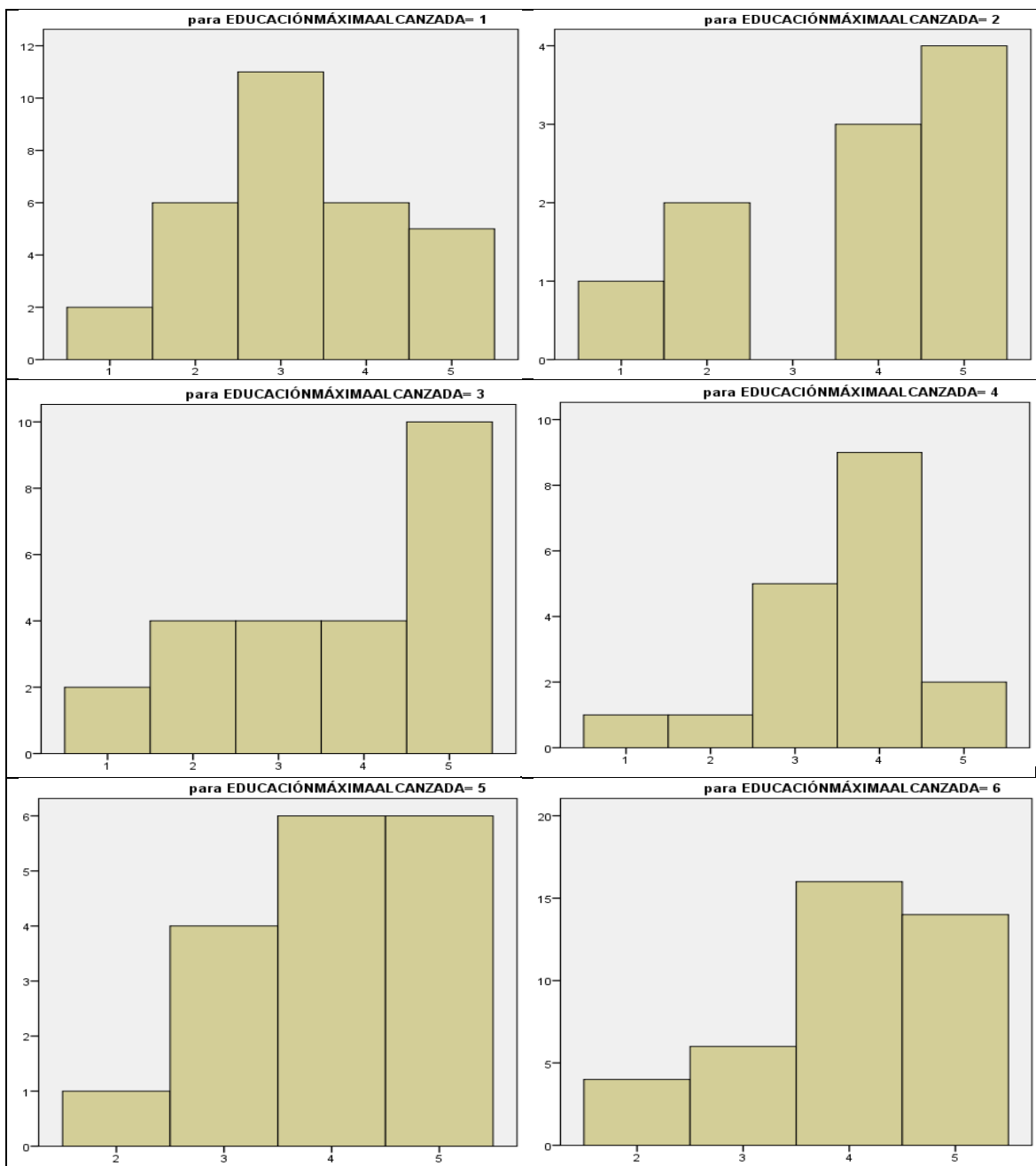
Figura 123: Representación de las medias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA (Sarrión)







**Figura 124: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 8.Necesidad (Sarrión)**



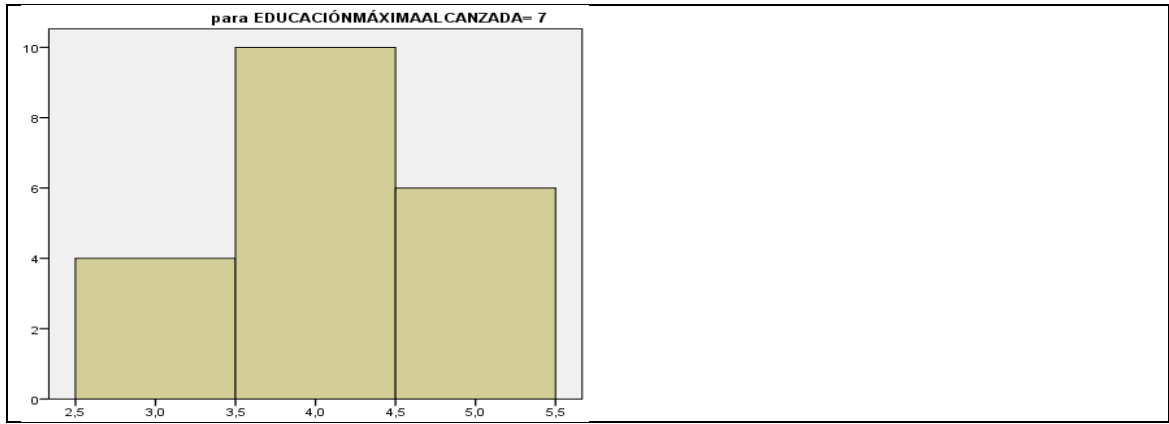
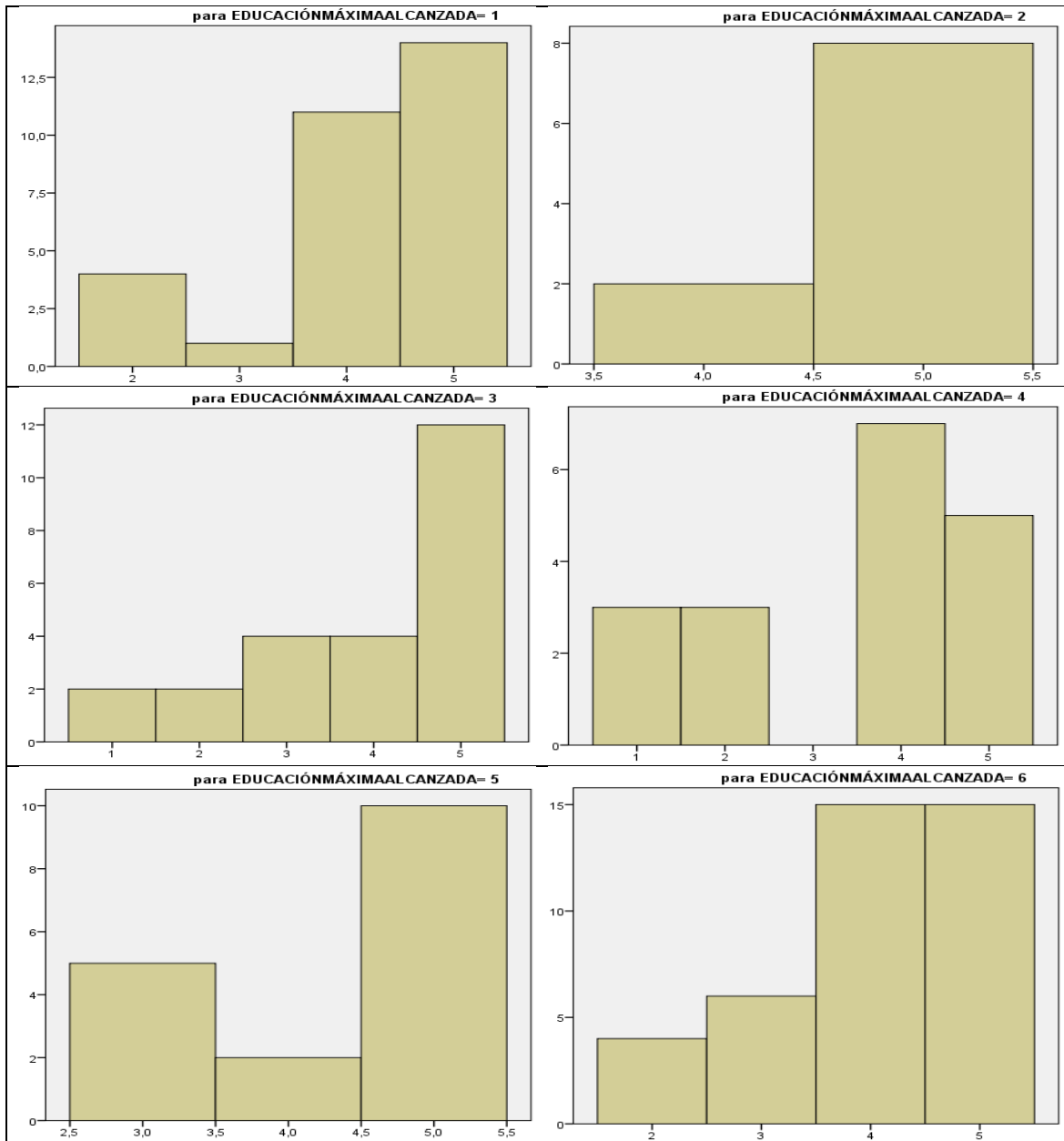


Figura 125: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 16. Aislamiento (Sarrión)



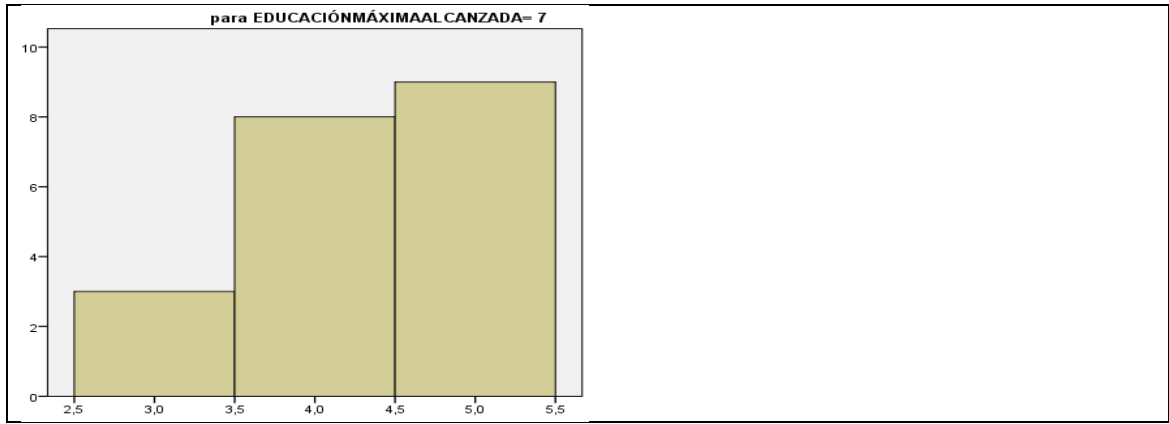
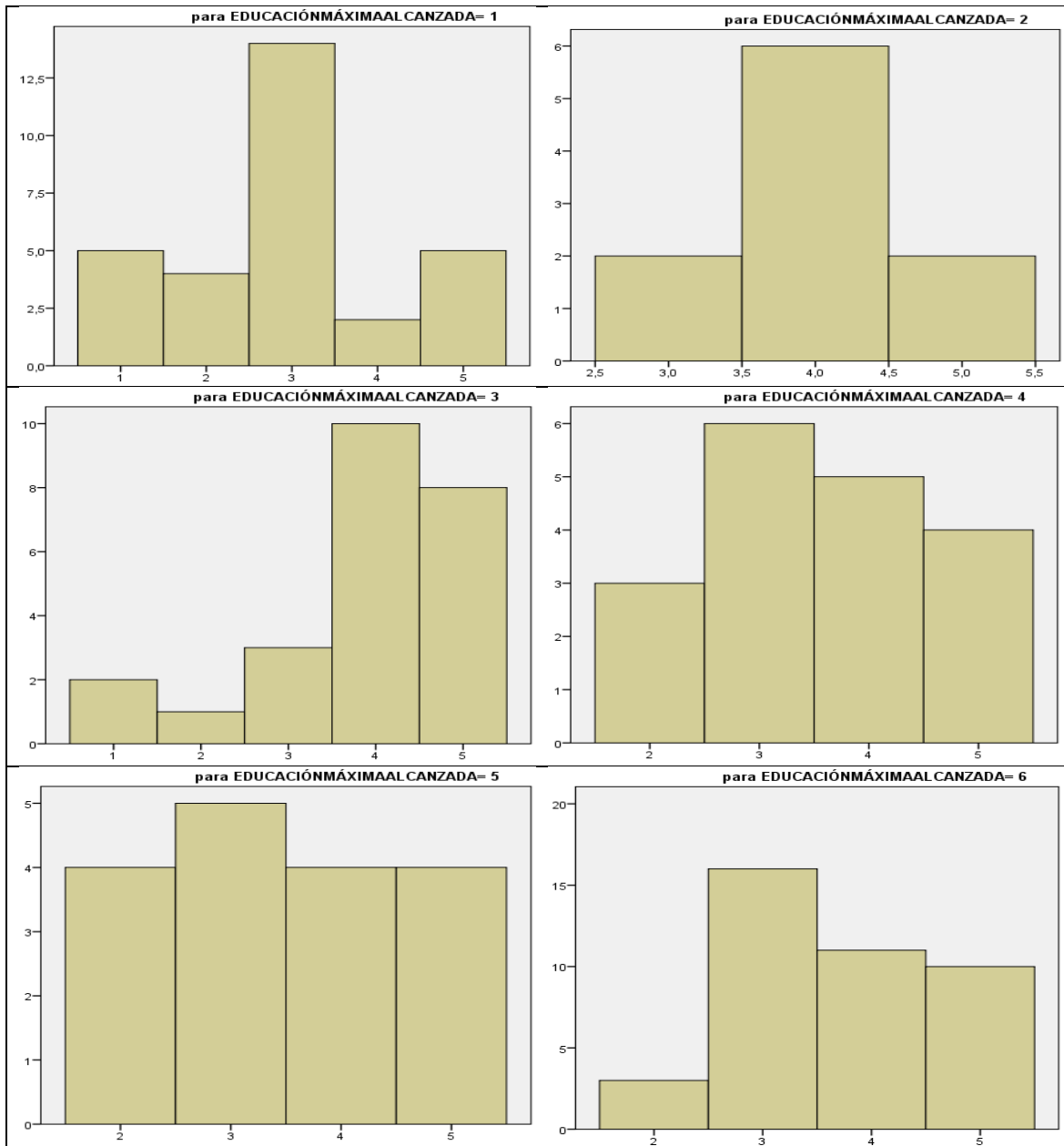


Figura 126: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 18.Negocios (Sarrión)



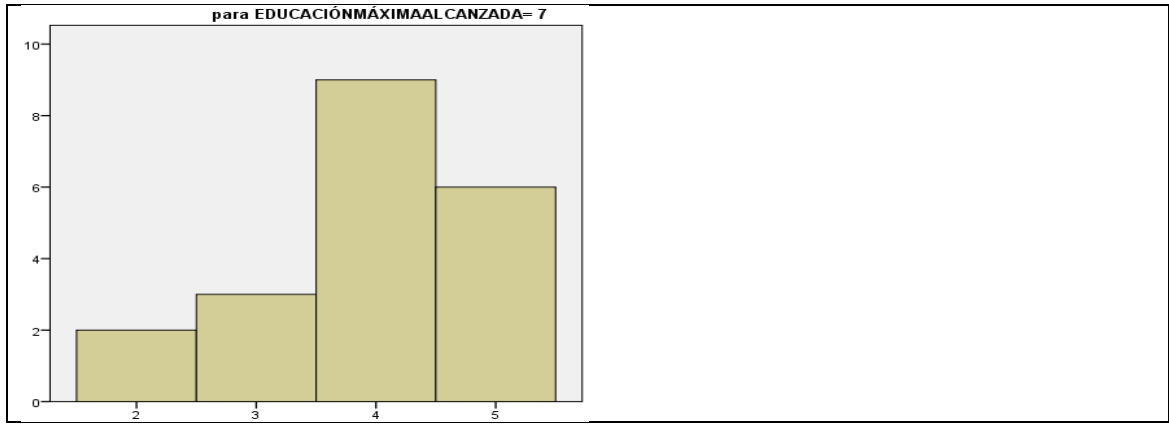
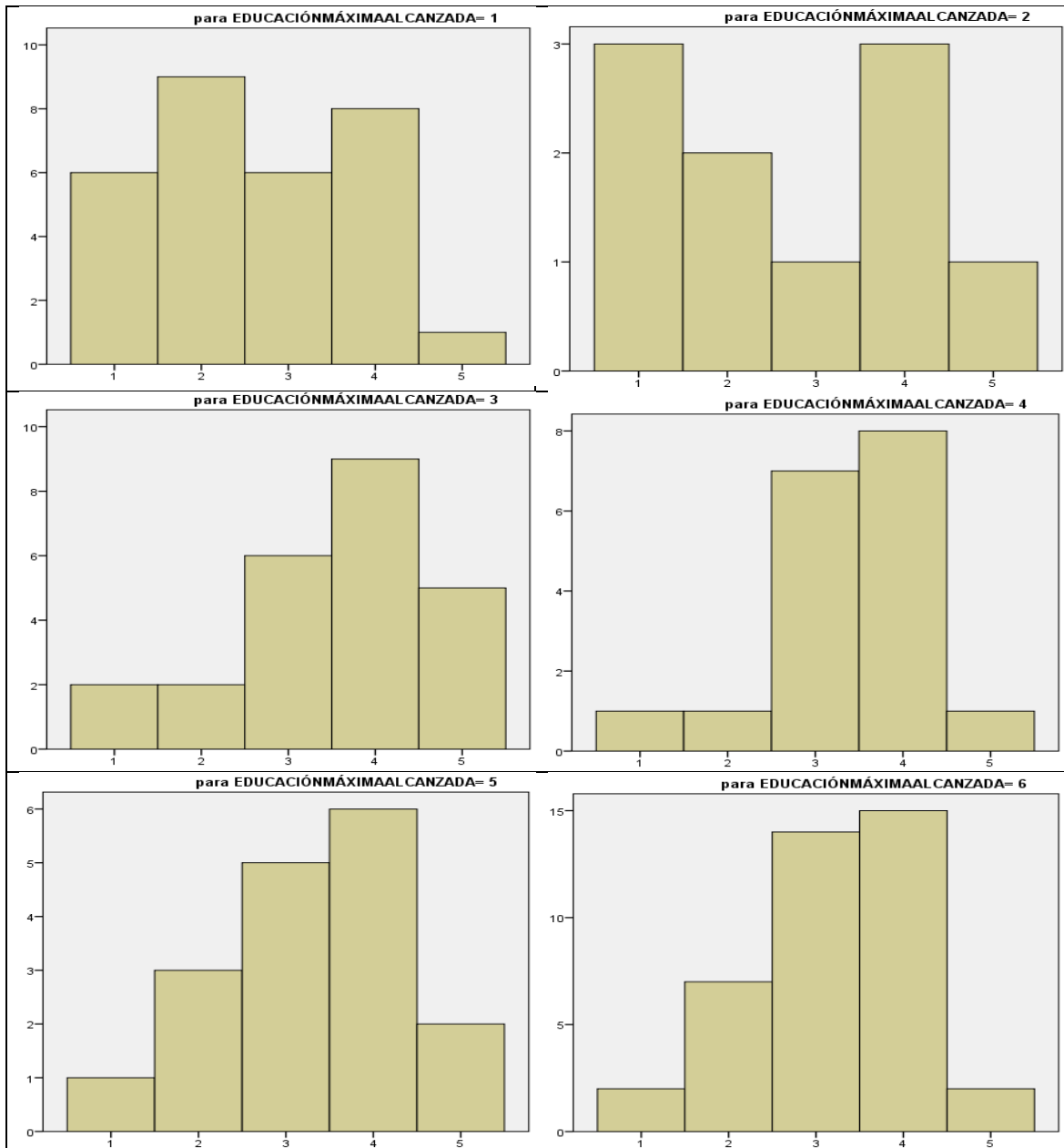


Figura 127: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 22.Éxodo rural (Sarrión)



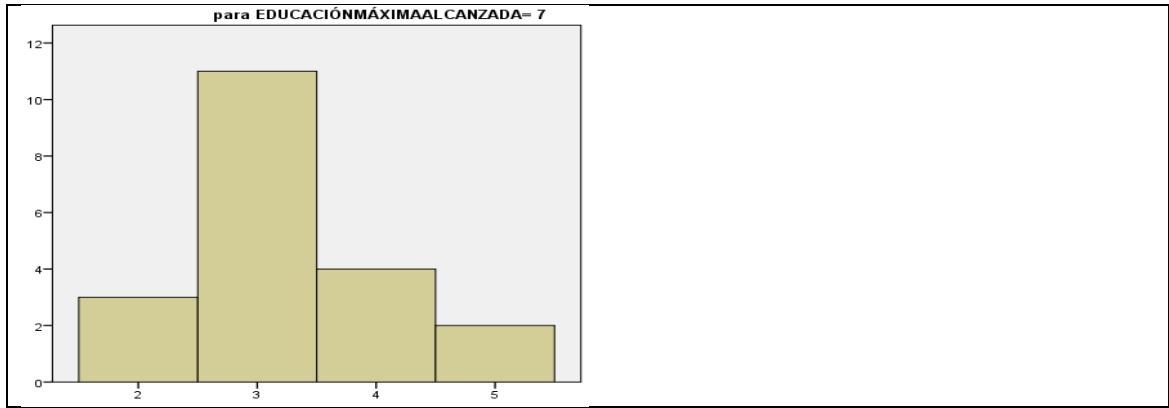


Figura 128: Representación de las medias para la variable GÉNERO (Sarrión)

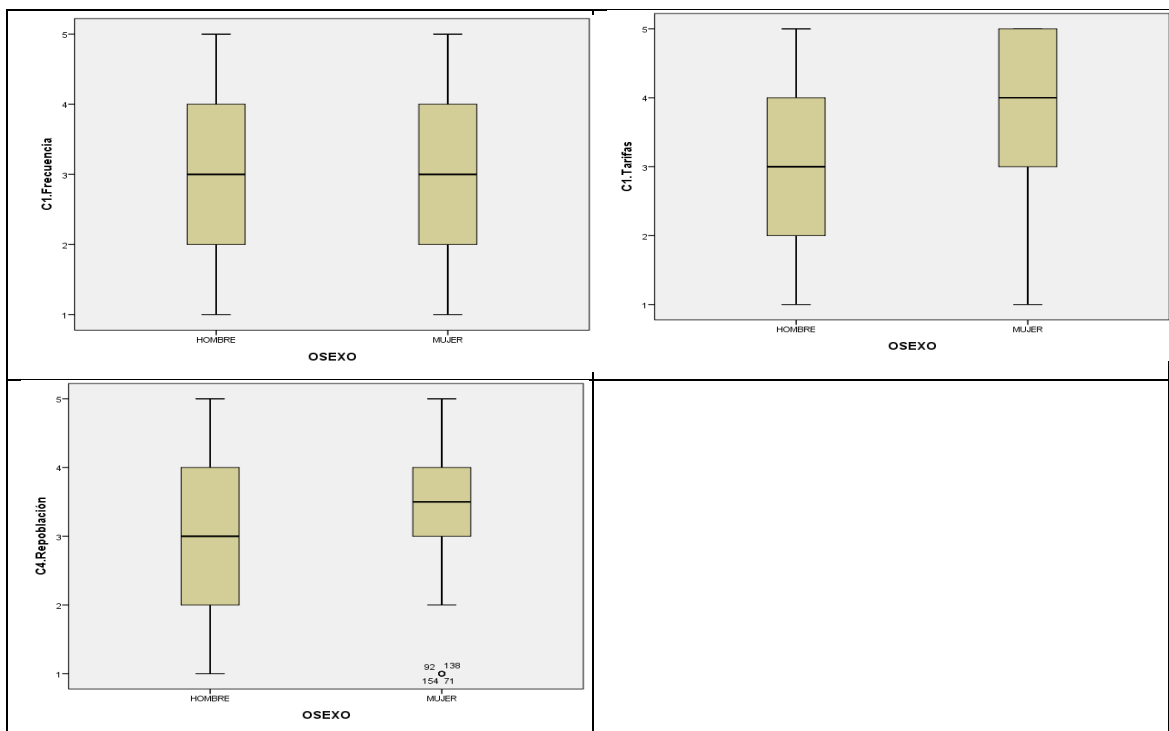
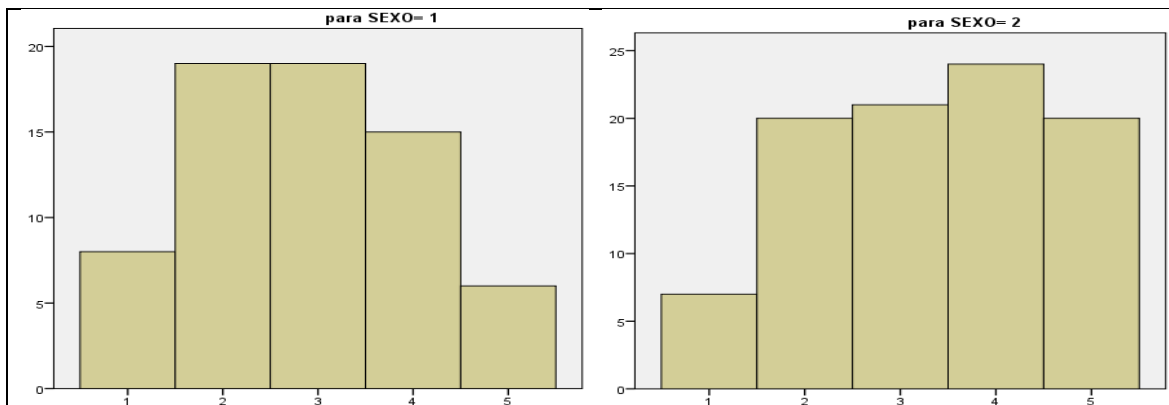
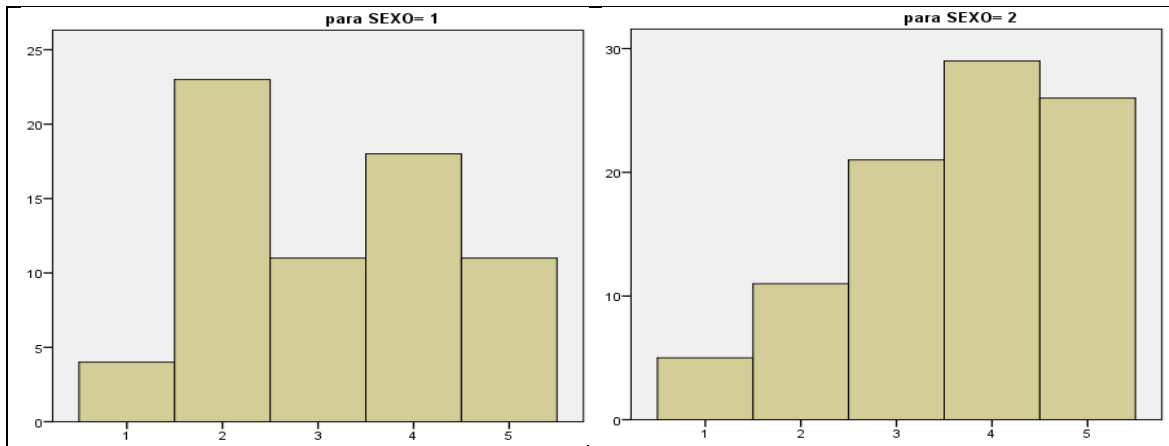


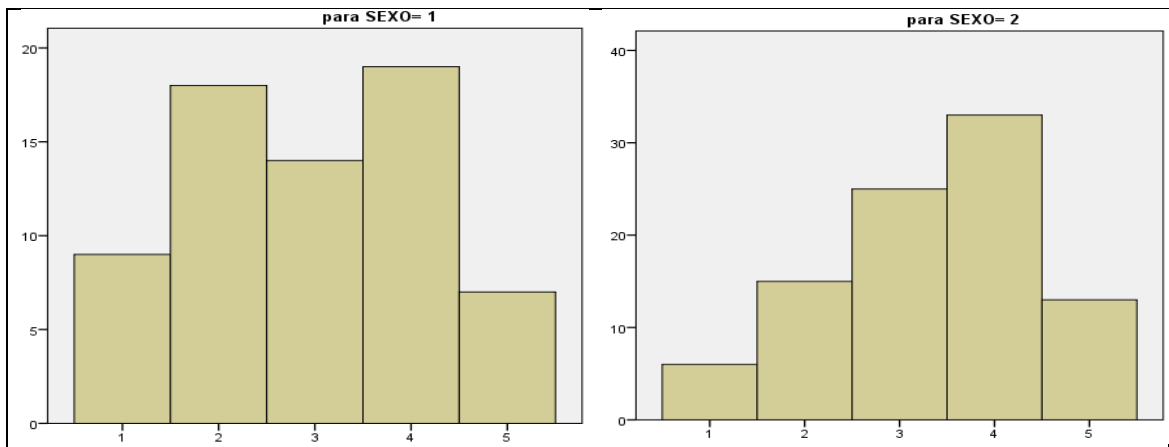
Figura 129: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 3.Frecuencia (Sarrión)



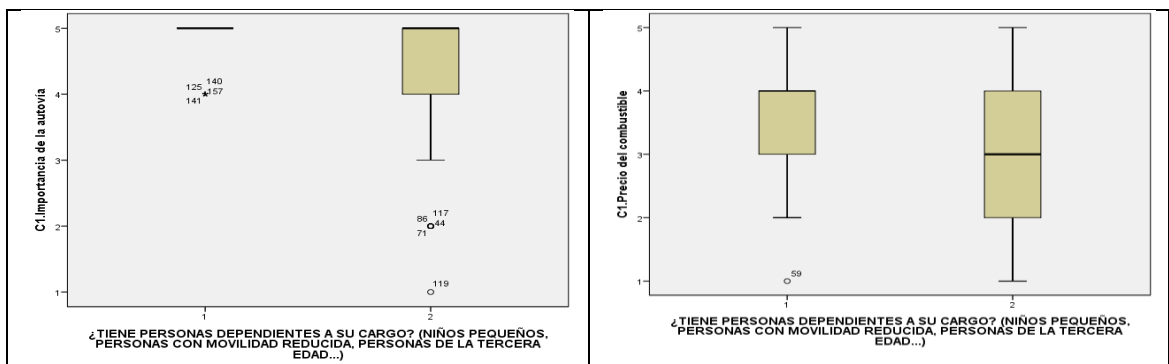
**Figura 130: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 4.Tarifas (Sarrión)**



**Figura 131: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 23.Repoblación (Sarrión)**



**Figura 132: Representación de las medias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Sarrión)**



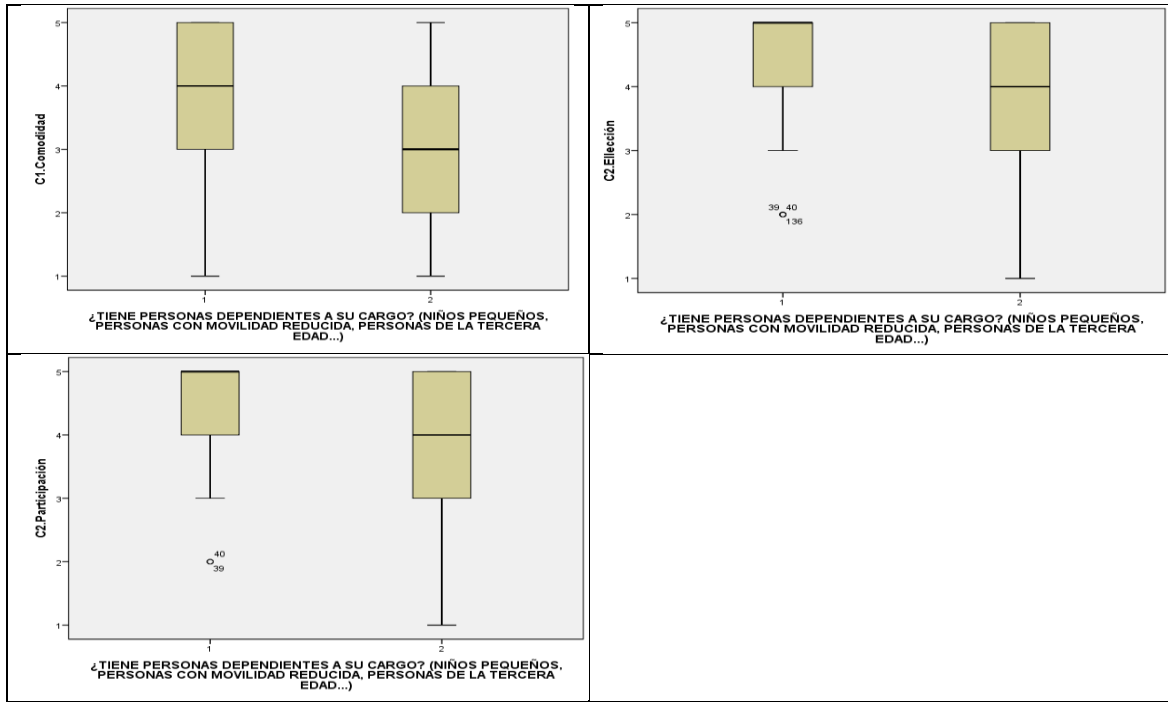


Figura 133: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 2.Importancia de la autovía (Sarrión)

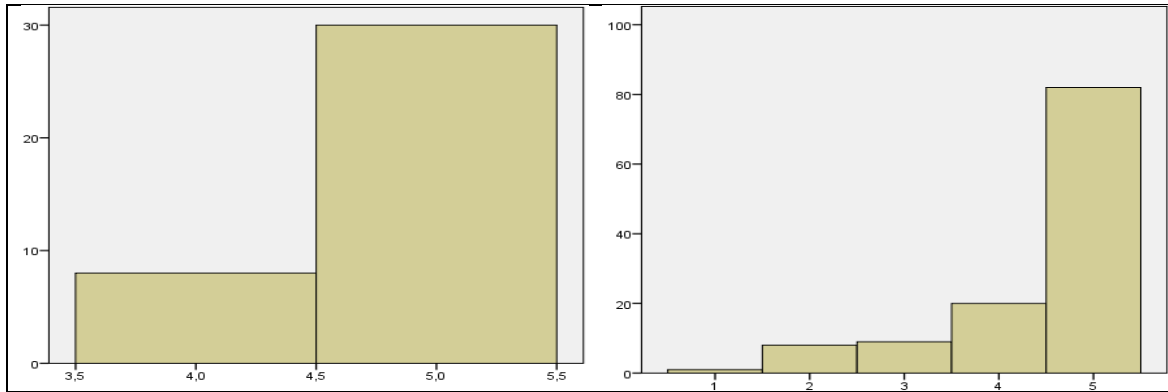
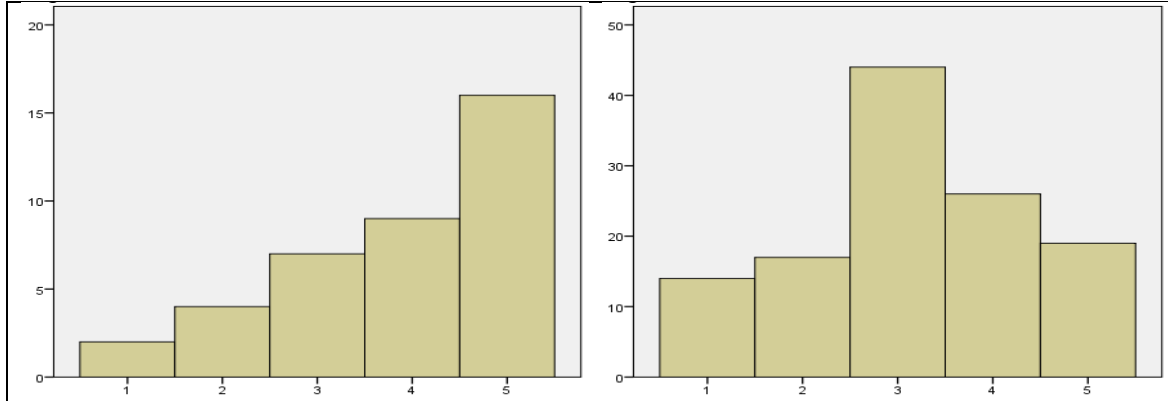
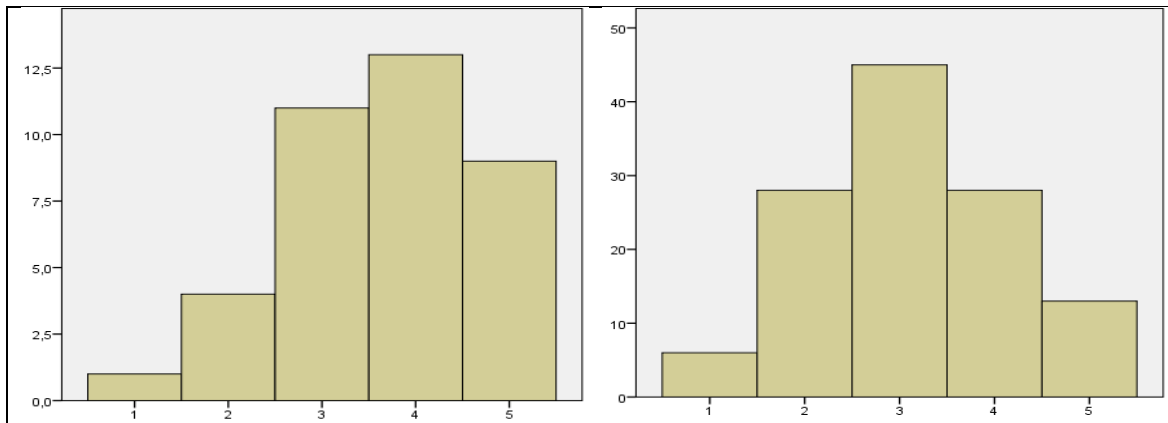


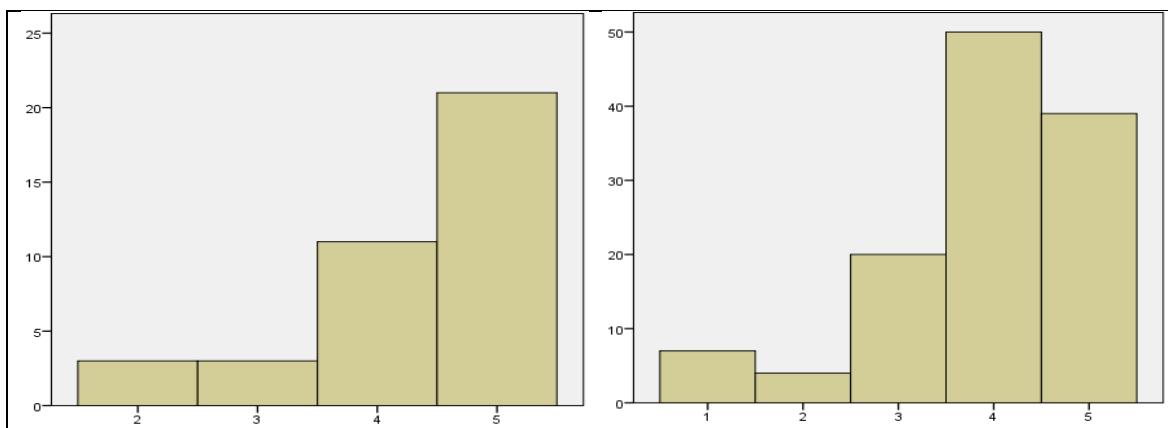
Figura 134: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 5.Comodidad (Sarrión)



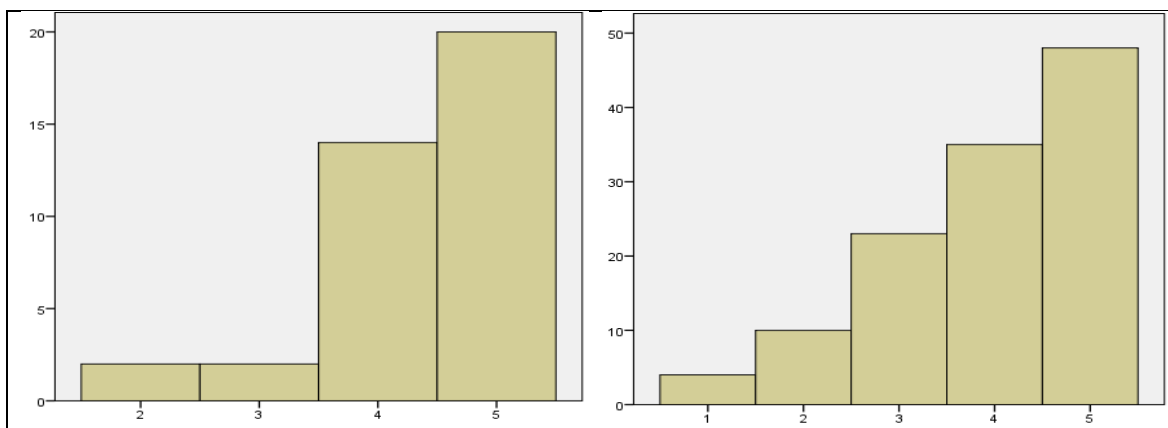
**Figura 135: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 9.Precio del combustible (Sarrión)**



**Figura 136: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 13.Elección (Sarrión)**

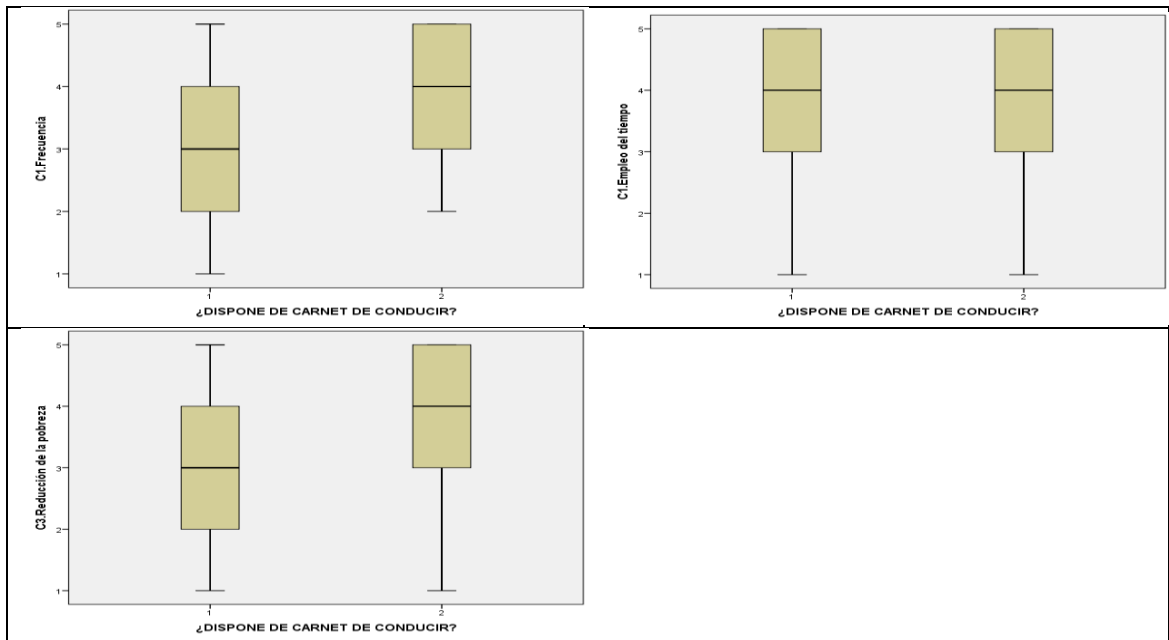


**Figura 137: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 15.Participación (Sarrión)**

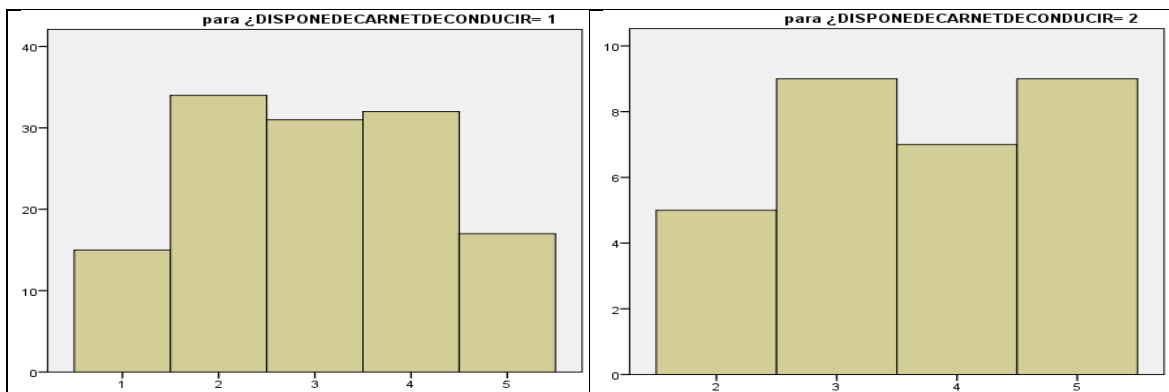




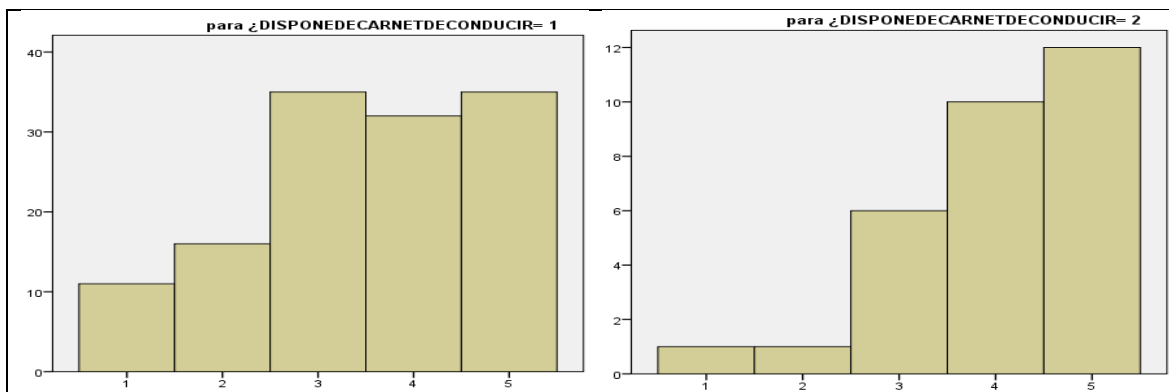
**Figura 138: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Sarrión)**



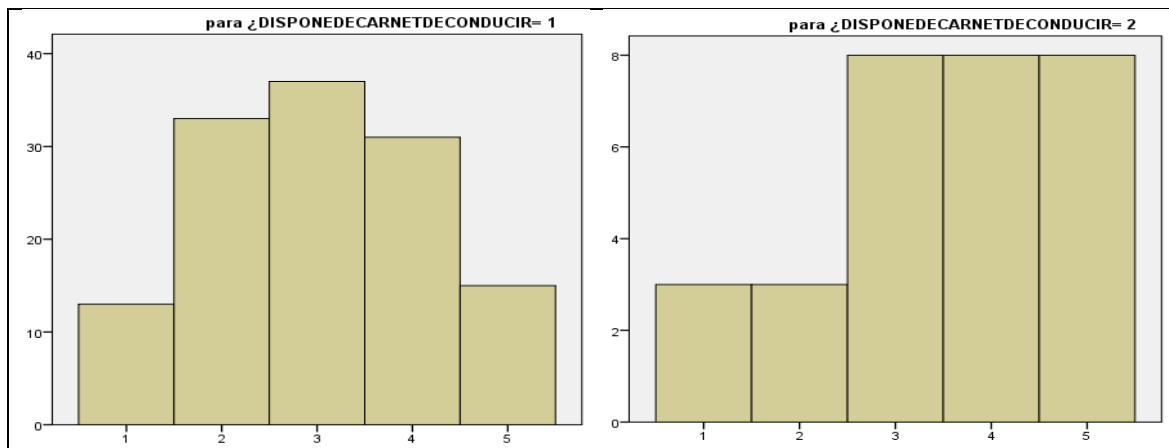
**Figura 139: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 3.Frecuencia (Sarrión)**



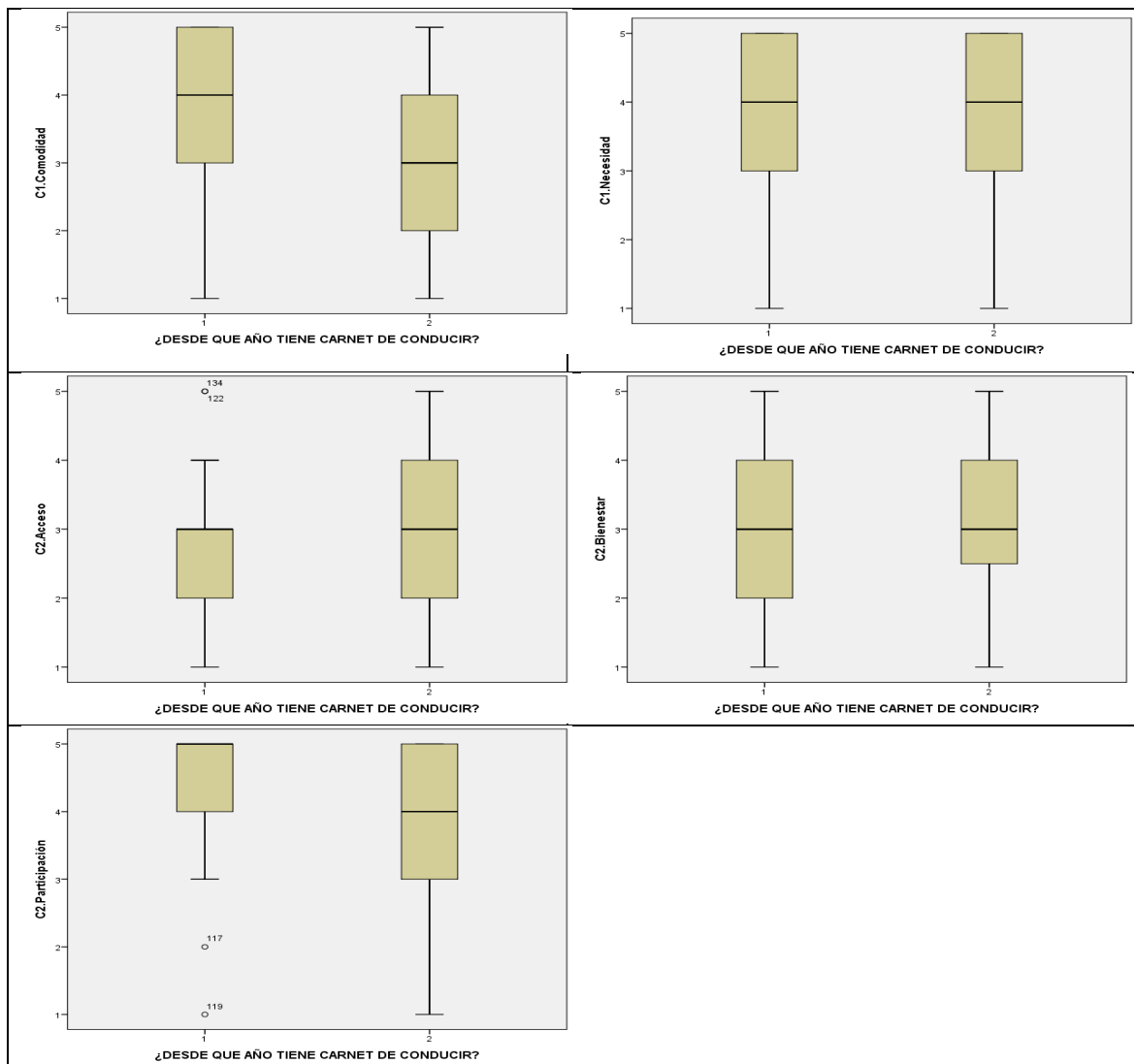
**Figura 140: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 6.Empleo del tiempo (Sarrión)**



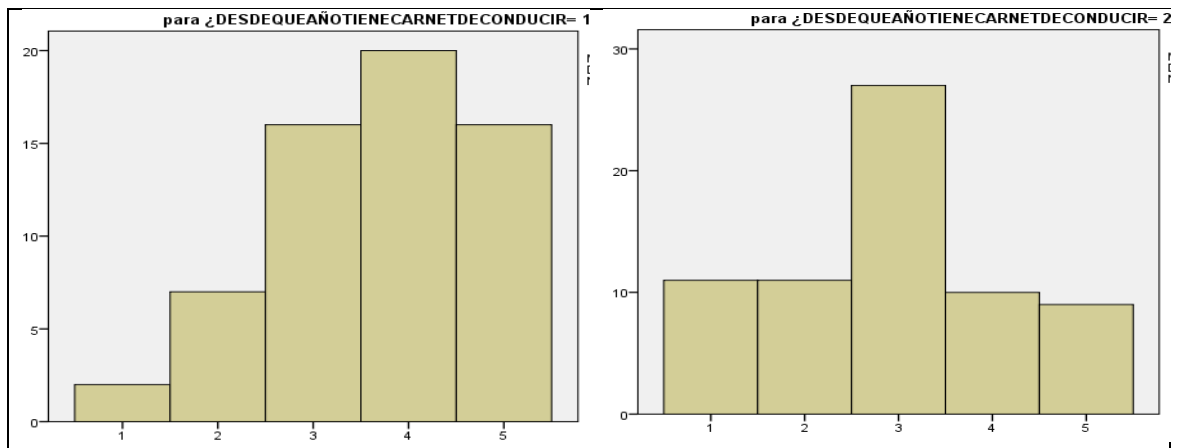
**Figura 141: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 20.Reducción de la pobreza (Sarrión)**



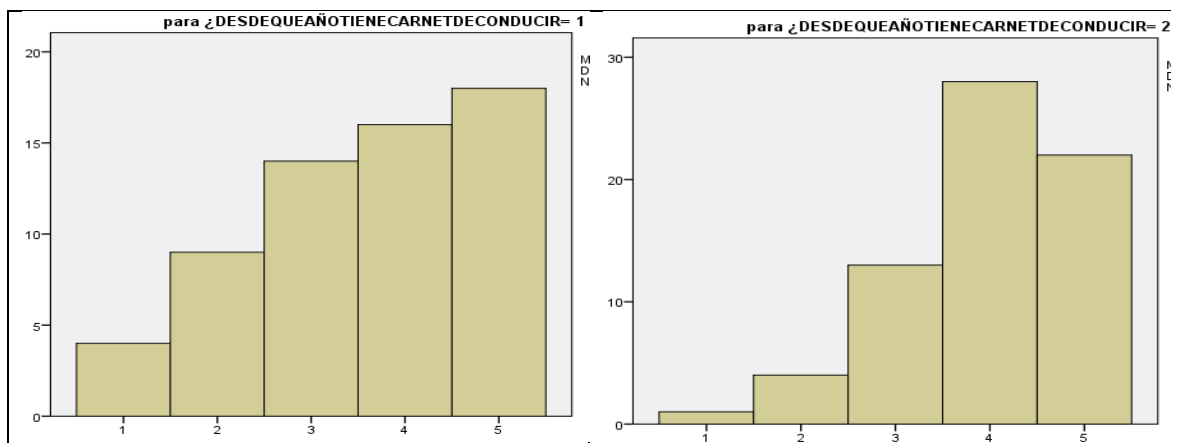
**Figura 142: Representación de las medias para la variable AÑO OBTENCIÓN CARNET (Sarrión)**



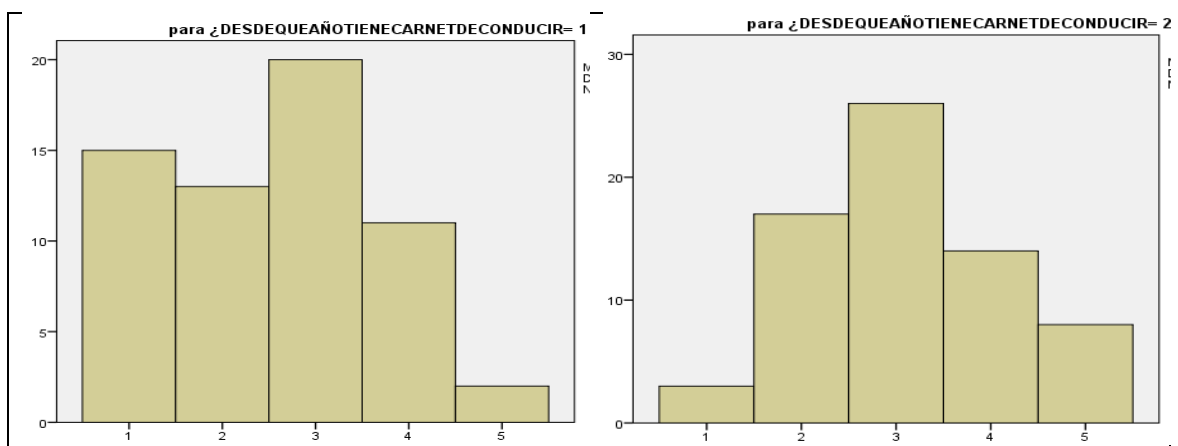
**Figura 143: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 5.Comodidad (Sarrión)**



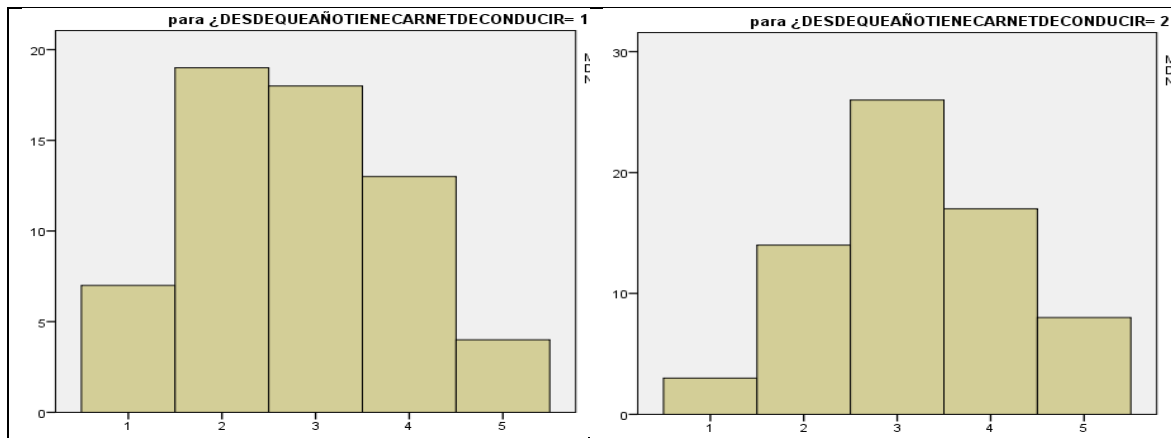
**Figura 144: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 8.Necesidad (Sarrión)**



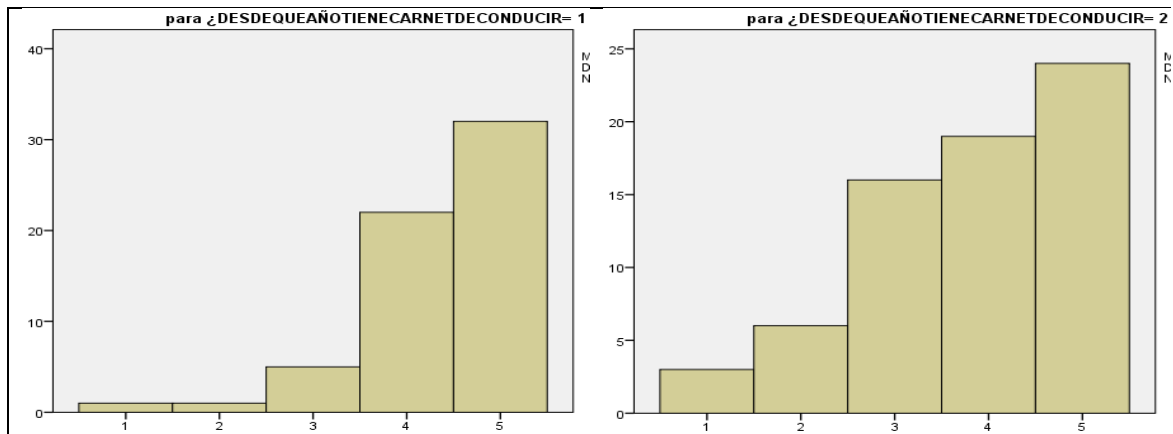
**Figura 145: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 11.Acceso (Sarrión)**



**Figura 146: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 12.Bienestar (Sarrión)**



**Figura 147: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 15.Participación (Sarrión)**



**Figura 148: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Sarrión)**

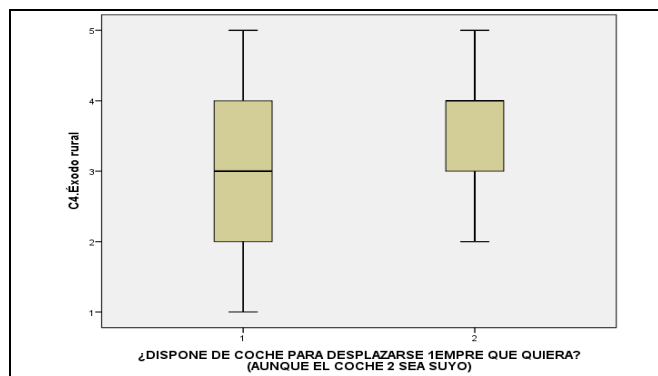


Figura 149: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE COCHE para la pregunta 22.Éxodo rural (Sarrión)

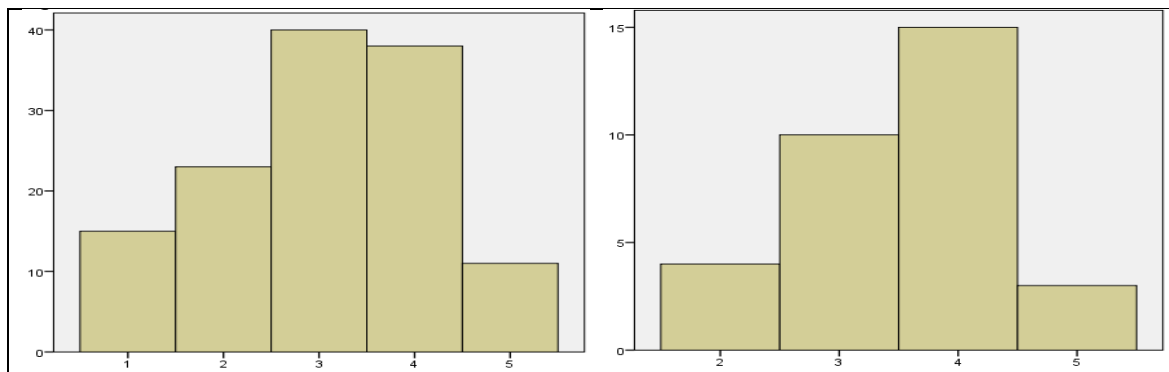


Figura 150: Representación de las medias para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Sarrión)

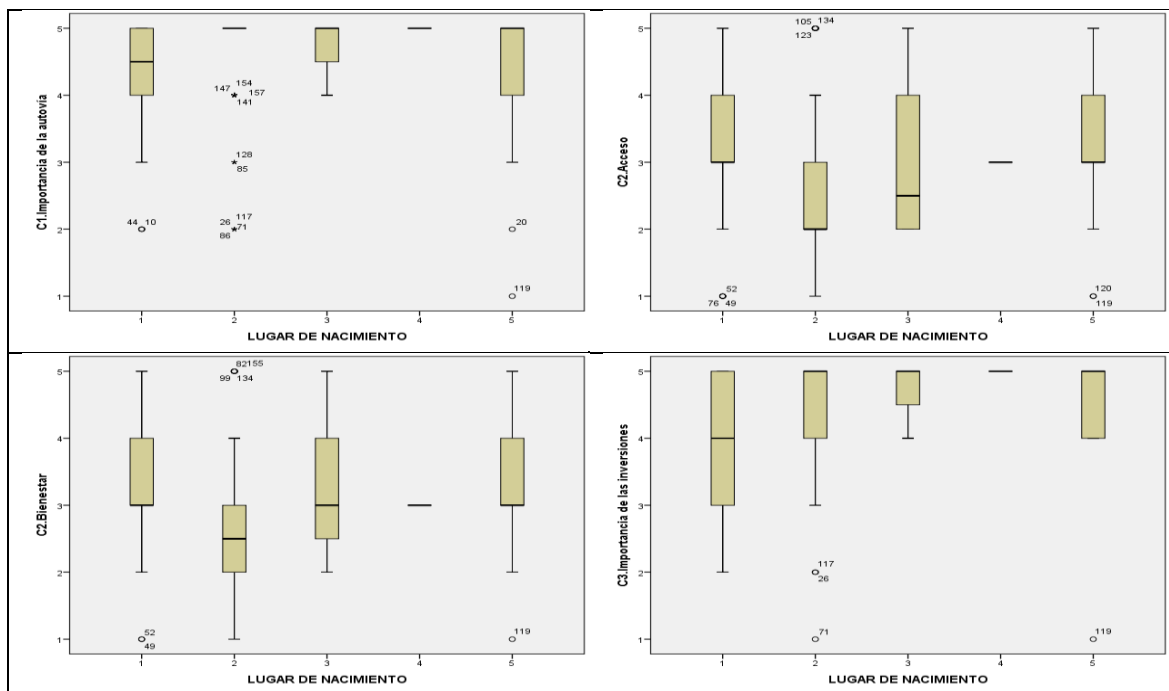
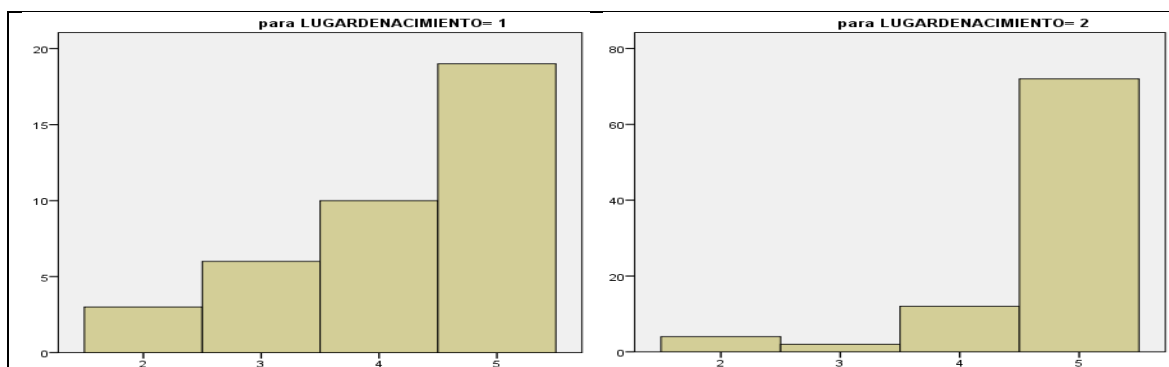
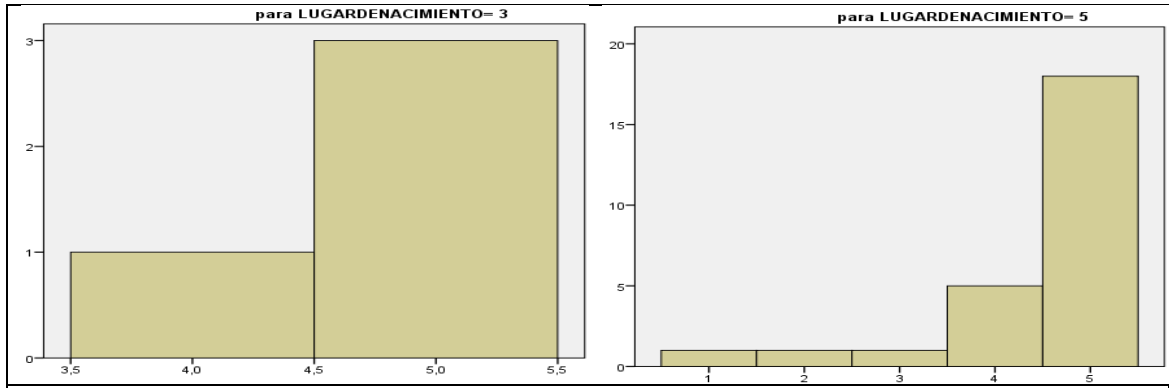


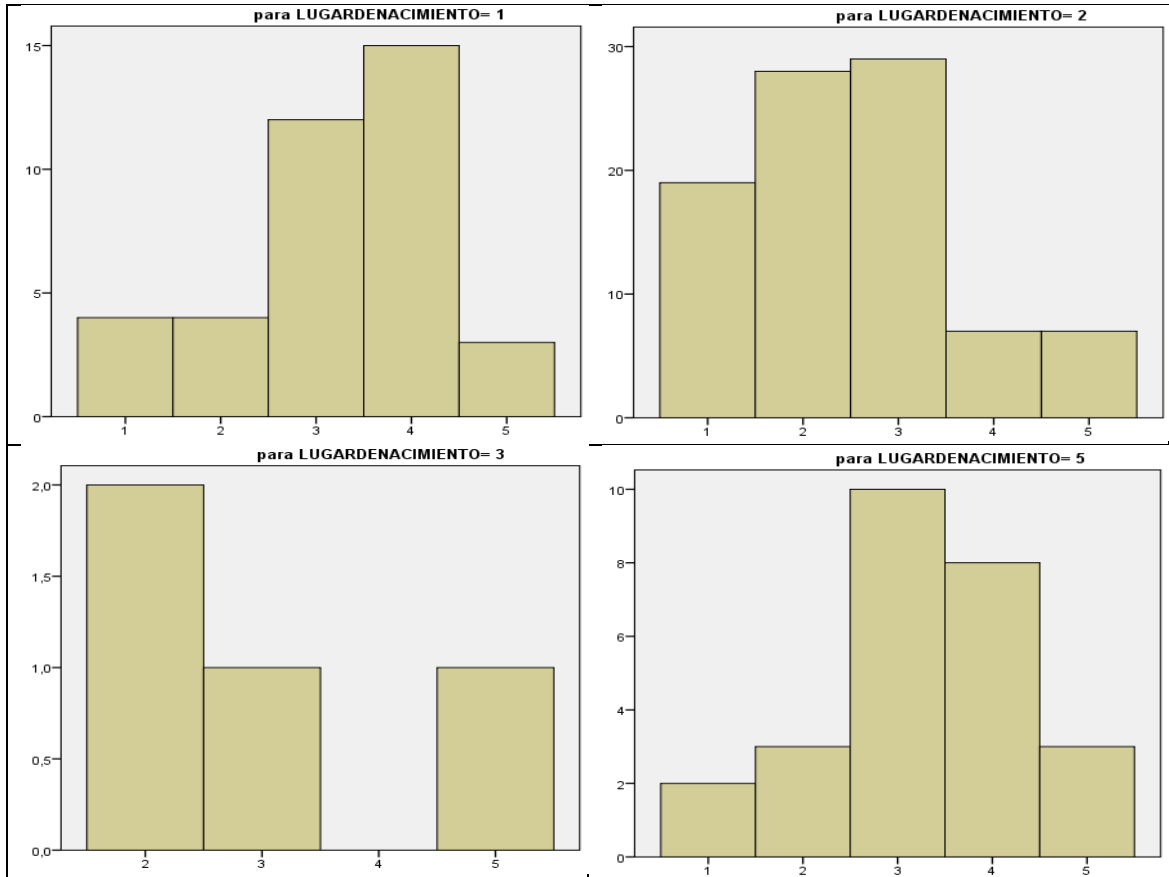
Figura 151: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 2.Importancia de la autovía (Sarrión)





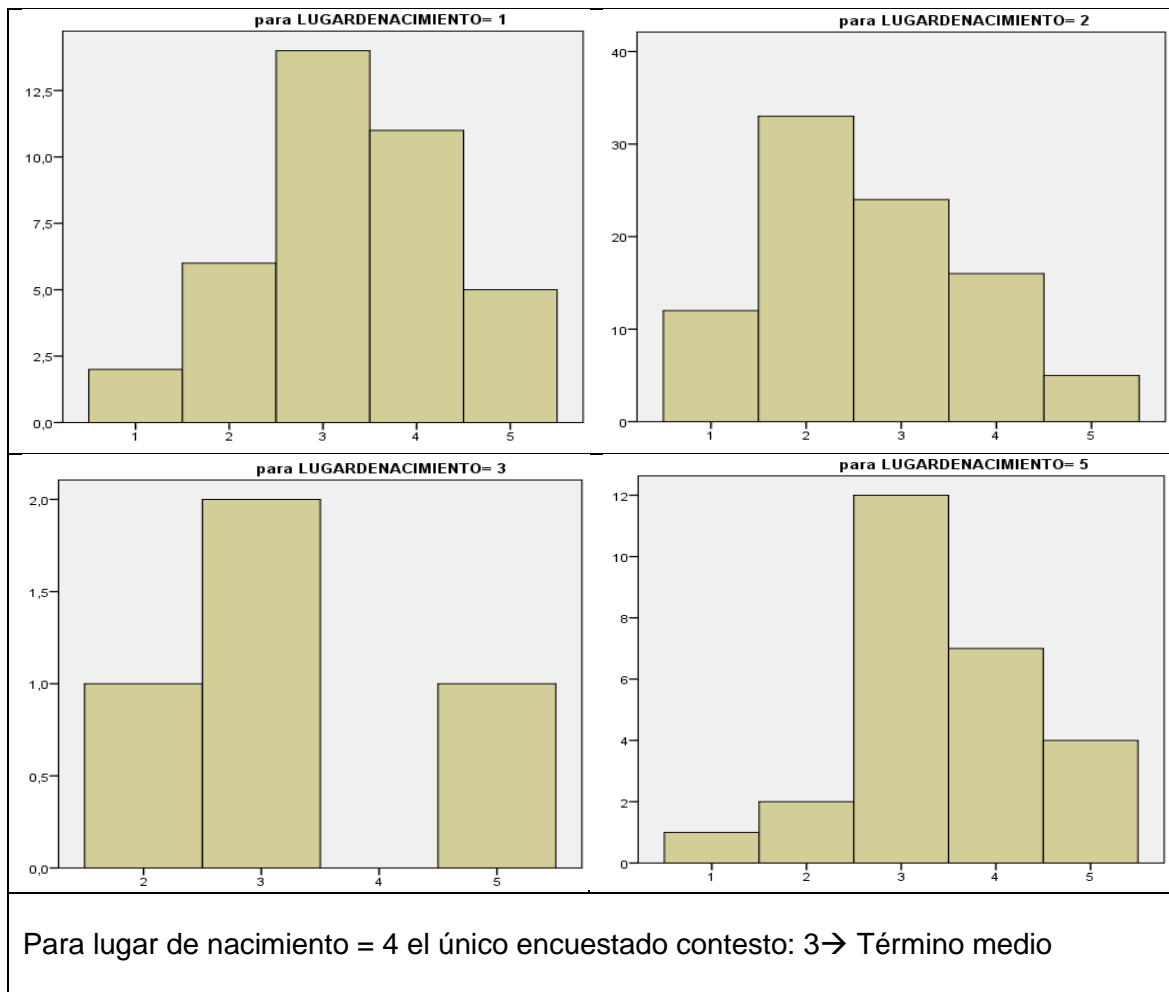
Para lugar de nacimiento = 4 el único encuestado contestó: 5 → Mucho

**Figura 152: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 11. Acceso (Sarrión)**

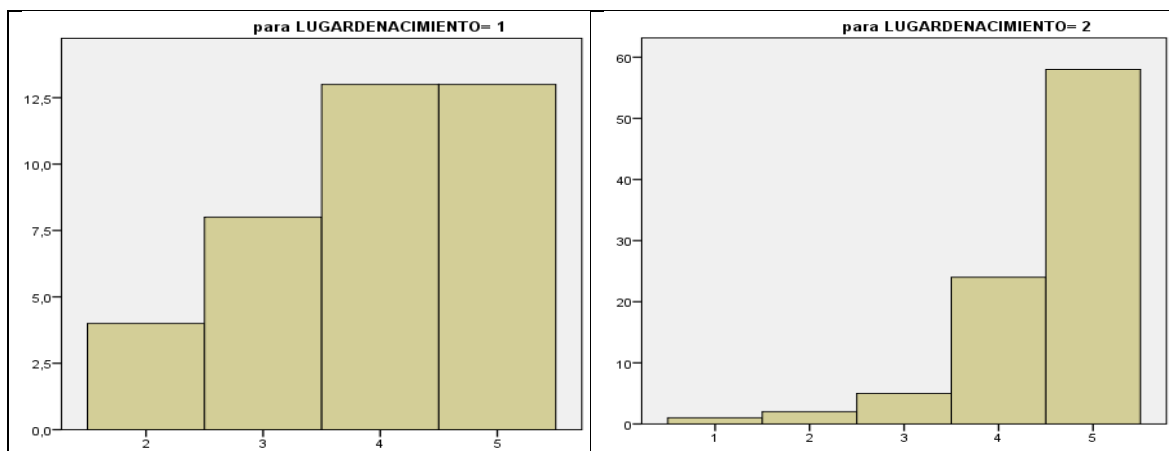


Para lugar de nacimiento = 4 el único encuestado contestó: 3 → Término medio

**Figura 153: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 12.Bienestar (Sarrión)**



**Figura 154: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 21.Importancia de las inversiones (Sarrión)**



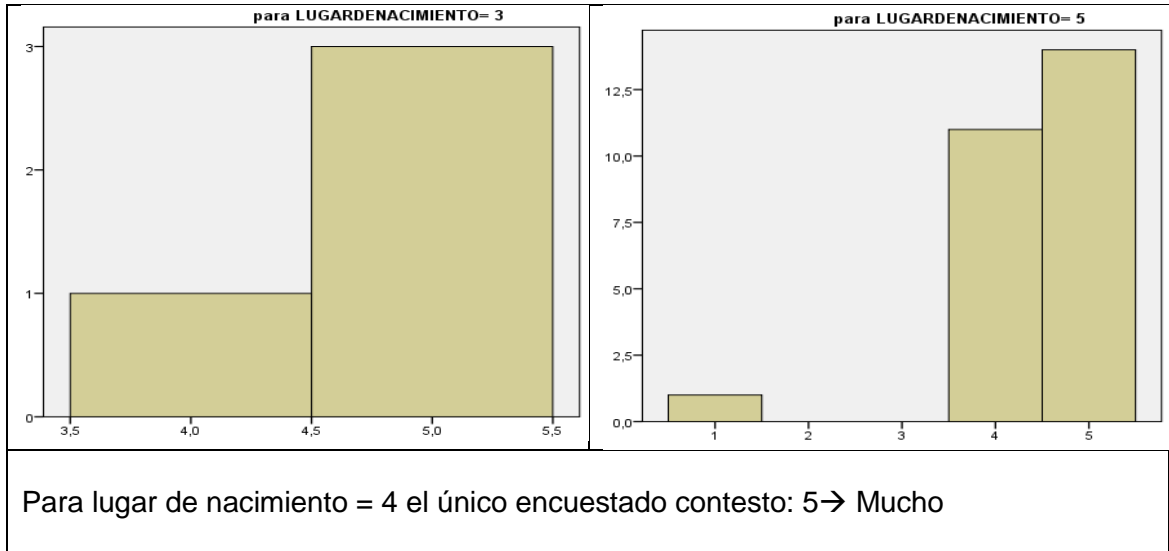
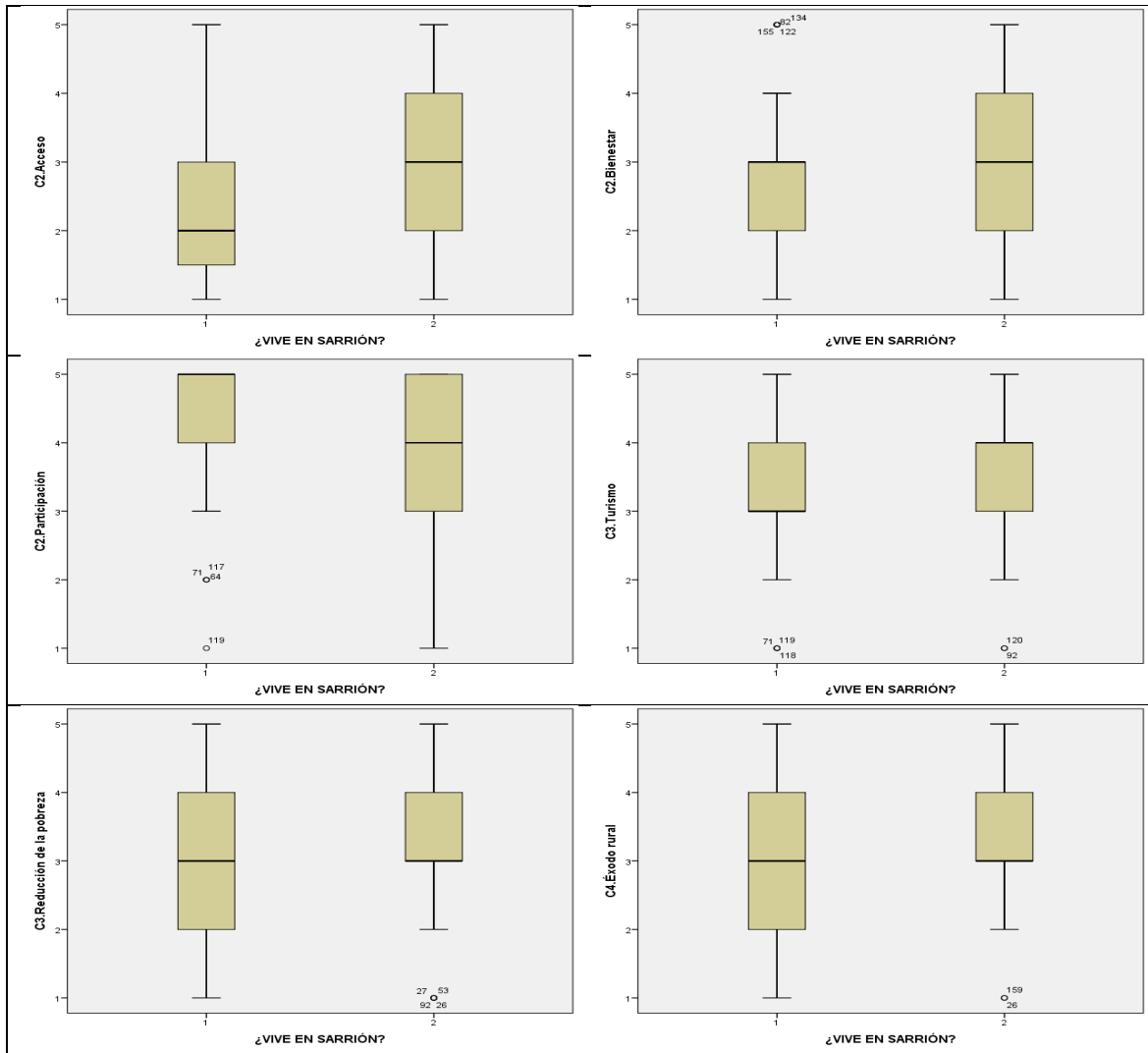


Figura 155: Representación de las medias para la variable VIVE EN SARRIÓN





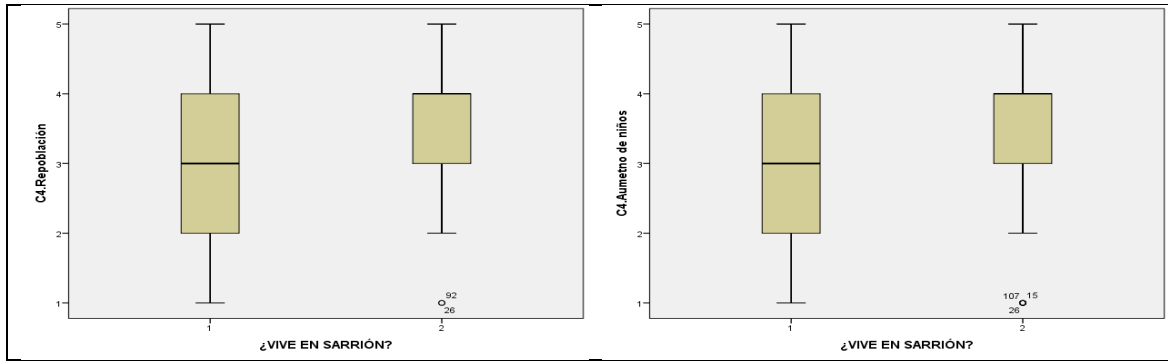


Figura 156: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 11.Aceso

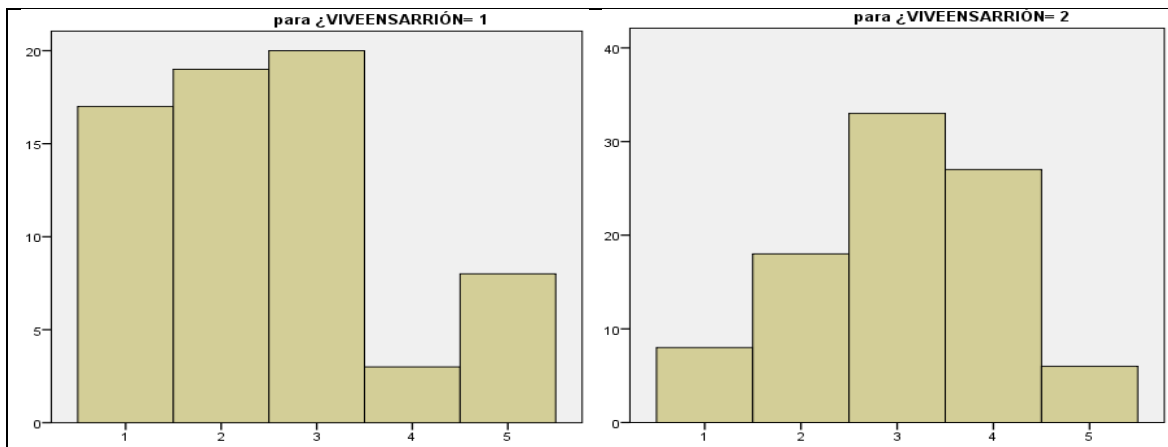
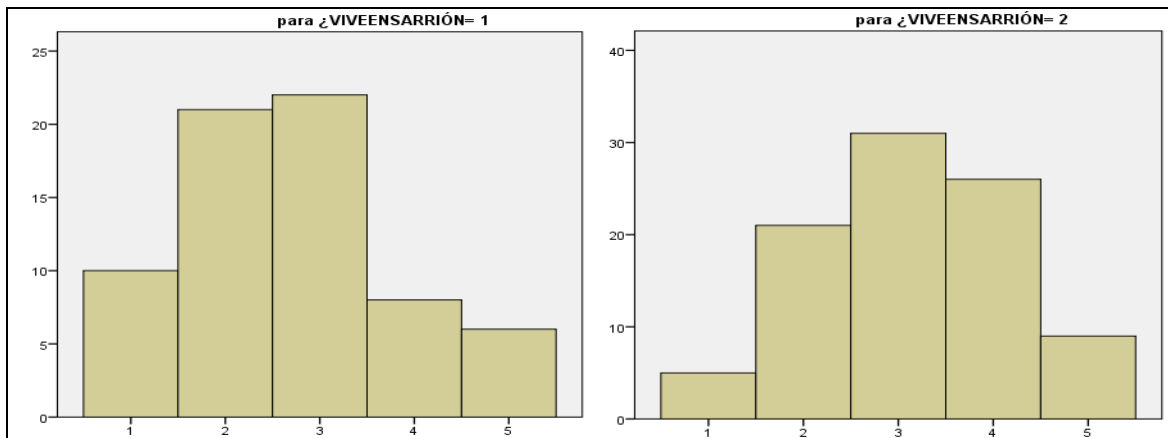
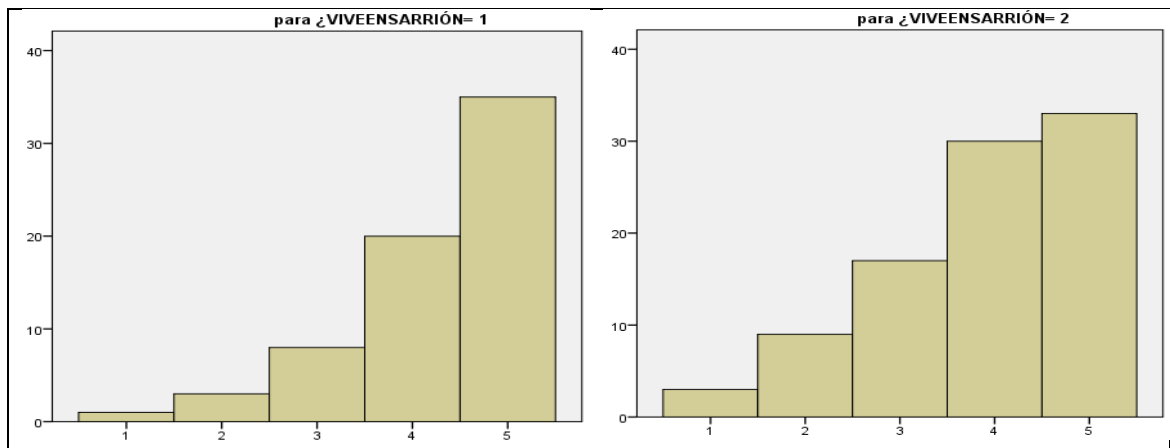


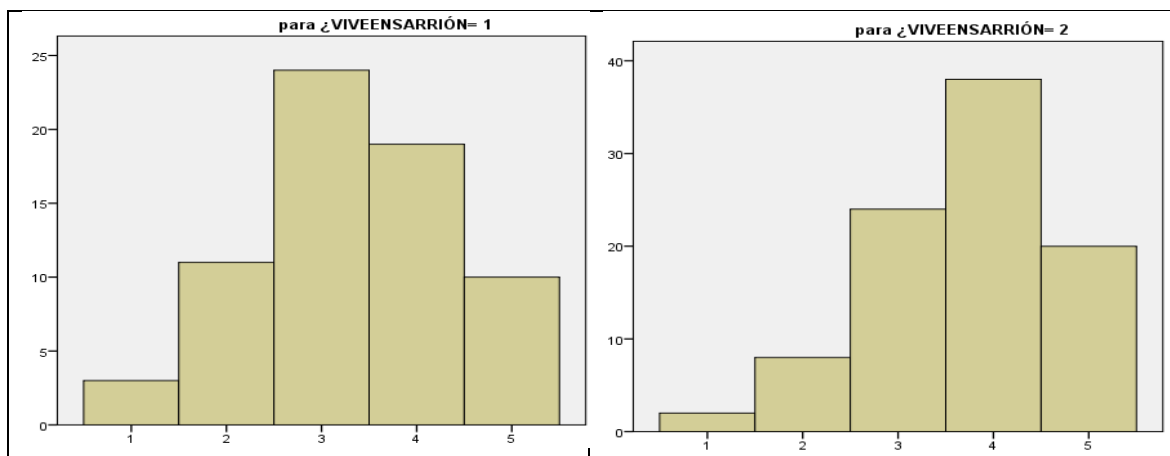
Figura 157: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 12.Bienestar



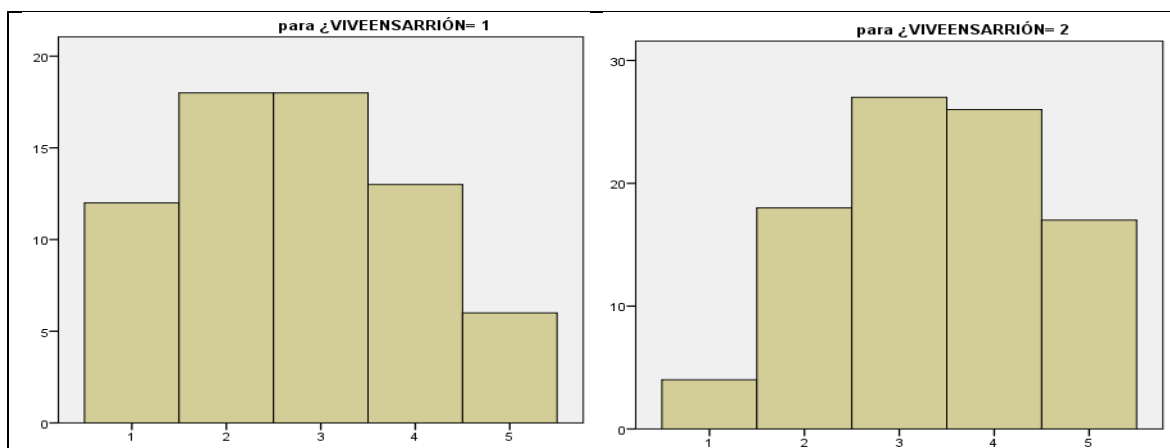
**Figura 158: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 15.Participación**



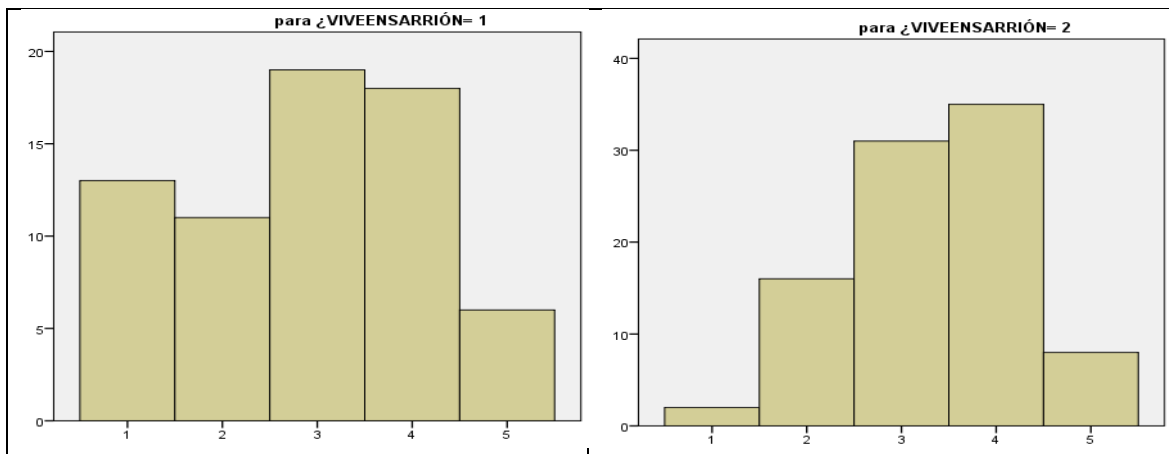
**Figura 159: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 17.Turismo**



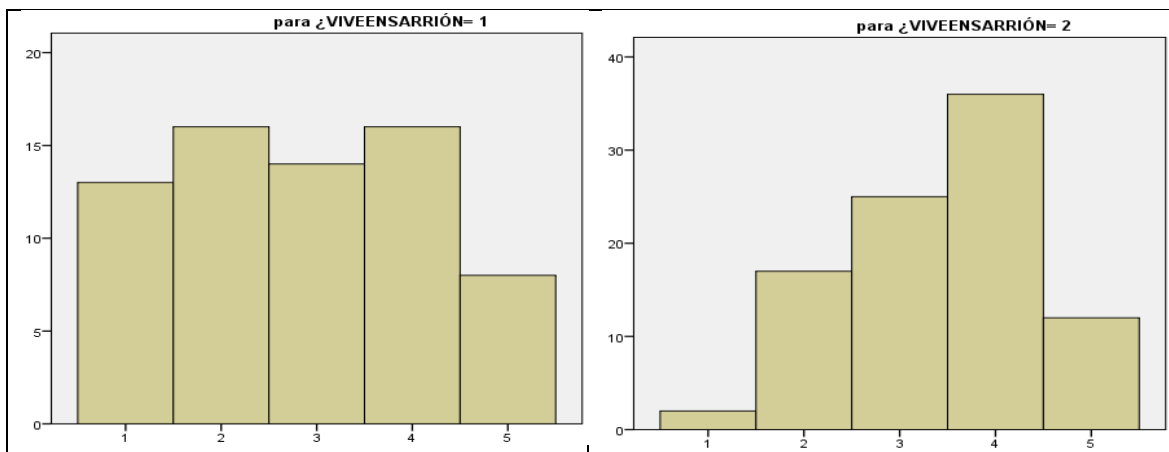
**Figura 160: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 20.Reducción de la pobreza**



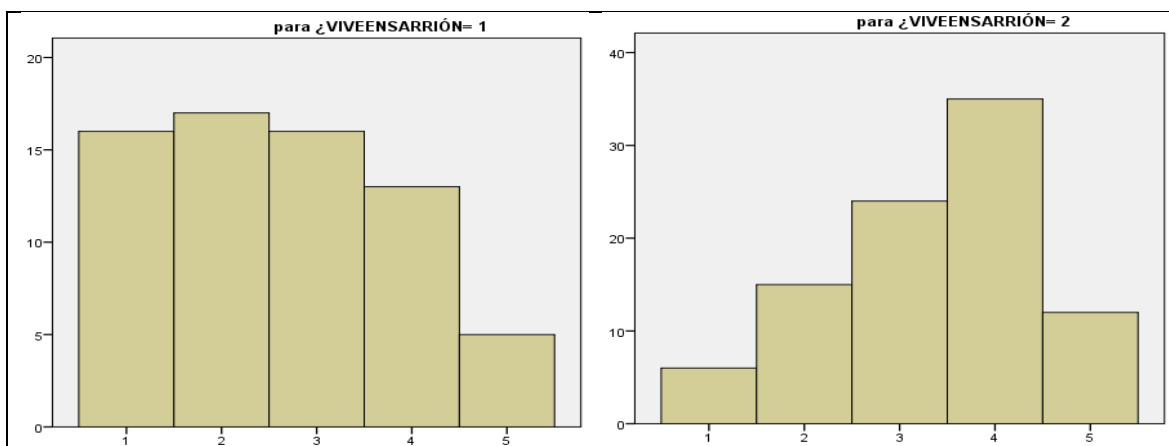
**Figura 161: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 22.Éxodo rural**



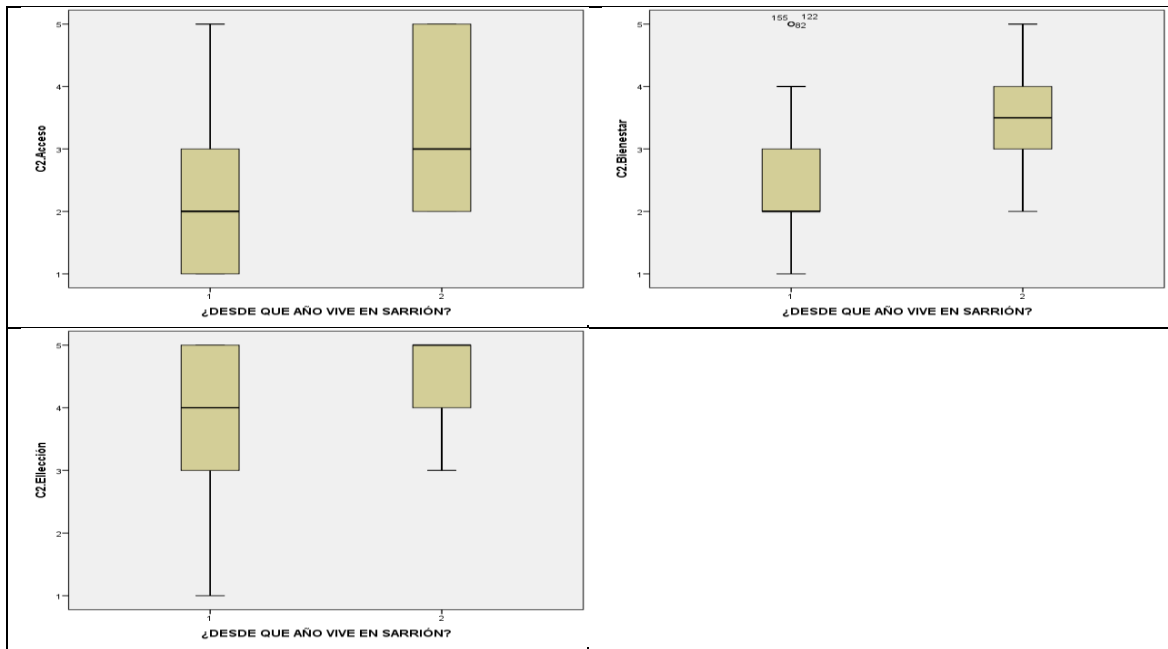
**Figura 162: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 23.Repoblación**



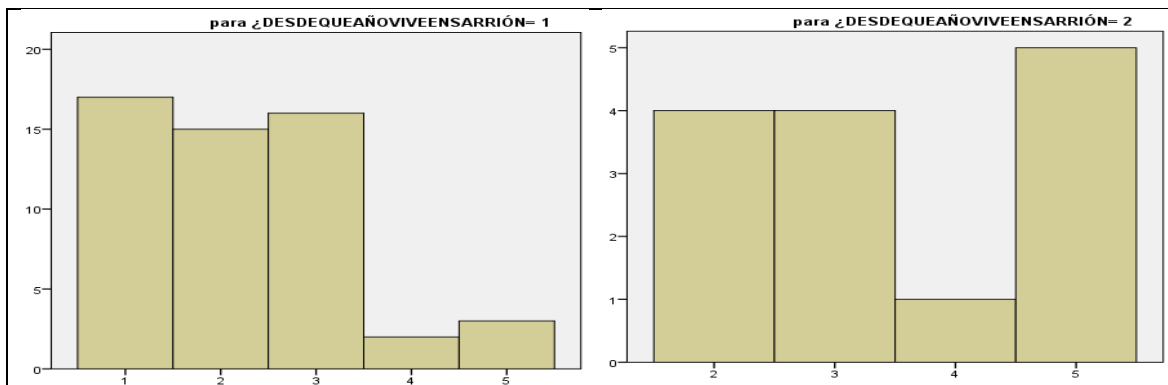
**Figura 163: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 24.Aumento de niños**



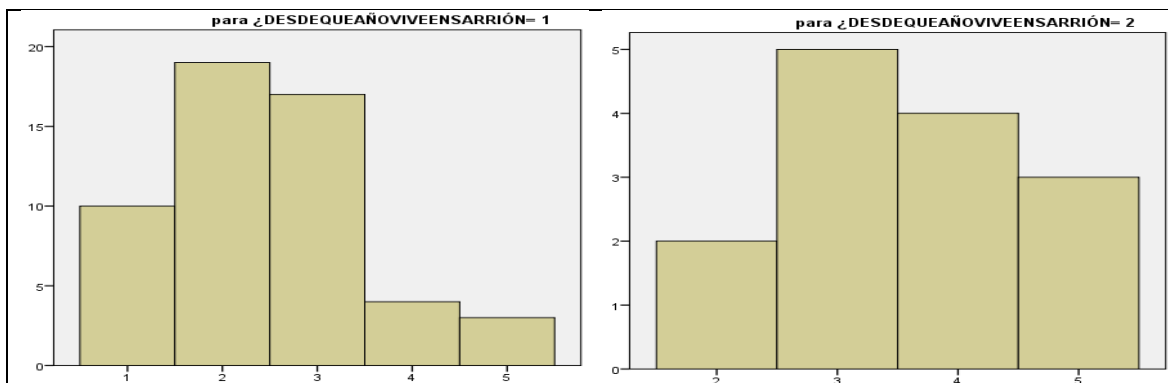
**Figura 164: Representación de las medias para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN**



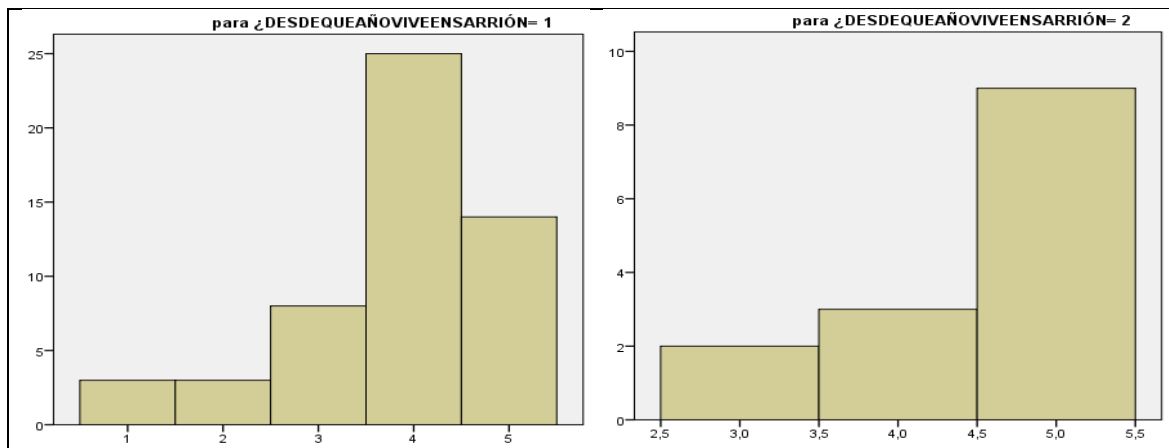
**Figura 165: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 11.Acceso**



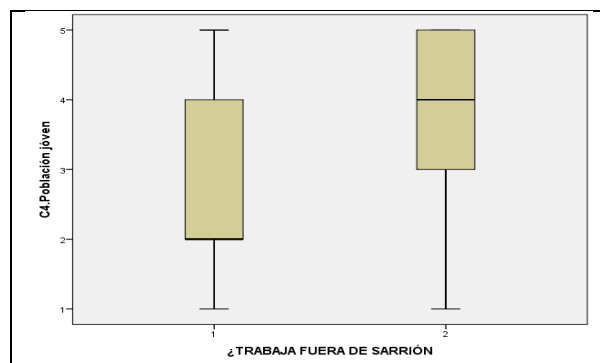
**Figura 166: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 12.Bienestar**



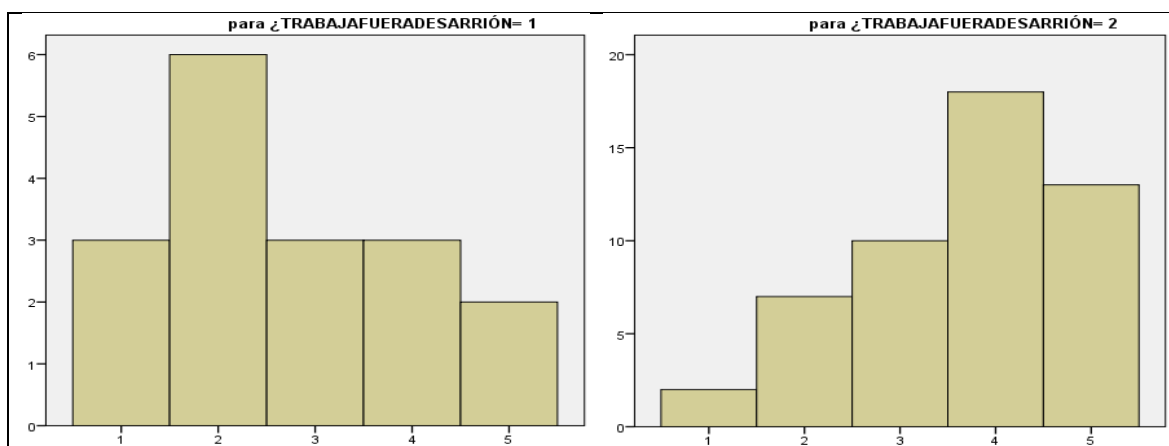
**Figura 167: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 13.Elección**



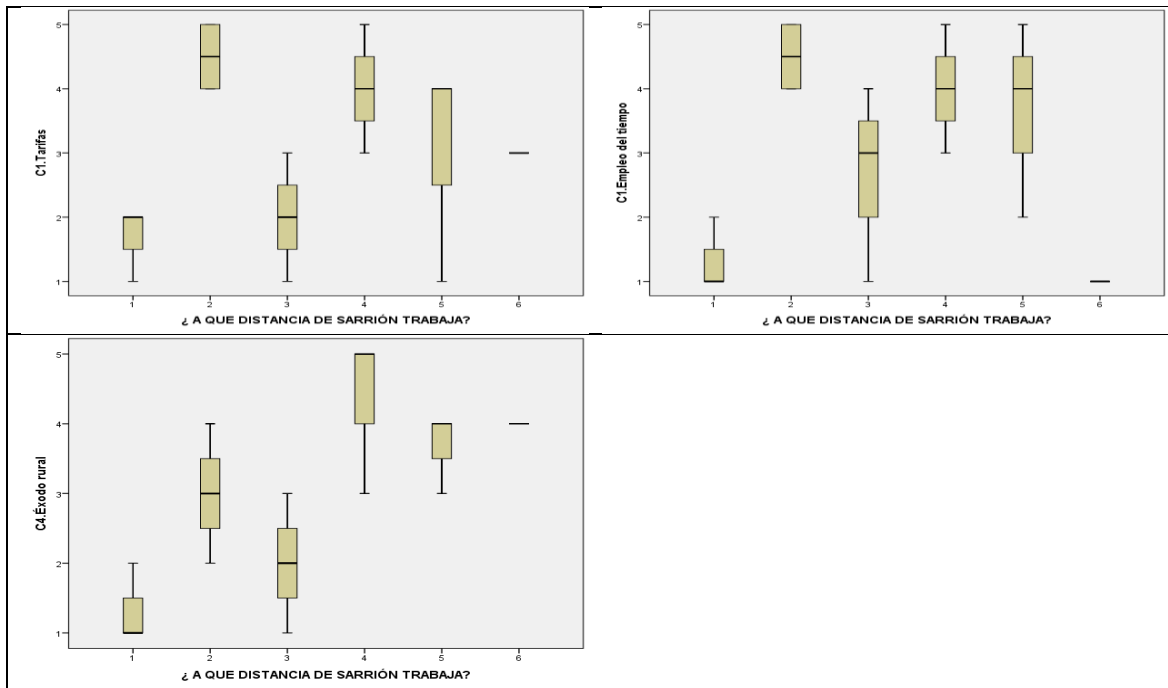
**Figura 168: Representación de las medias para la variable TRABAJA FUERA DE SARRIÓN**



**Figura 169: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE SARRIÓN para la pregunta 25.Población joven**



**Figura 170: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA**



**Figura 171: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA para la pregunta 4.Tarifa**

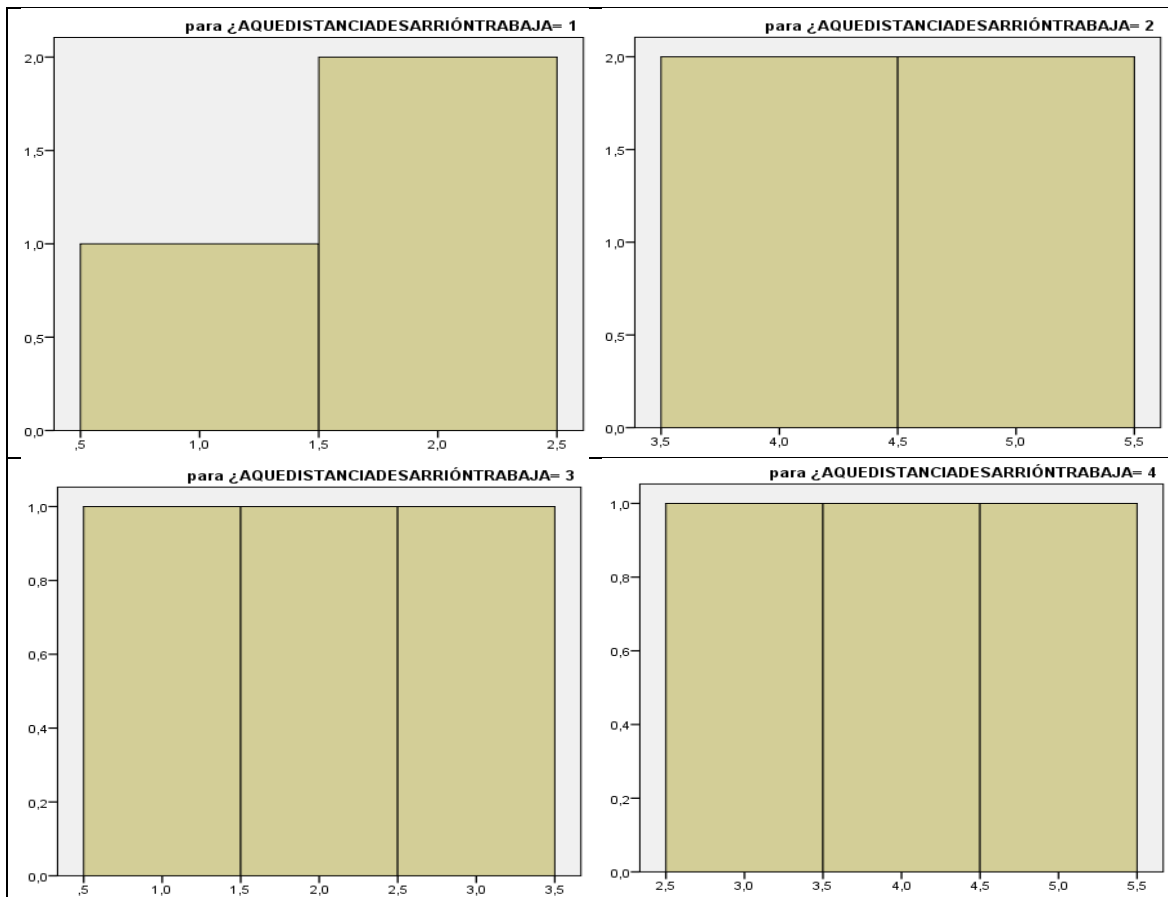
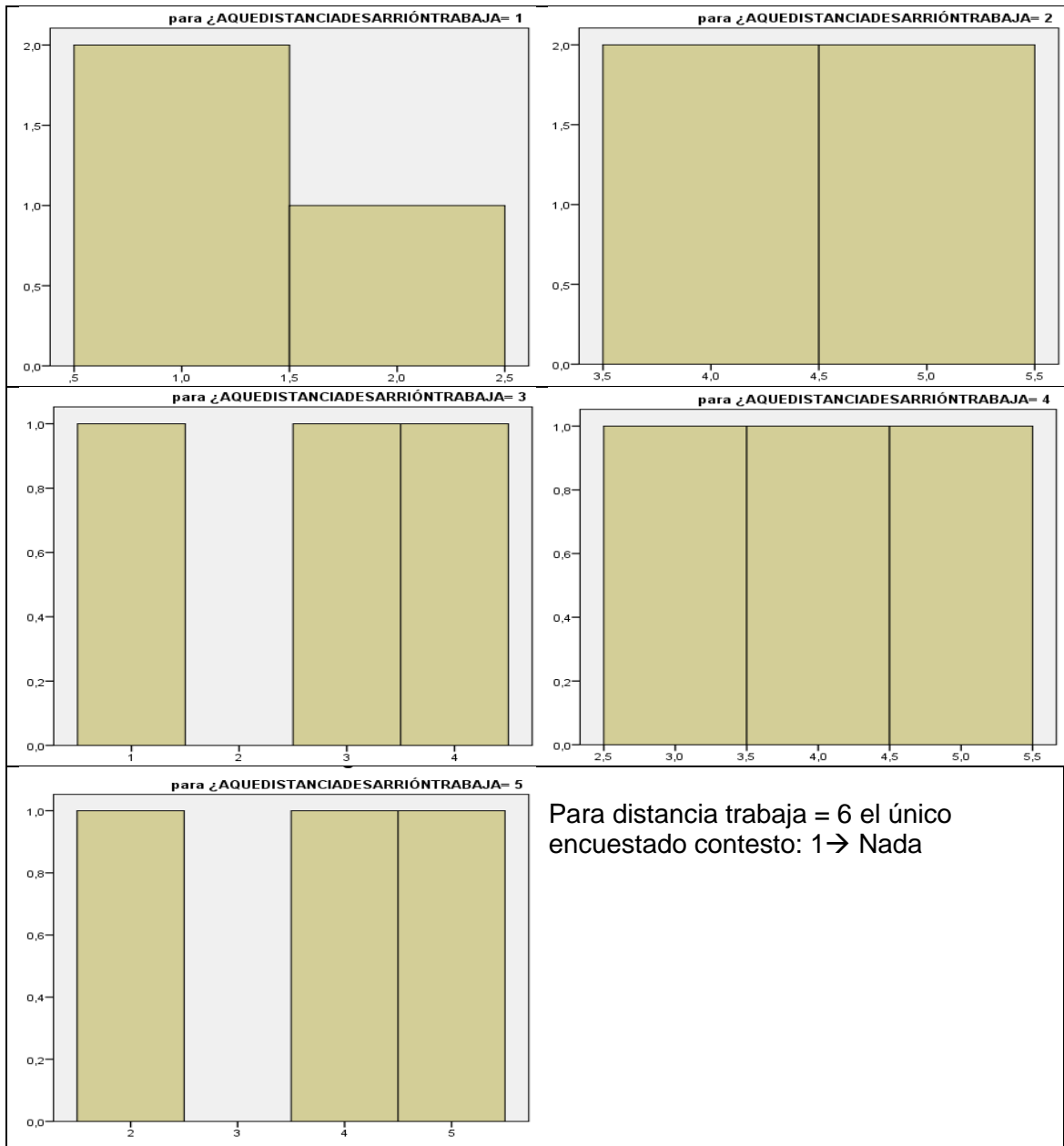
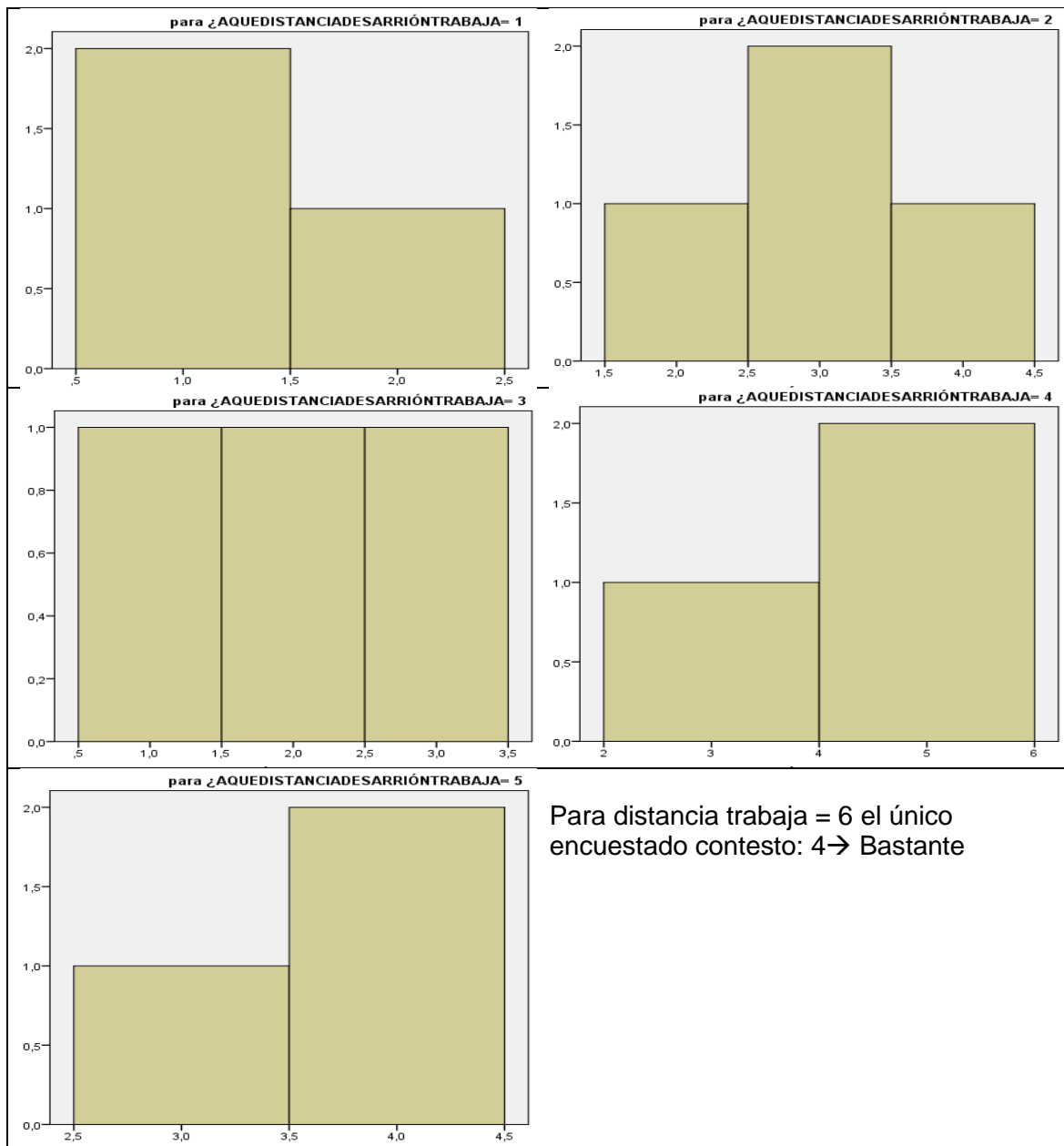




Figura 172: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA para la pregunta 6. Empleo del tiempo

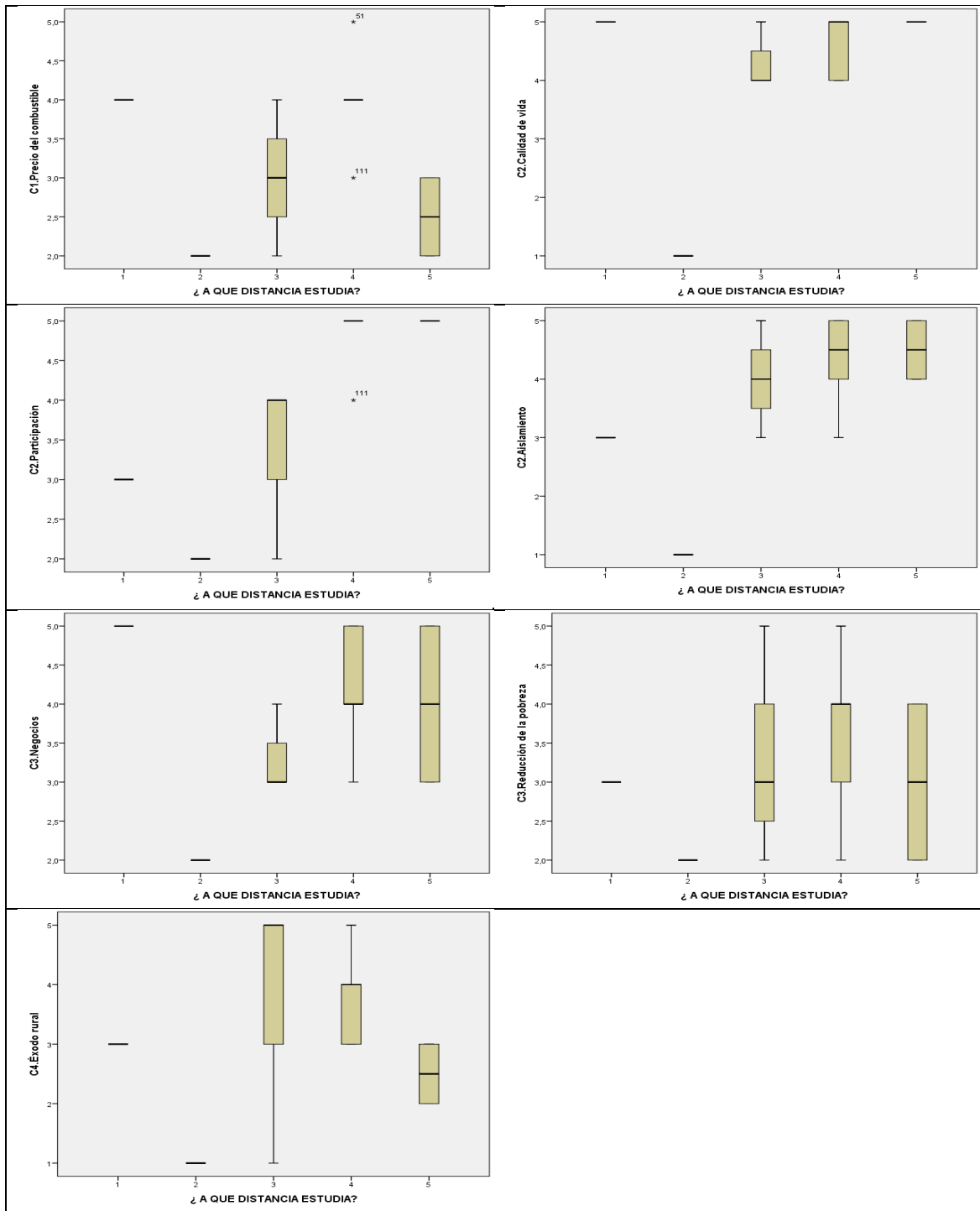


**Figura 173: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA para la pregunta 22.Éxodo rural**

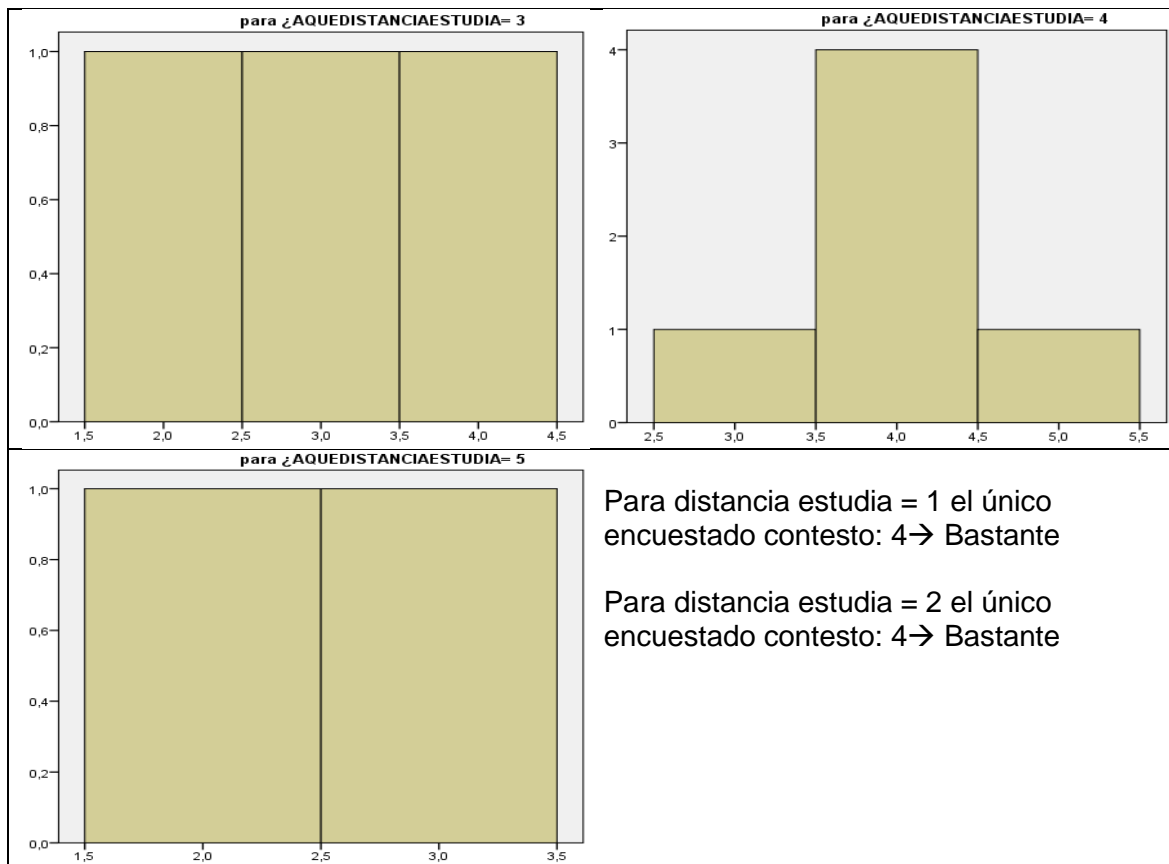




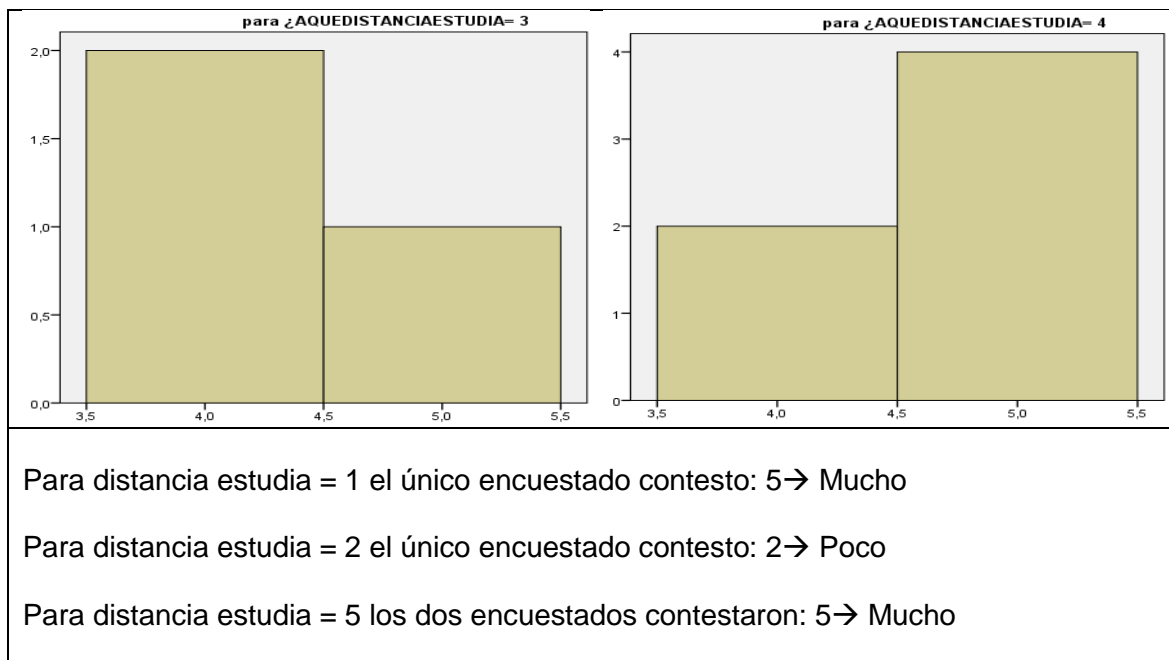
**Figura 174: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA**



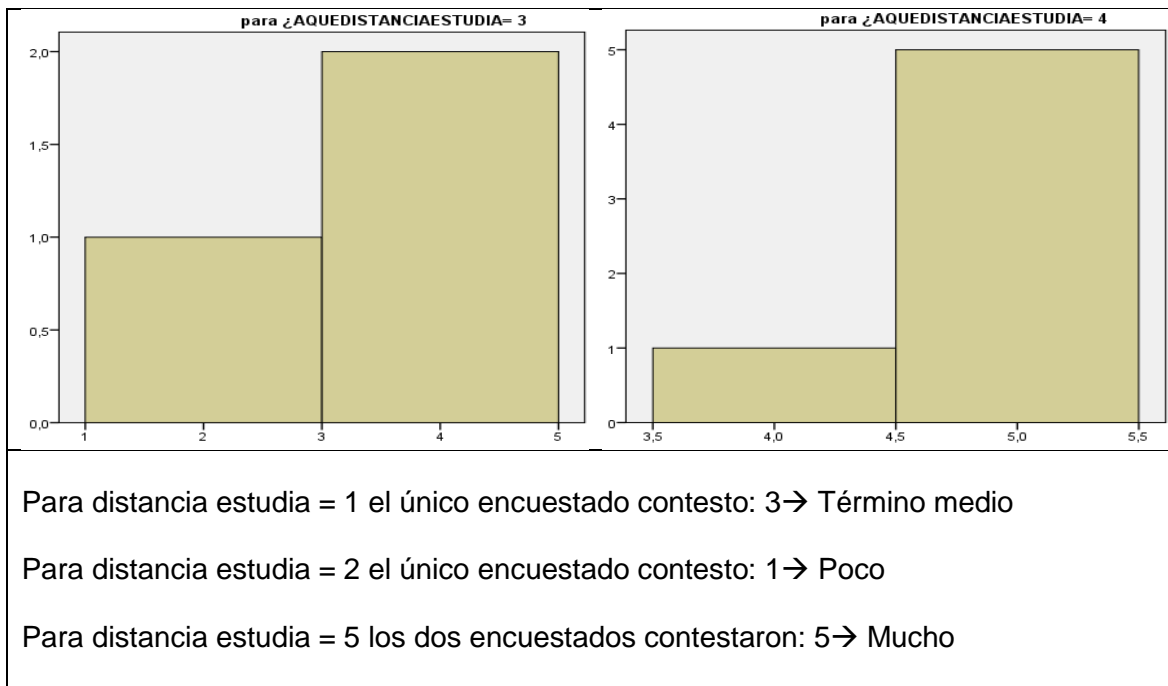
**Figura 175: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 9.Precio del combustible**



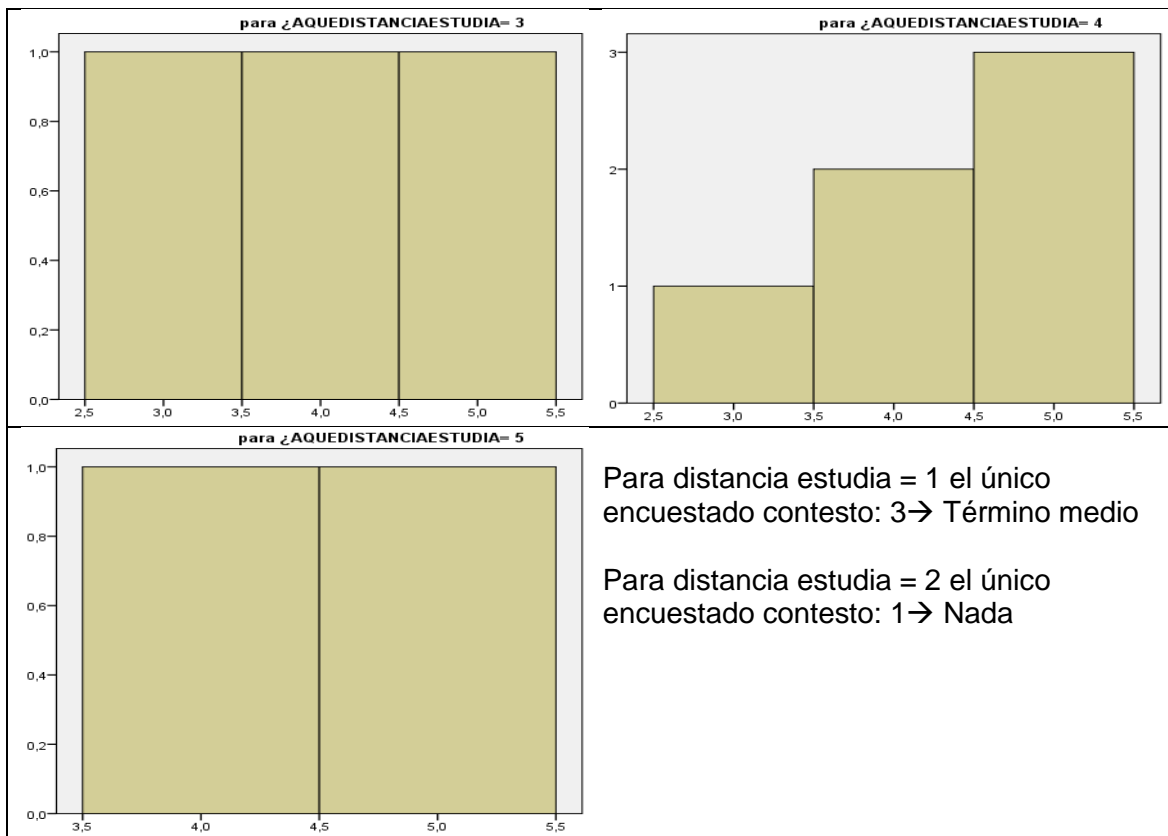
**Figura 176: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 14.Calidad de vida**



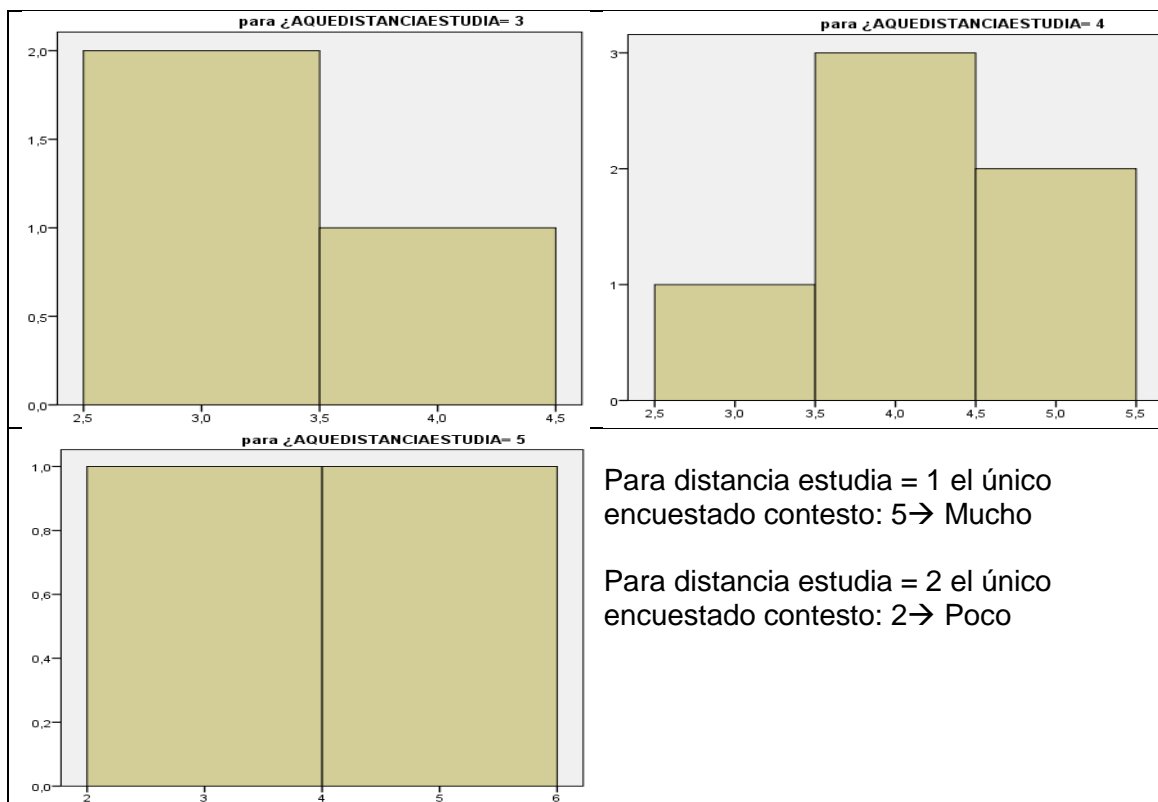
**Figura 177: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 15.Participación**



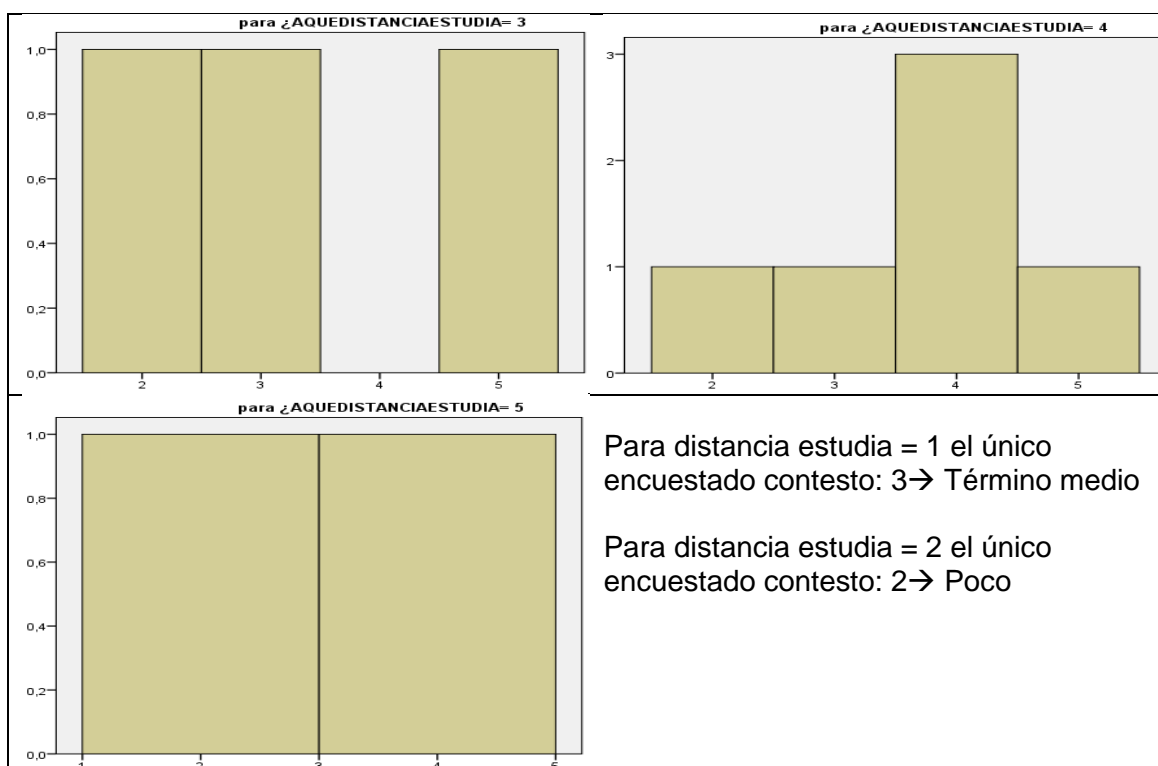
**Figura 178: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 16.Aislamiento**



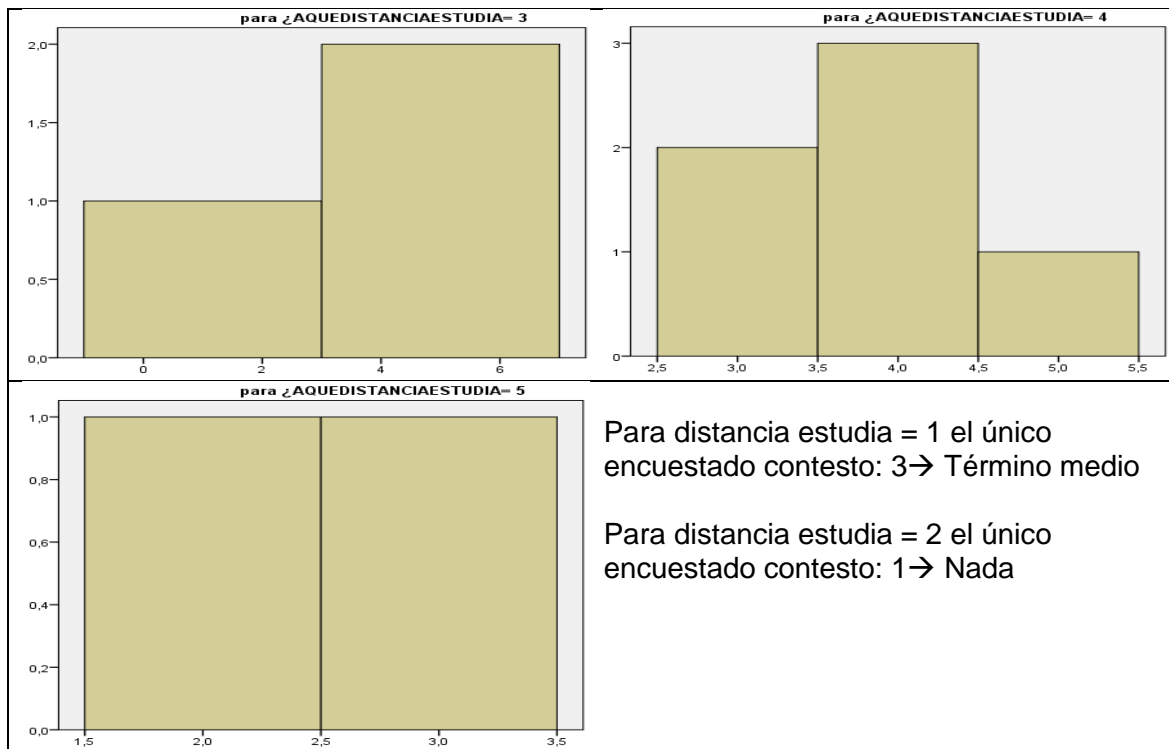
**Figura 179: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 18.Negocios**



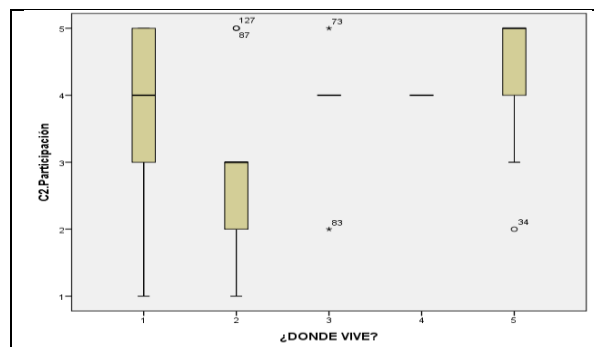
**Figura 180: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 20.Reducción de la pobreza**



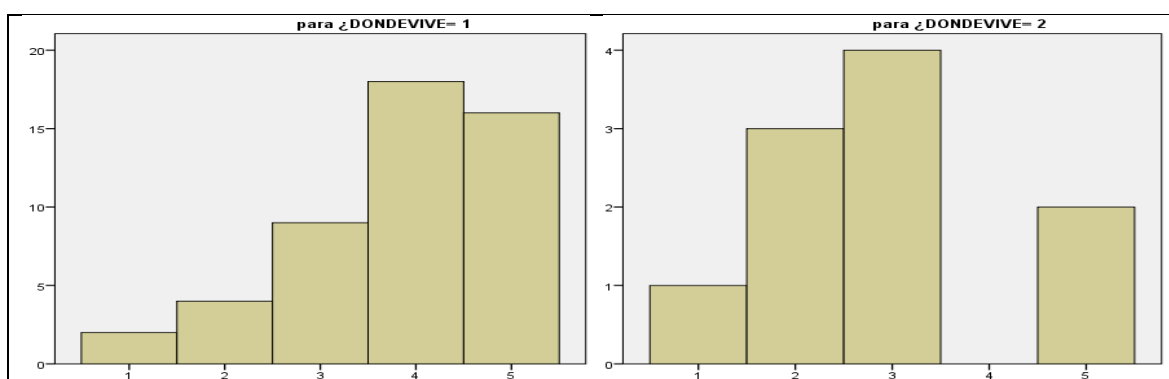
**Figura 181: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 22.Éxodo rural**

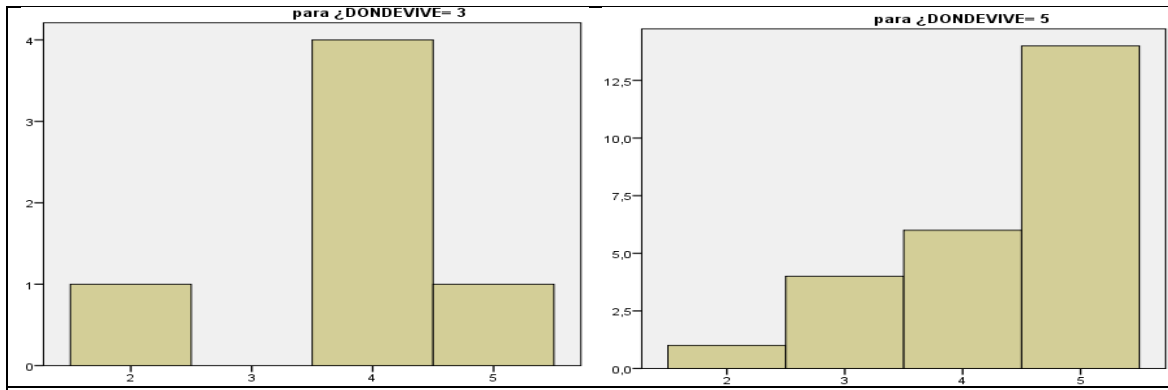


**Figura 182: Representación de las medias para la variable DONDE VIVE (Sarrión)**



**Figura 183: Representación de las frecuencias para la DONDE VIVE para la pregunta 15.Participación (Sarrión)**





Para donde vive = 4 los dos encuestados contestaron: 4 → Bastante

### 9.3.4. Histogramas y diagramas de caja de Rubielos de Mora

Figura 184: Representación de las medias para la variable EDAD (Rubielos de Mora)

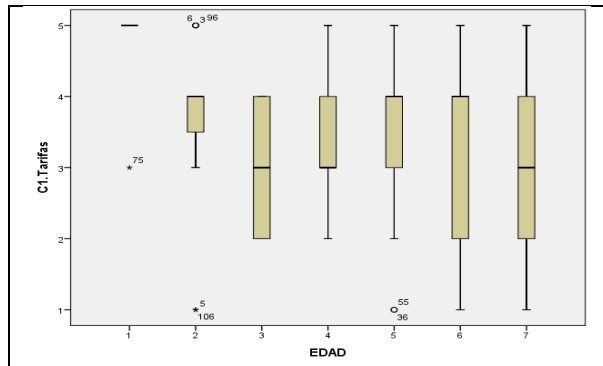
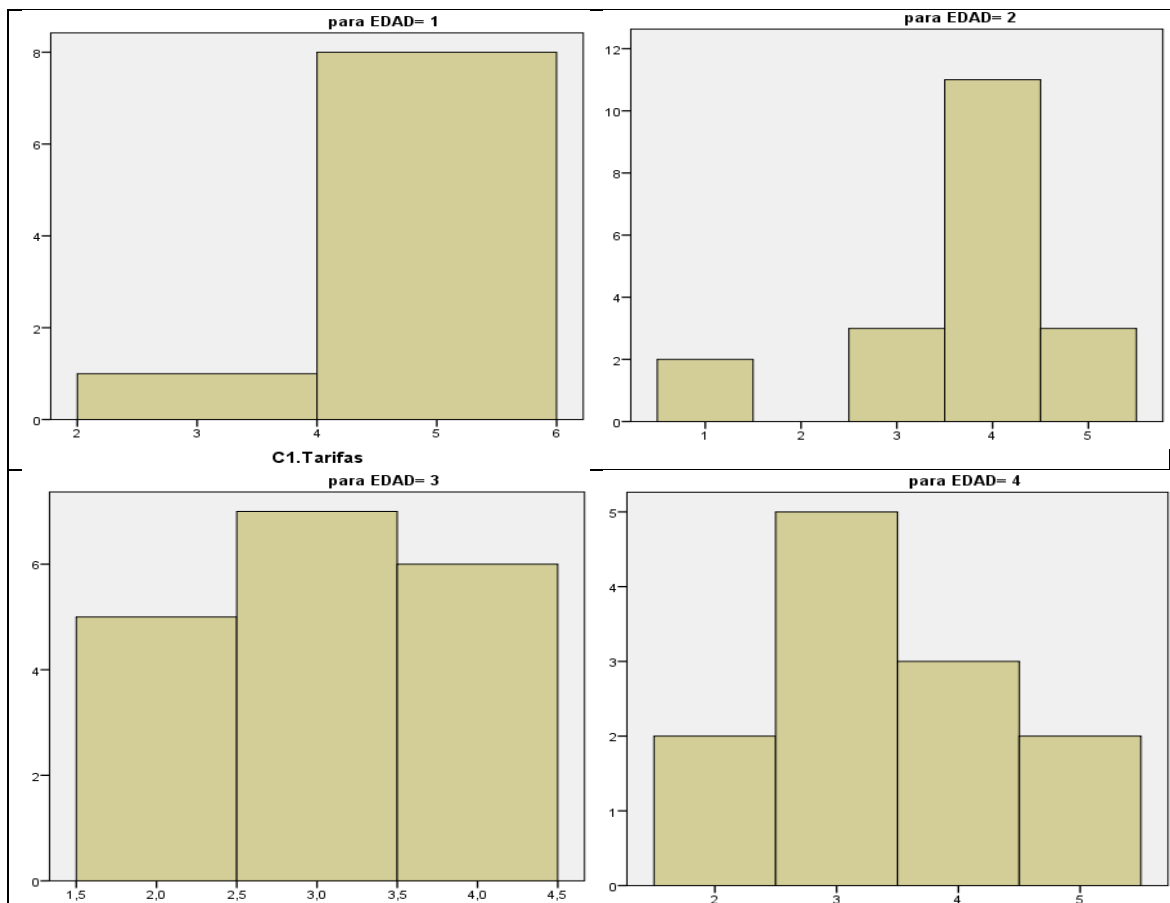


Figura 185: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 4.Tarifas (Rubielos de Mora)



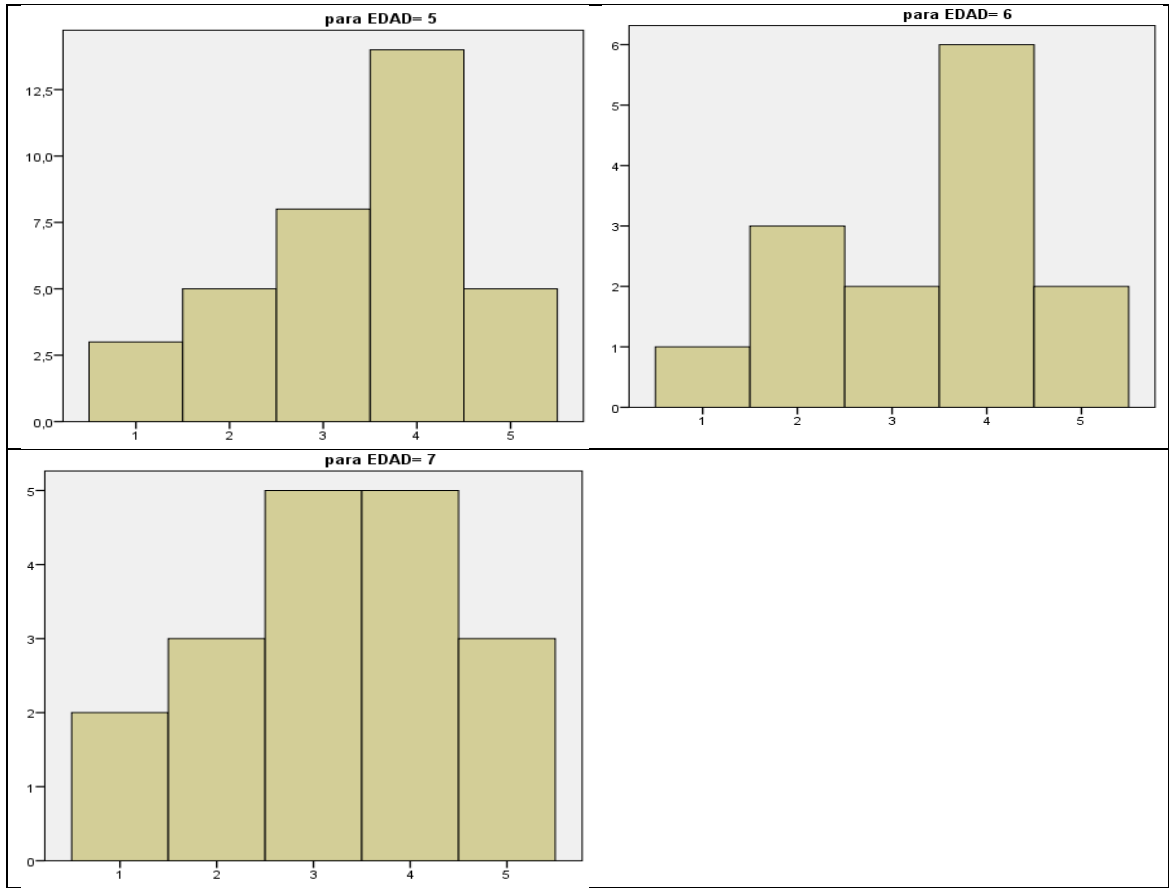
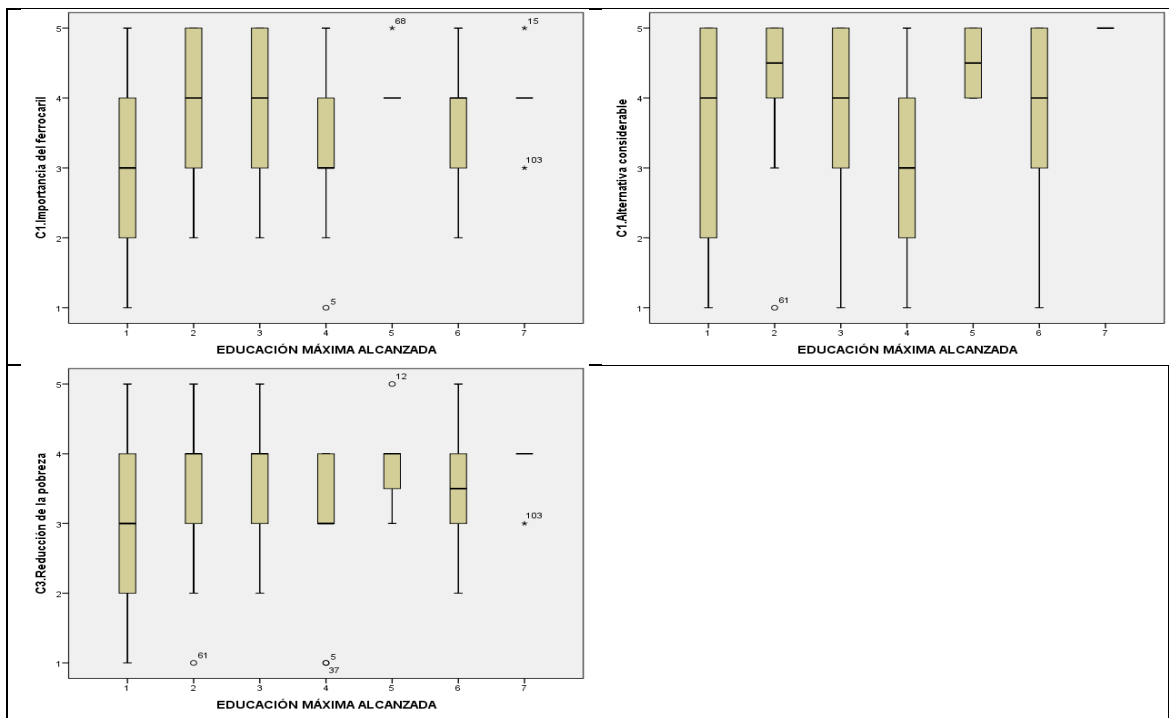
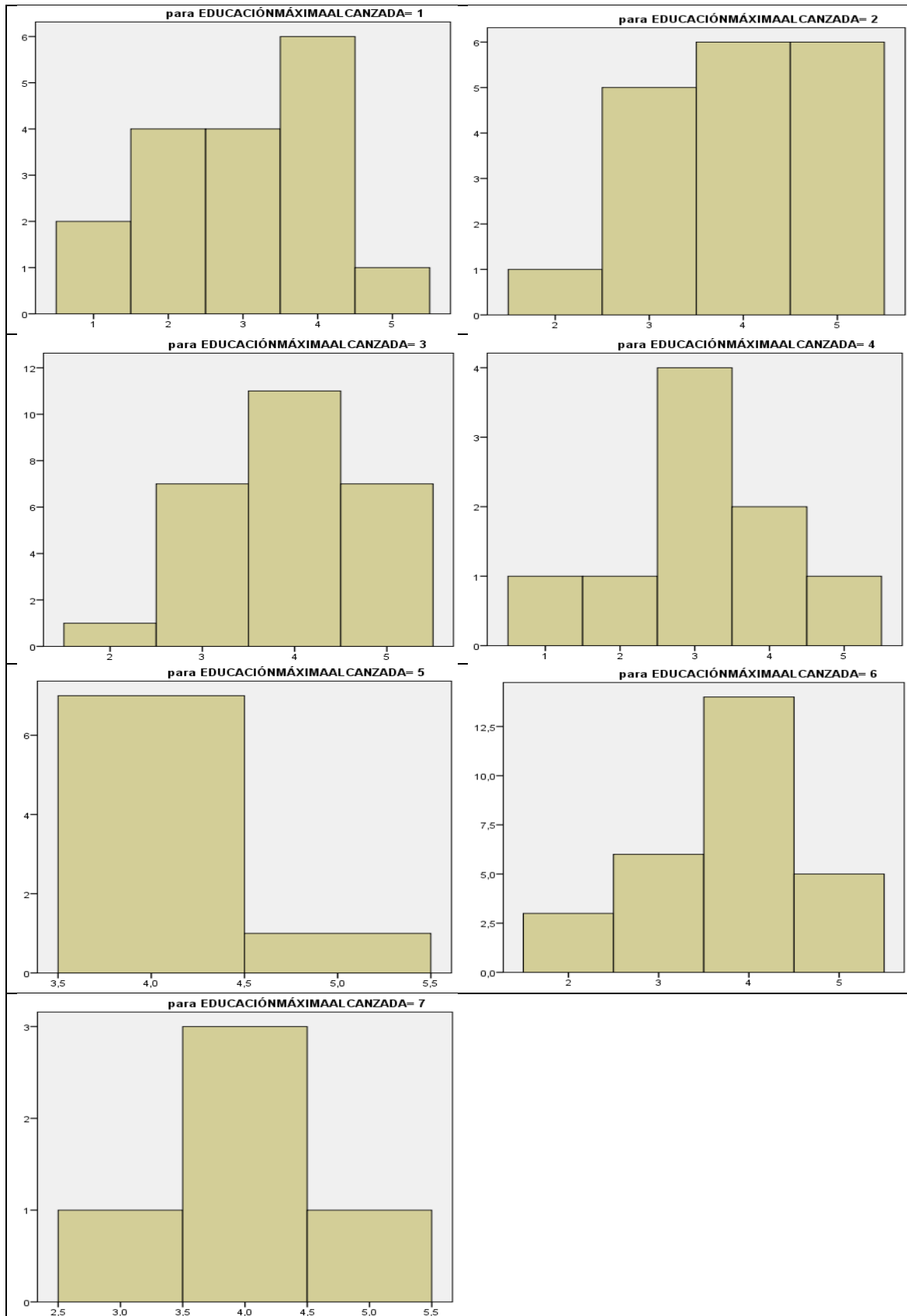


Figura 186: Representación de las medias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA (Rubielos de Mora)

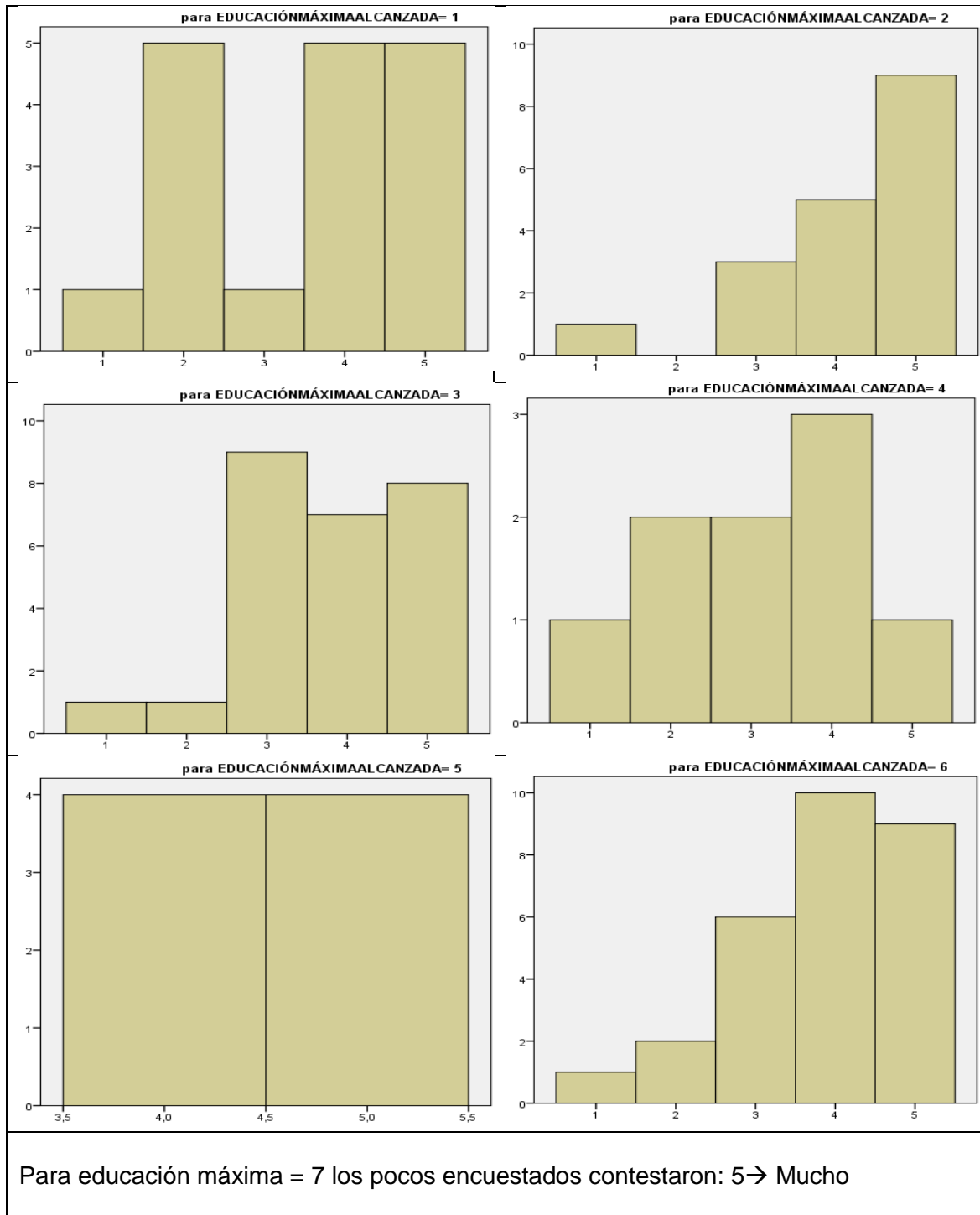




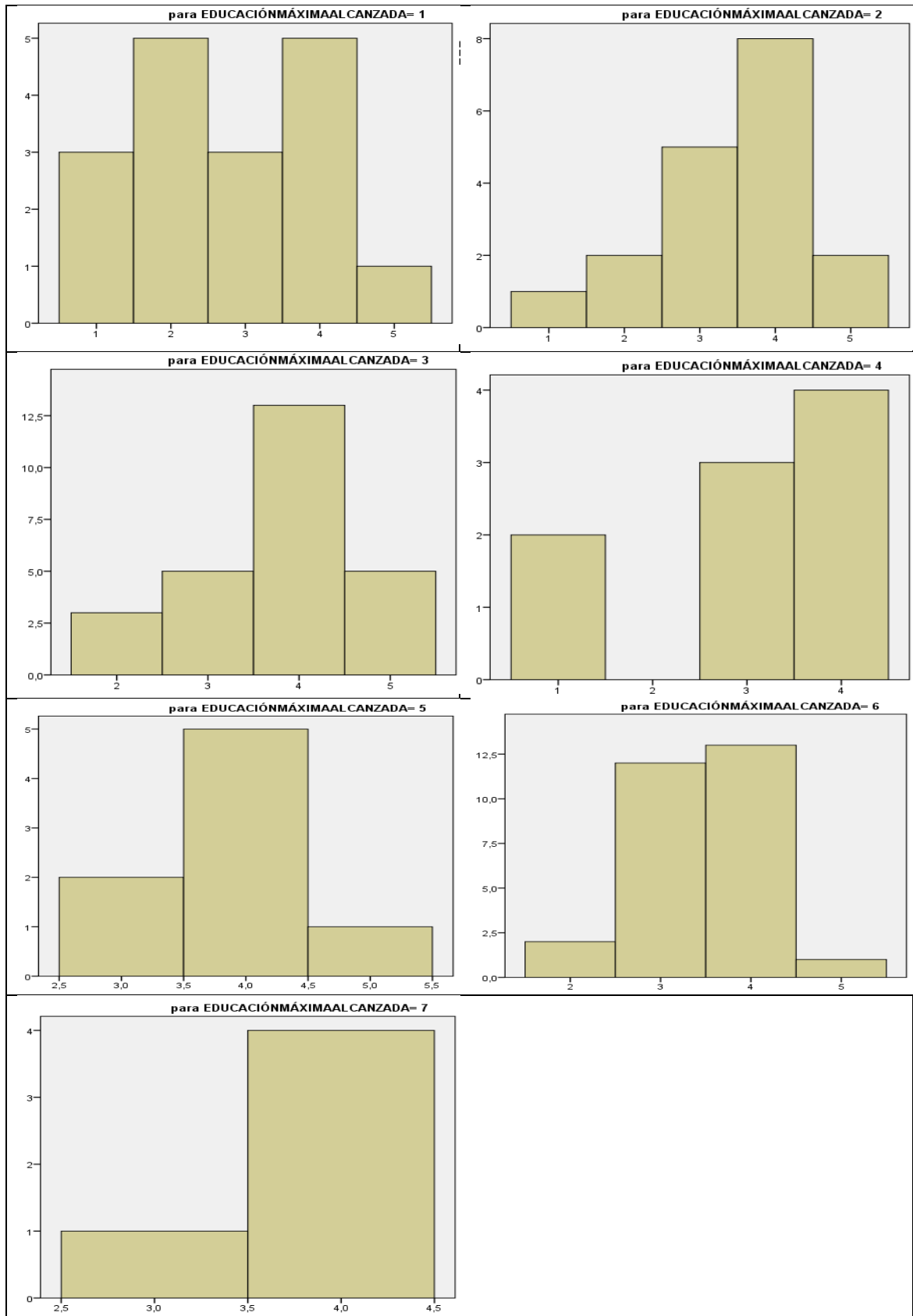
**Figura 187: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 1.Importancia del ferrocarril (Rubielos de Mora)**



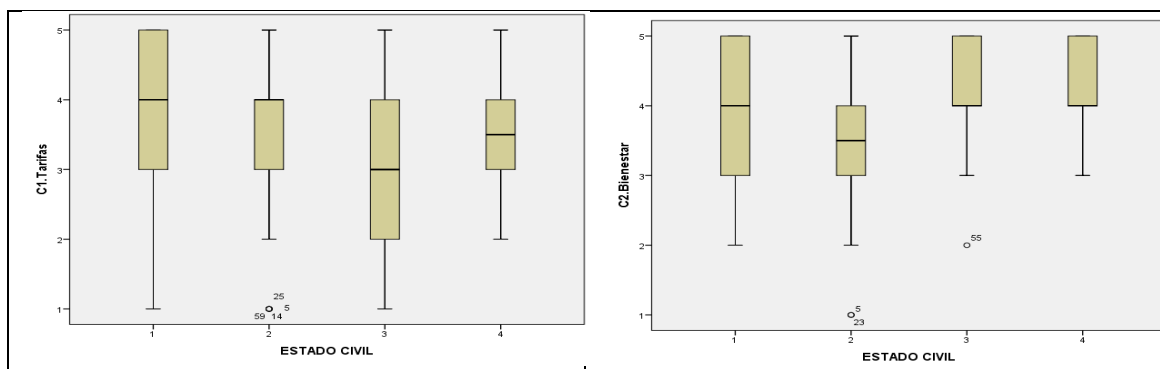
**Figura 188: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 7. Alternativa considerable (Rubielos de Mora)**



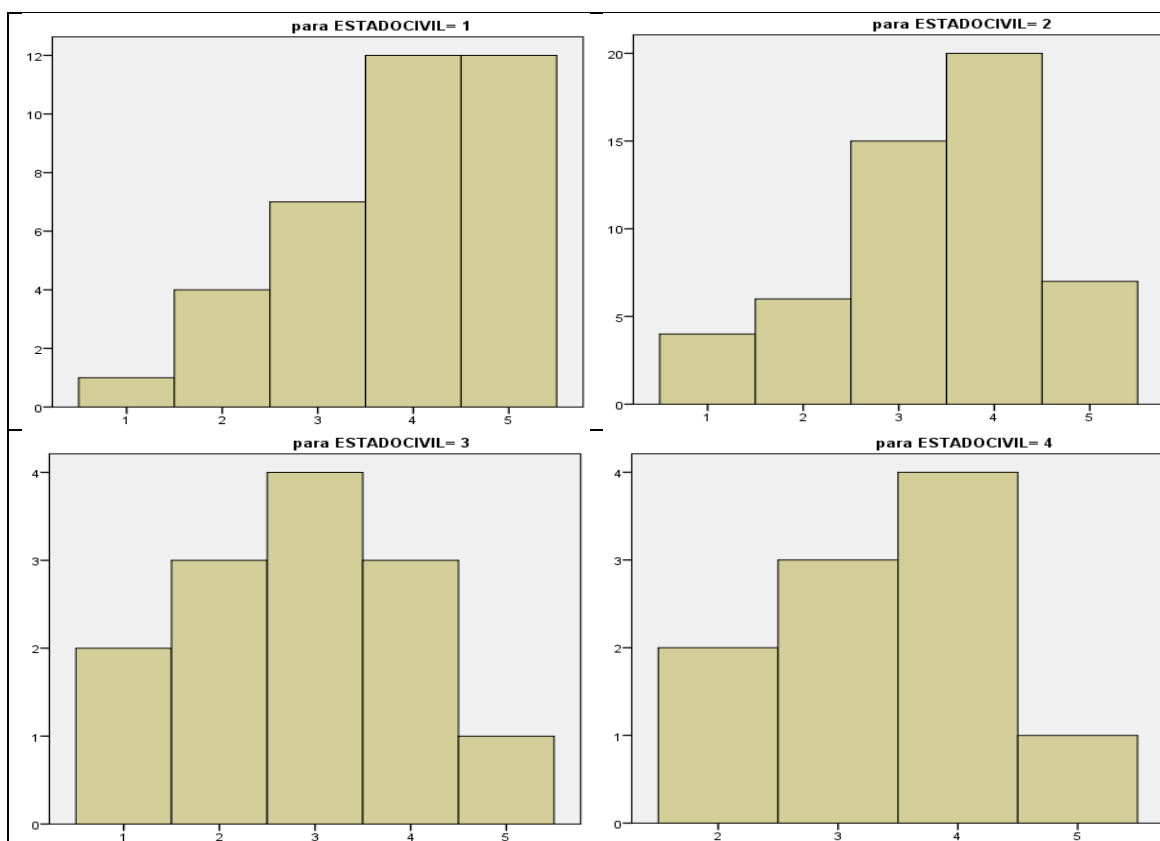
**Figura 189: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 20.Reducción de la pobreza (Rubielos de Mora)**



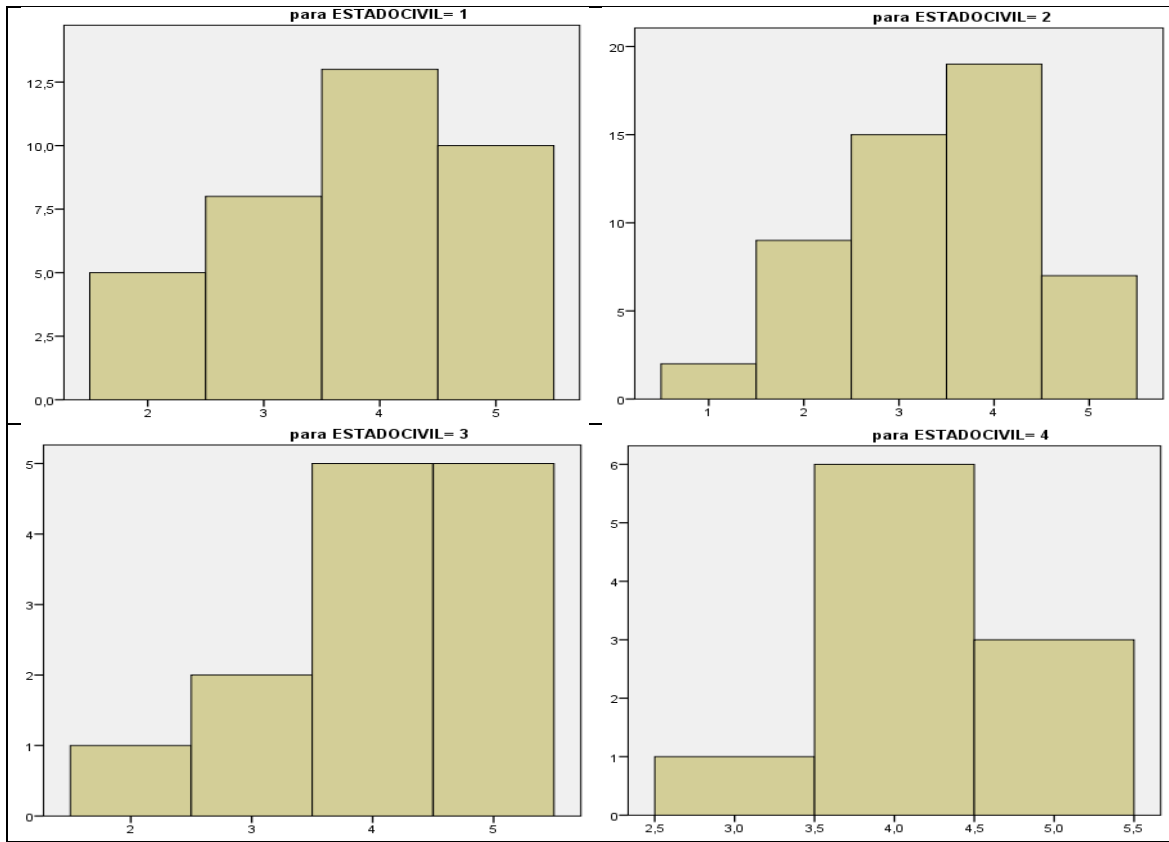
**Figura 190: Representación de las medias para la variable ESTADO CIVIL (Rubielos de Mora)**



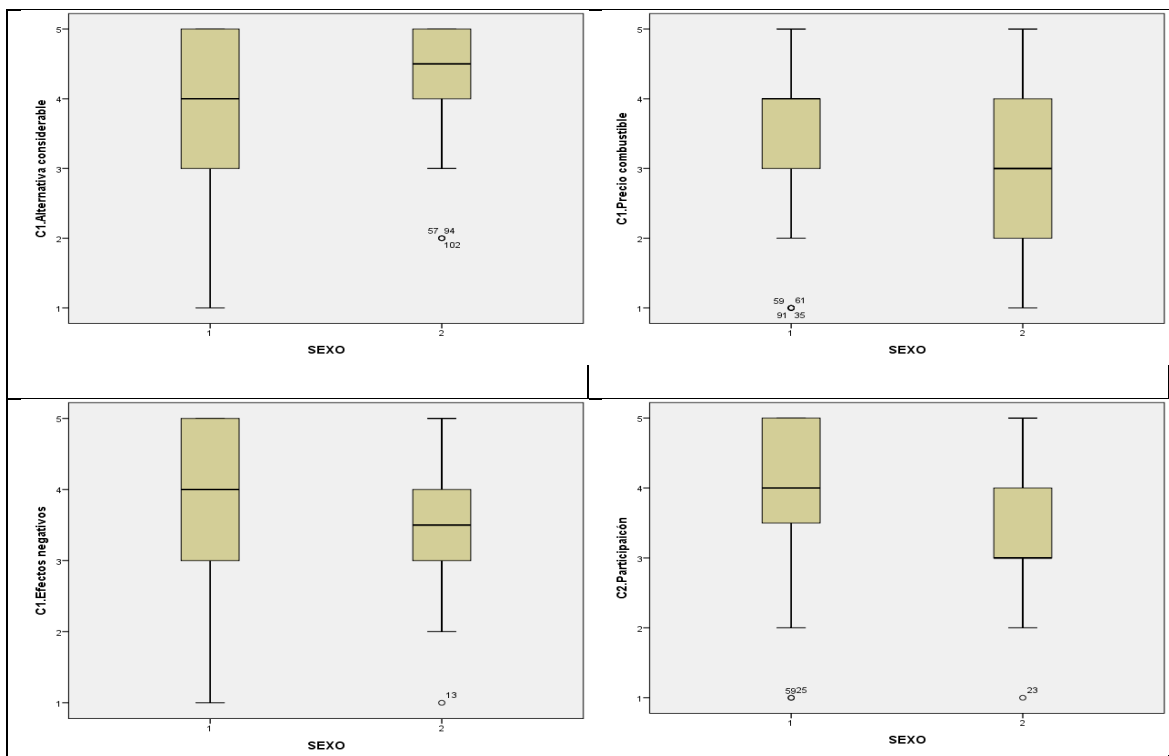
**Figura 191: Representación de las frecuencias para la variable ESTADO CIVIL para la pregunta 4.Tarifas (Rubielos de Mora)**



**Figura 192: Representación de las frecuencias para la variable ESTADO CIVIL para la pregunta 12.Bienestar (Rubielos de Mora)**



**Figura 193: Representación de las medias para la variable GÉNERO (Rubielos de Mora)**



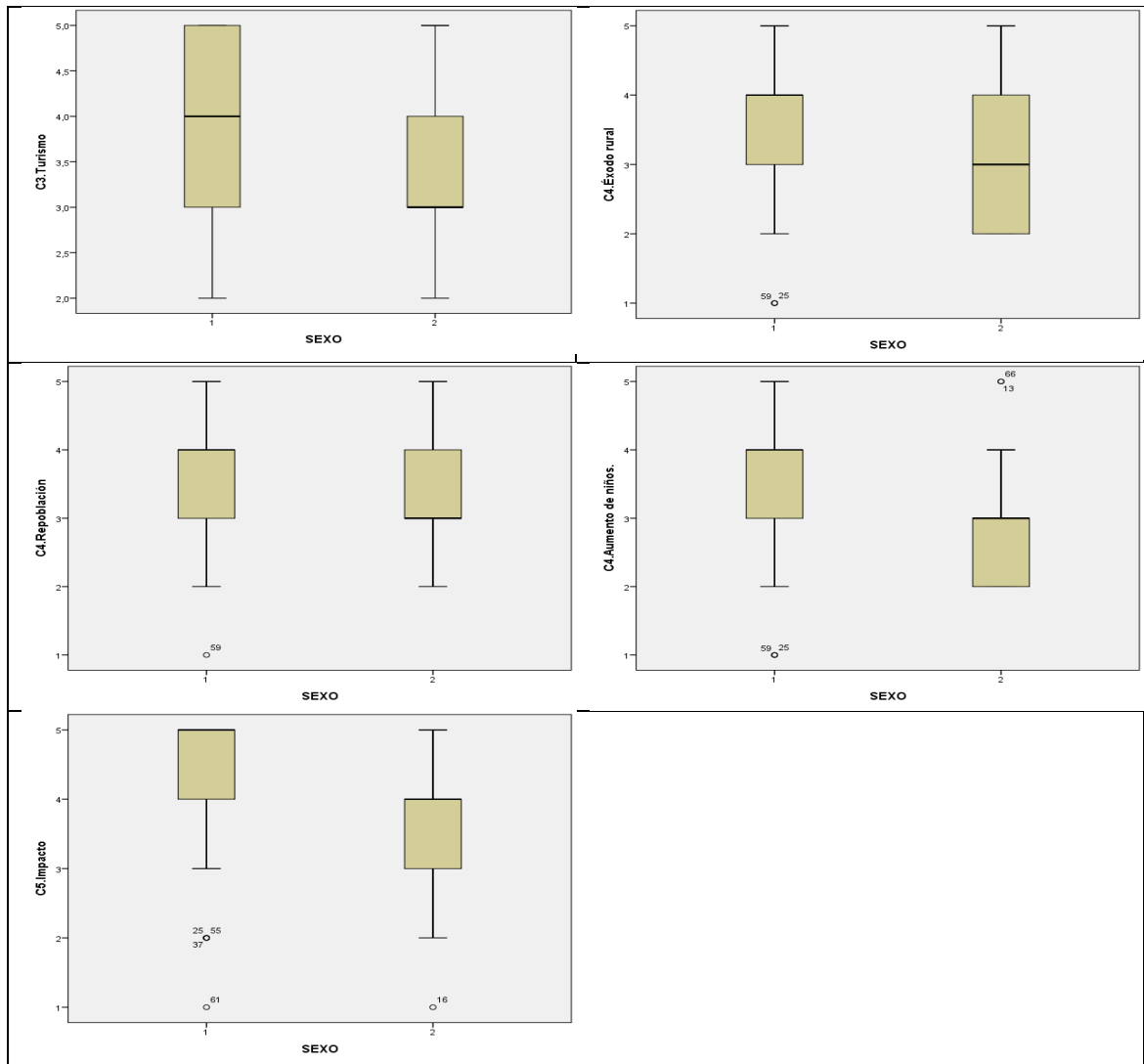
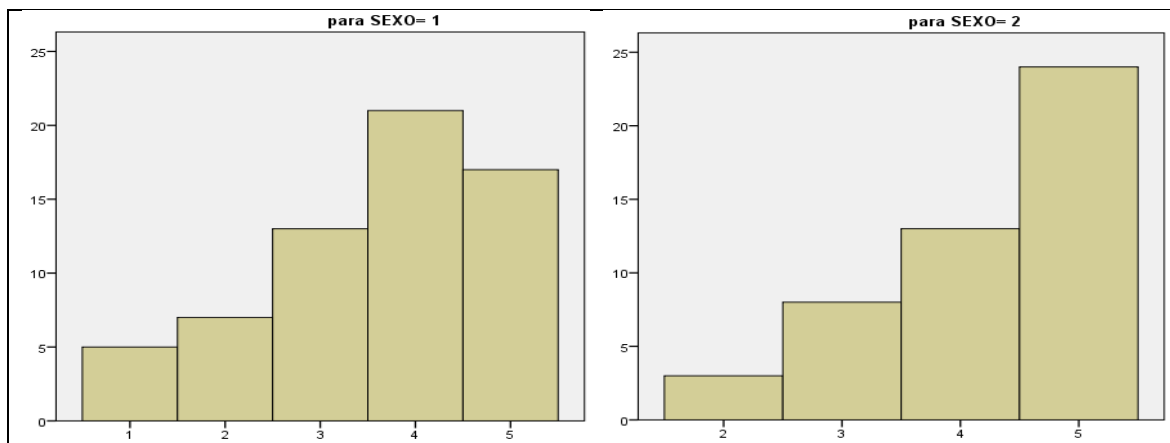
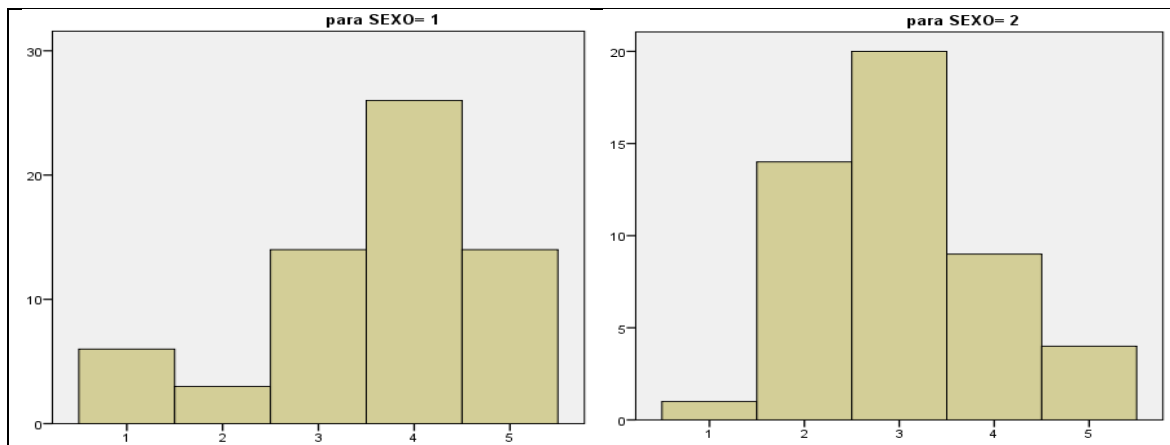


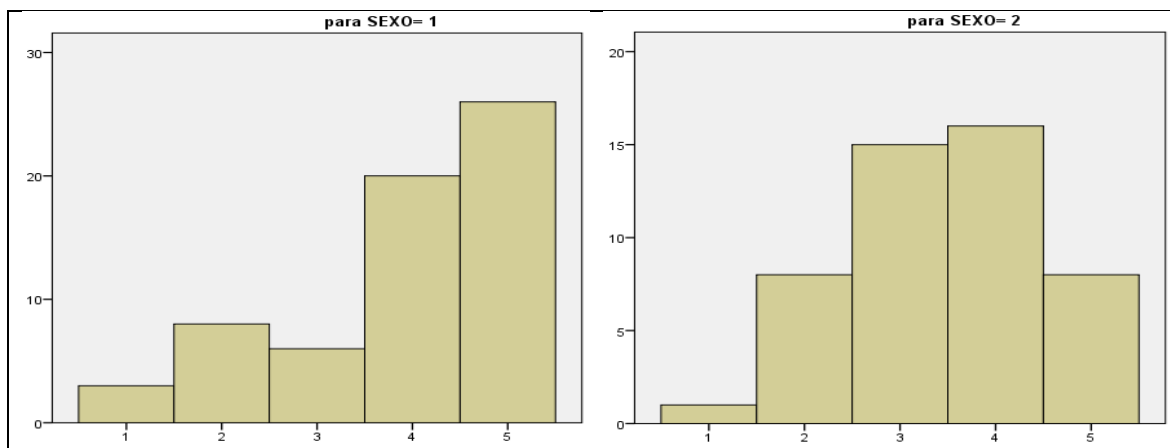
Figura 194: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 7.Alternativa considerable (Rubielos de Mora)



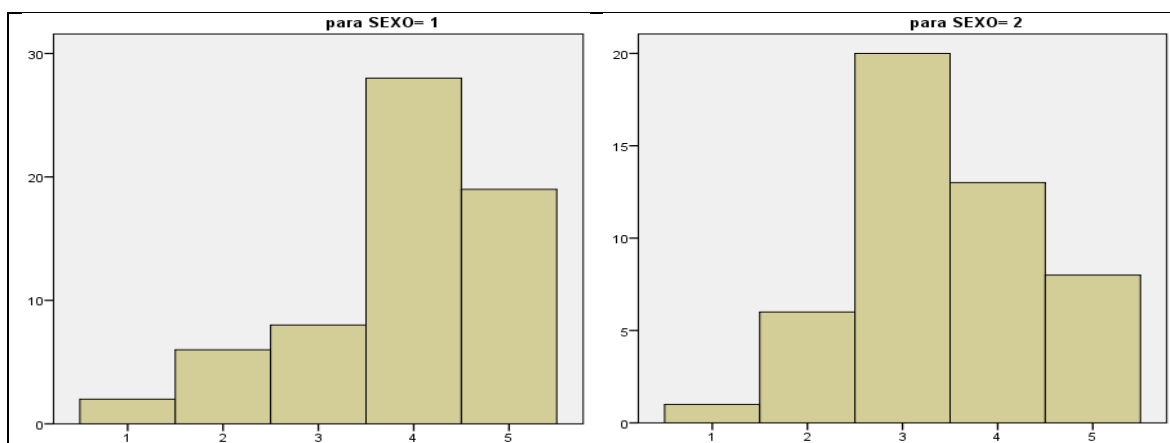
**Figura 195: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 9.Precio del combustible (Rubielos de Mora)**



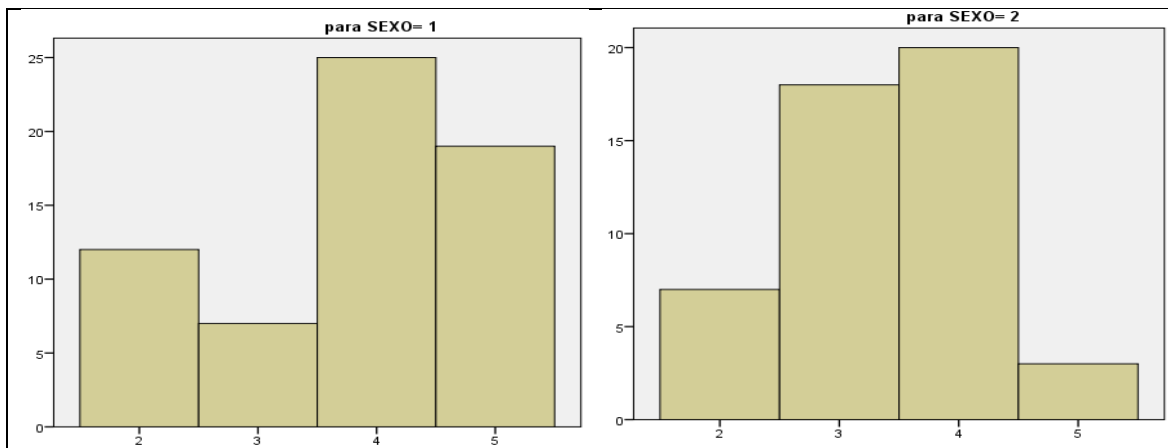
**Figura 196: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 10.Efectos negativos (Rubielos de Mora)**



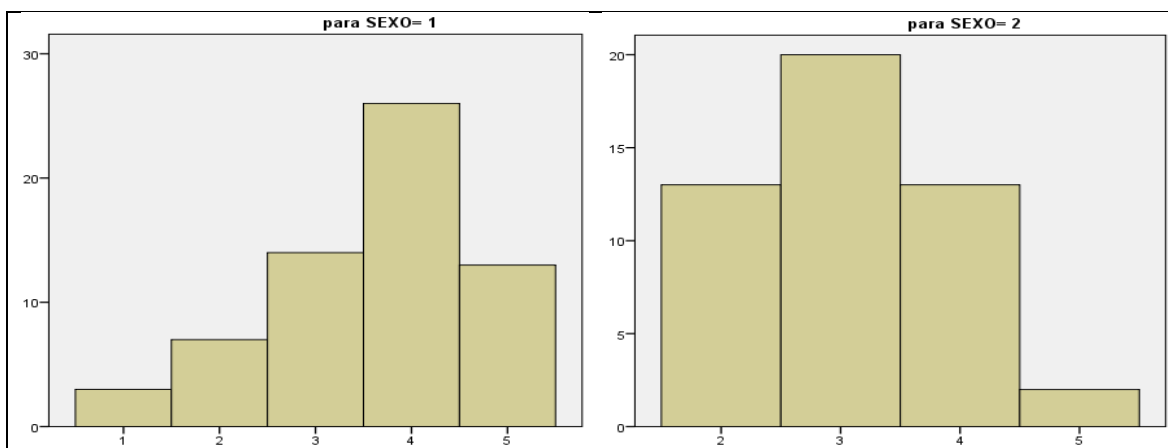
**Figura 197: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 15.Participación (Rubielos de Mora)**



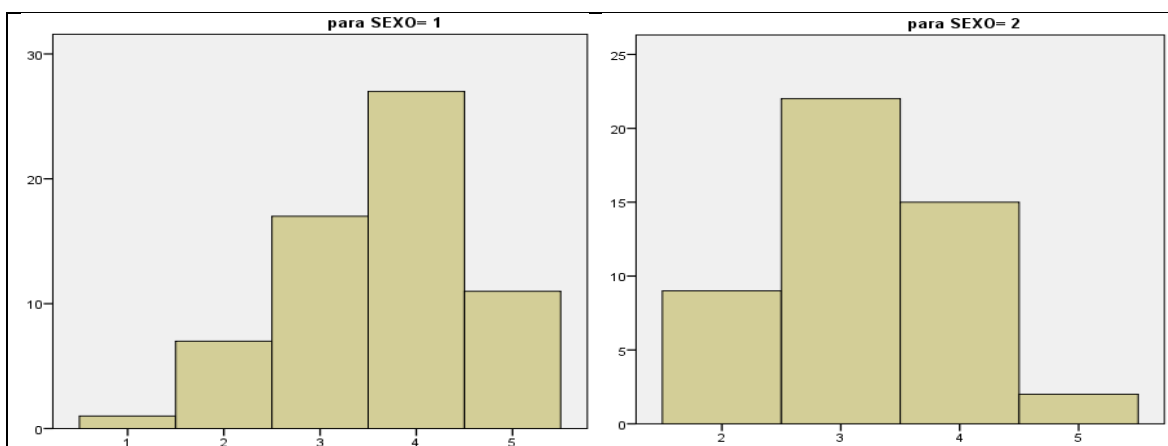
**Figura 198: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 17.Turismo (Rubielos de Mora)**



**Figura 199: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 22.Éxodo Rural (Rubielos de Mora)**

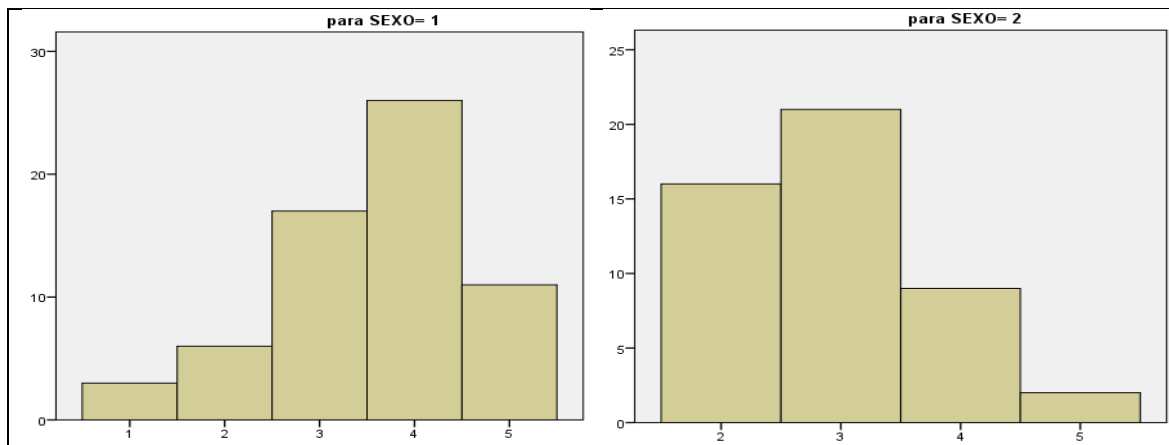


**Figura 200: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 23.Repoblación (Rubielos de Mora)**

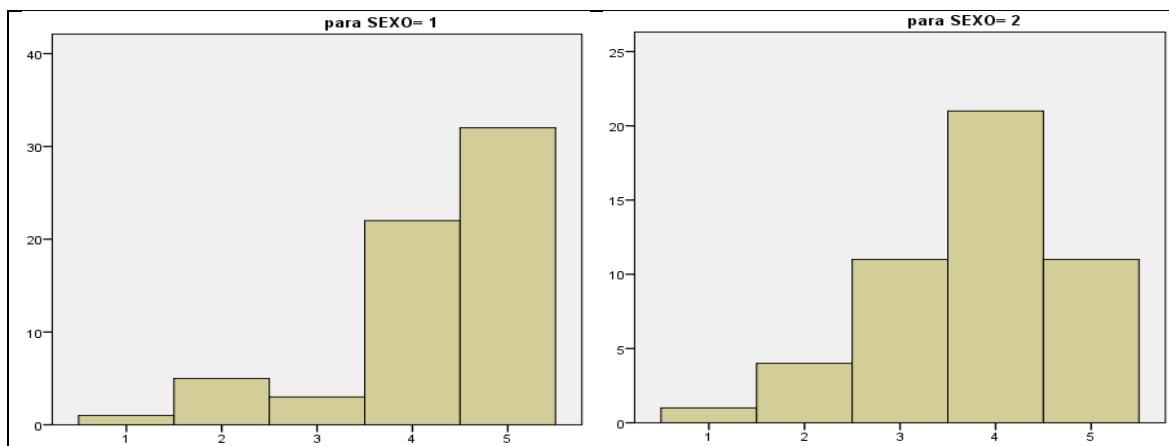




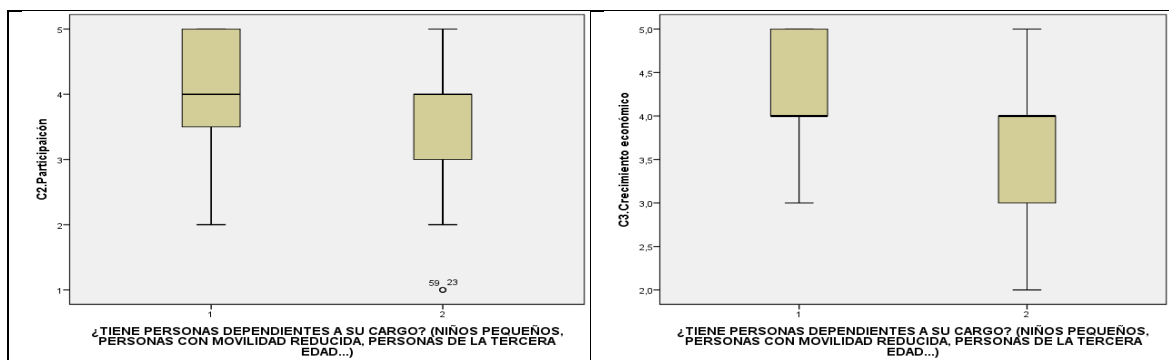
**Figura 201: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 24.Aumento de niños (Rubielos de Mora)**

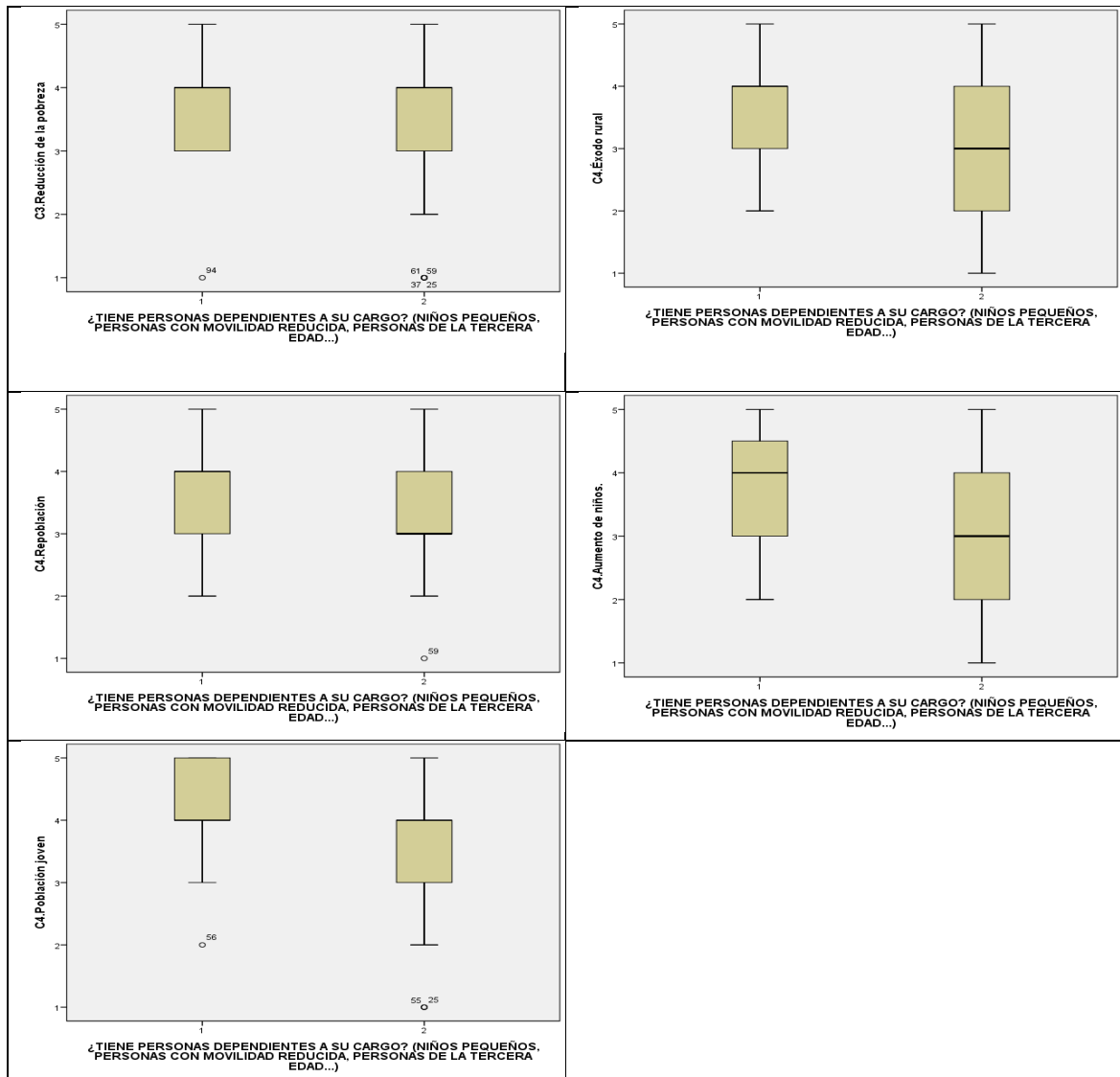


**Figura 202: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 26.Impacto (Rubielos de Mora)**

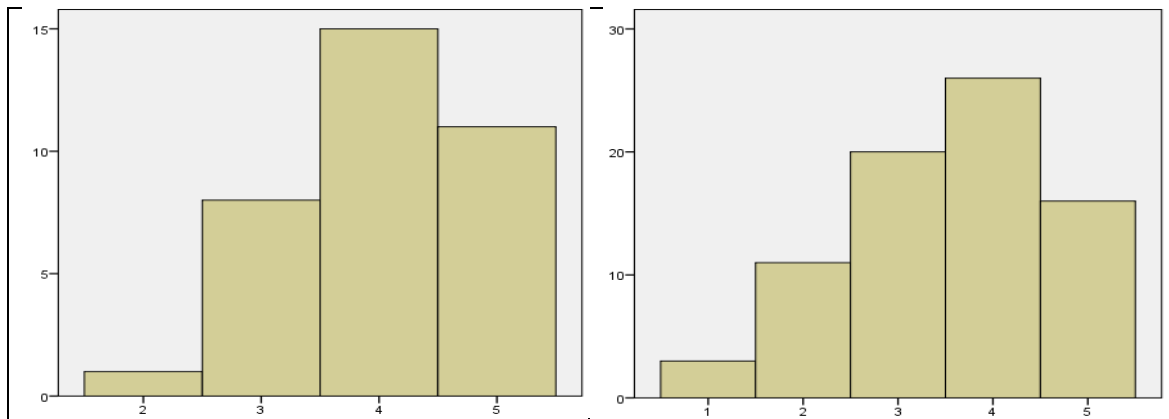


**Figura 203: Representación de las medias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Rubielos de Mora)**

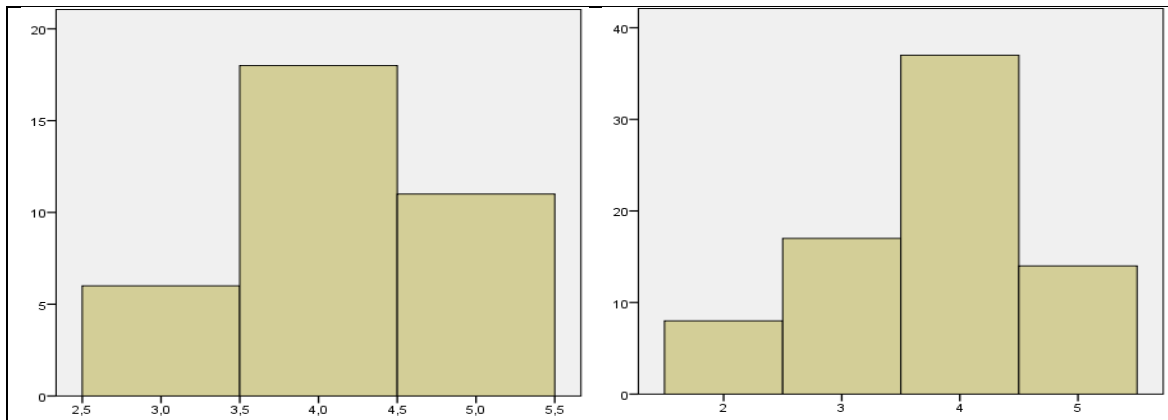




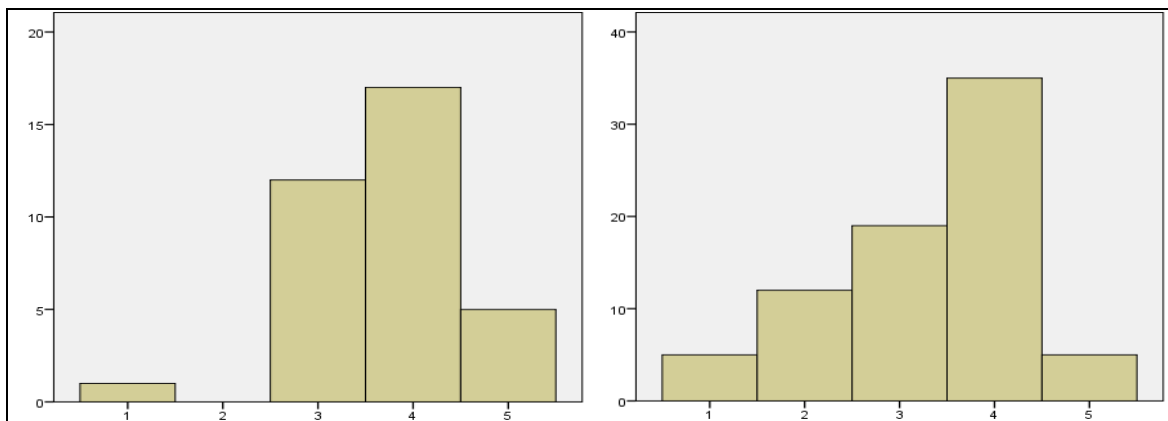
**Figura 204: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 15.Participación (Rubielos de Mora)**



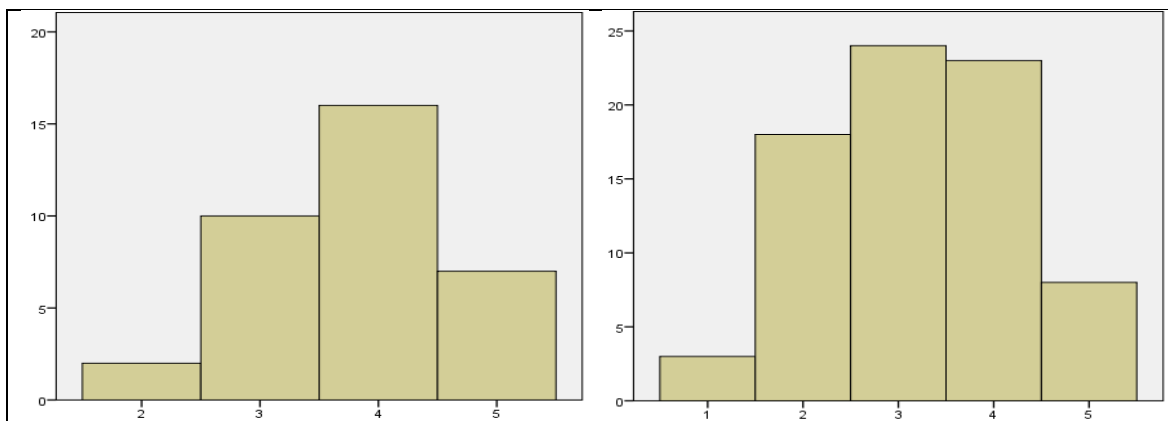
**Figura 205: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 19.Crecimiento económico (Rubielos de Mora)**



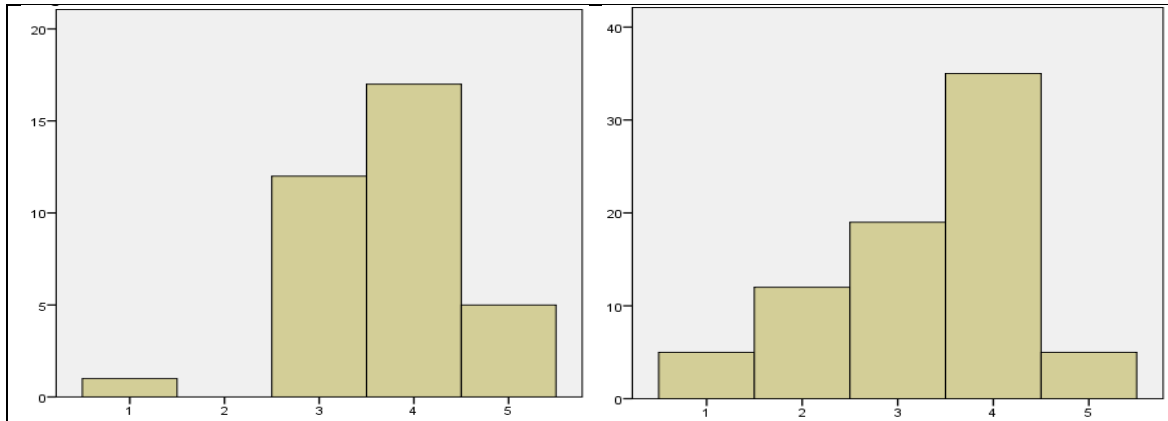
**Figura 206: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 20.Reducción de la pobreza (Rubielos de Mora)**



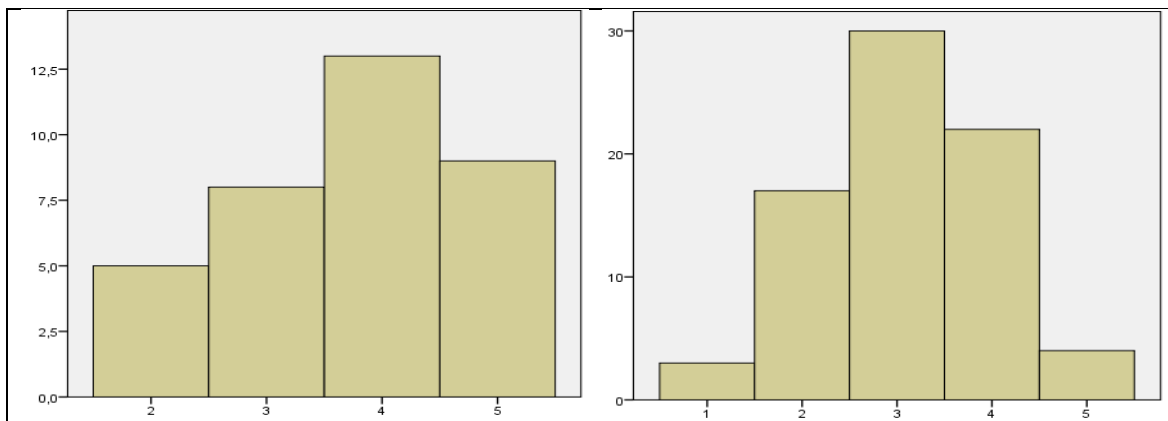
**Figura 207: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 22.Éxodo rural (Rubielos de Mora)**



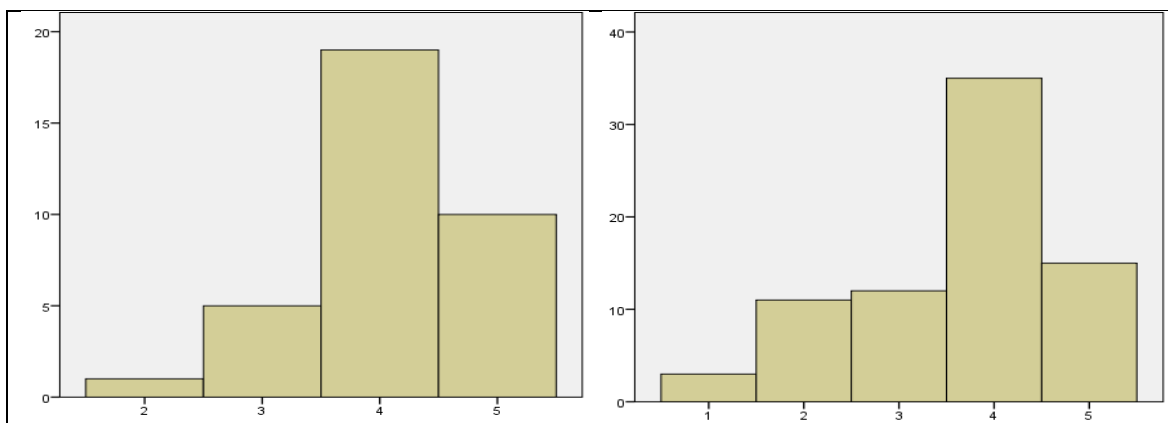
**Figura 208: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 23.Repoblación (Rubielos de Mora)**



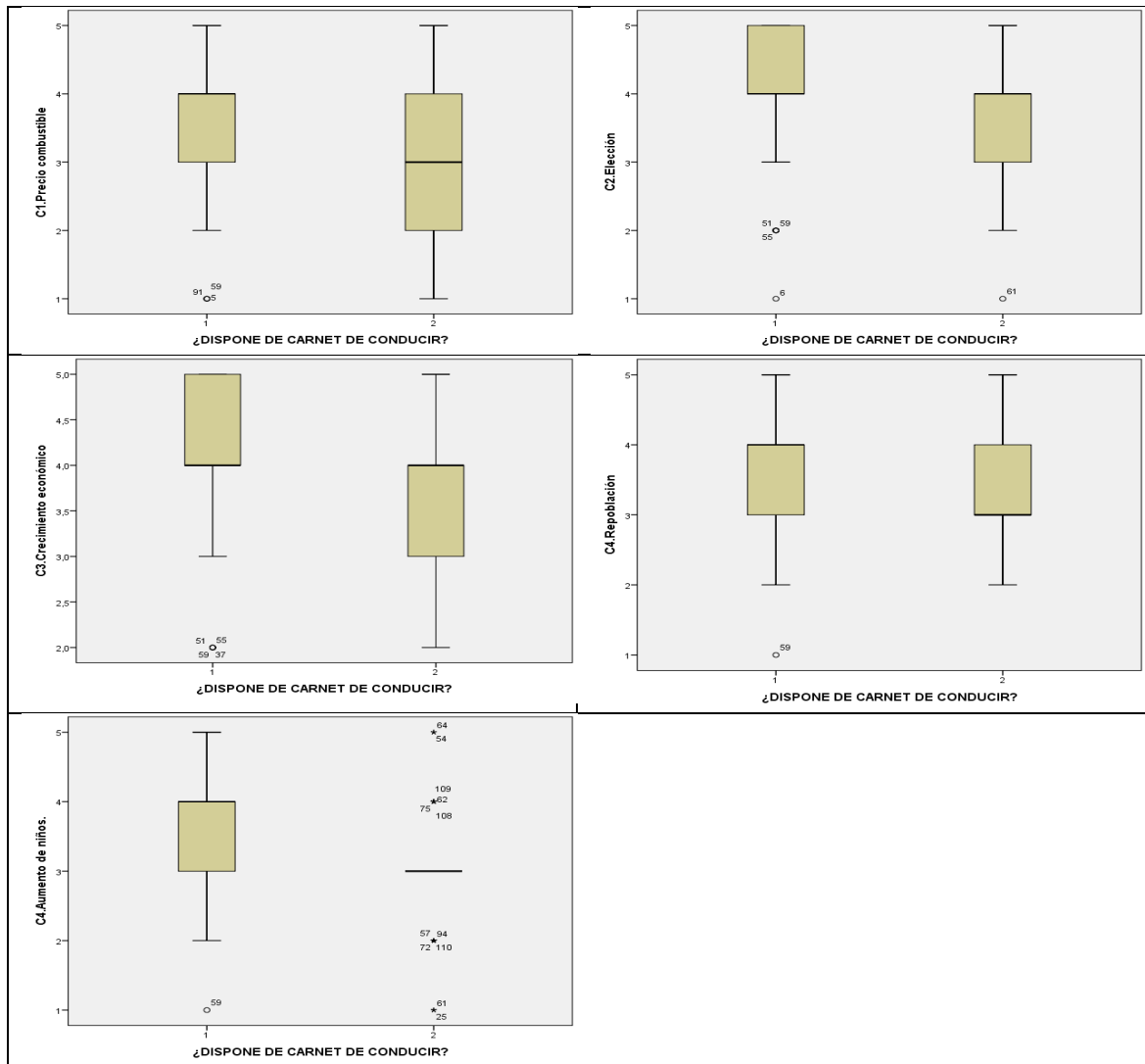
**Figura 209: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 24.Aumento de niños (Rubielos de Mora)**



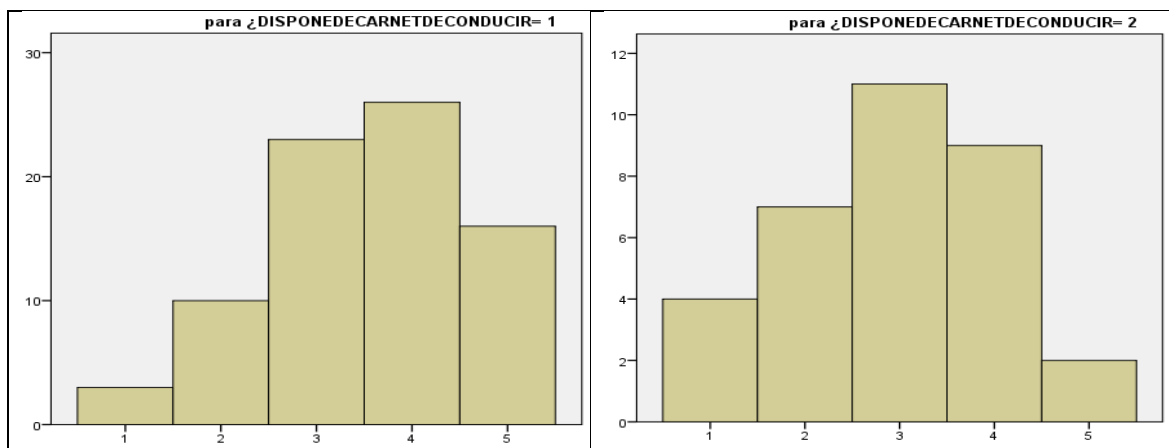
**Figura 210: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 25.Población joven (Rubielos de Mora)**



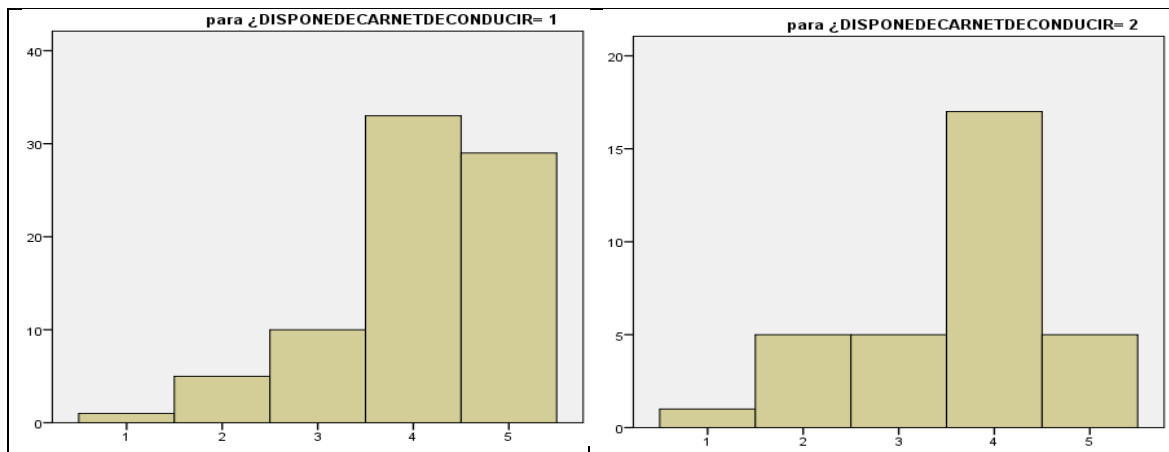
**Figura 211: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Rubielos de Mora)**



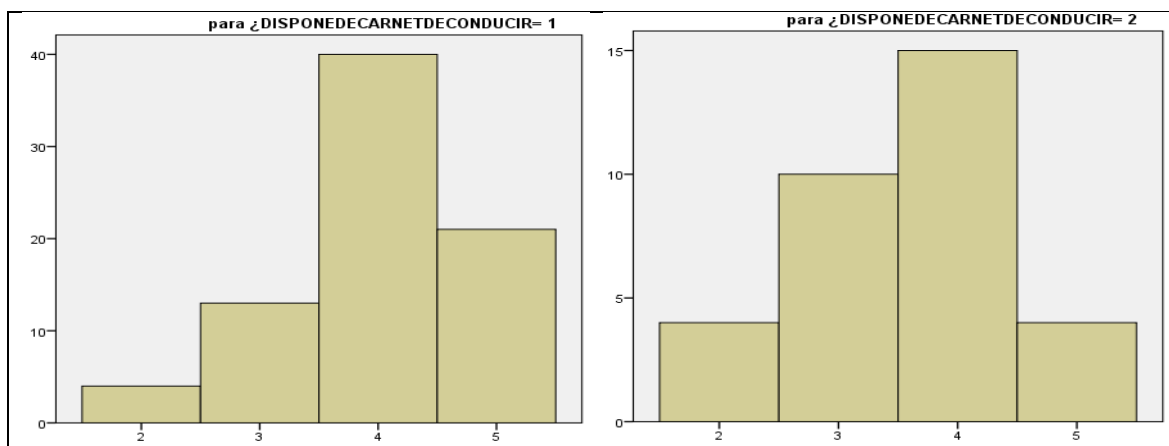
**Figura 212: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 9.Precio del combustible (Rubielos de Mora)**



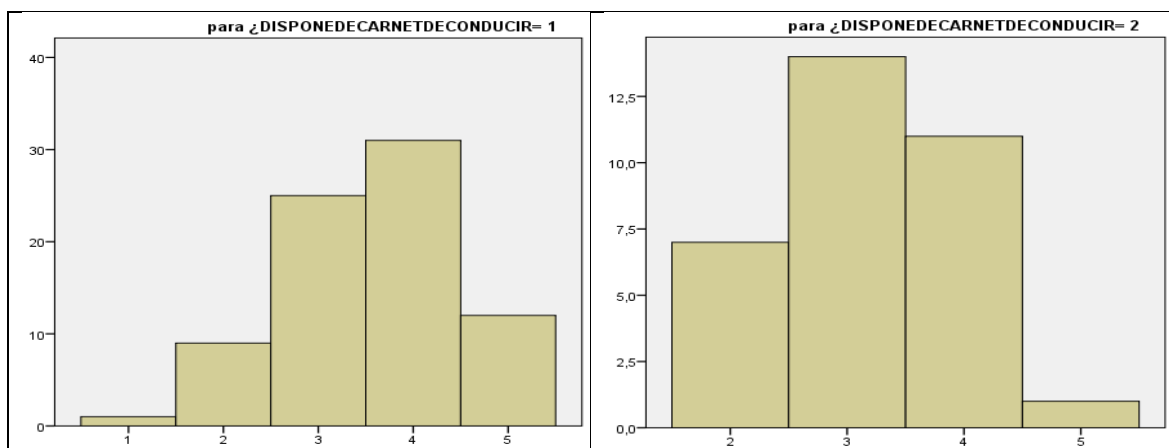
**Figura 213: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 13.Elección (Rubielos de Mora)**



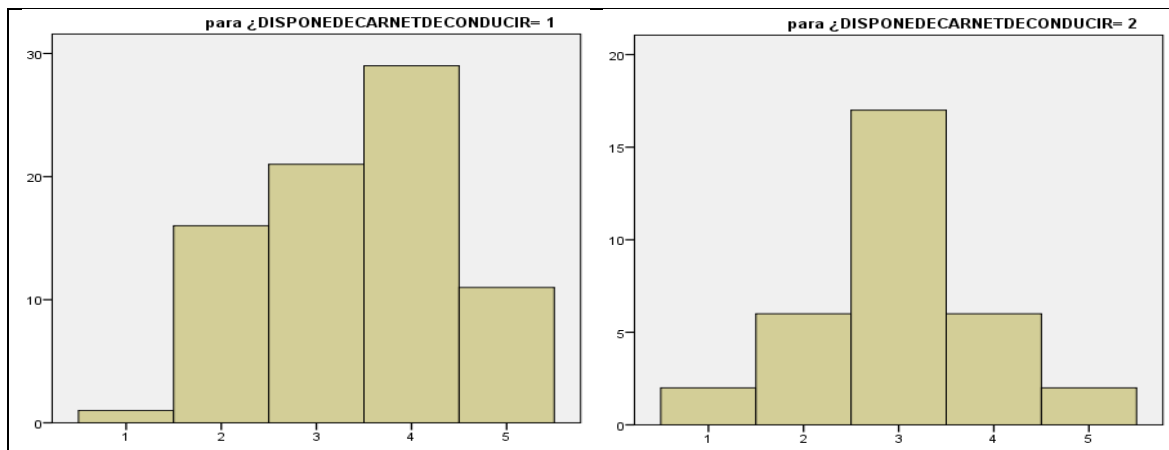
**Figura 214: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 19.Crecimiento económico (Rubielos de Mora)**



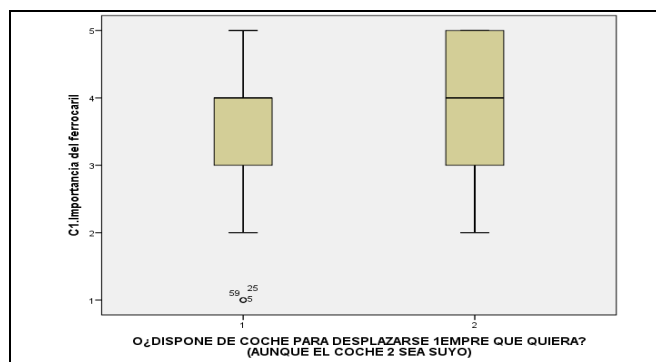
**Figura 215: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 23.Repoblación (Rubielos de Mora)**



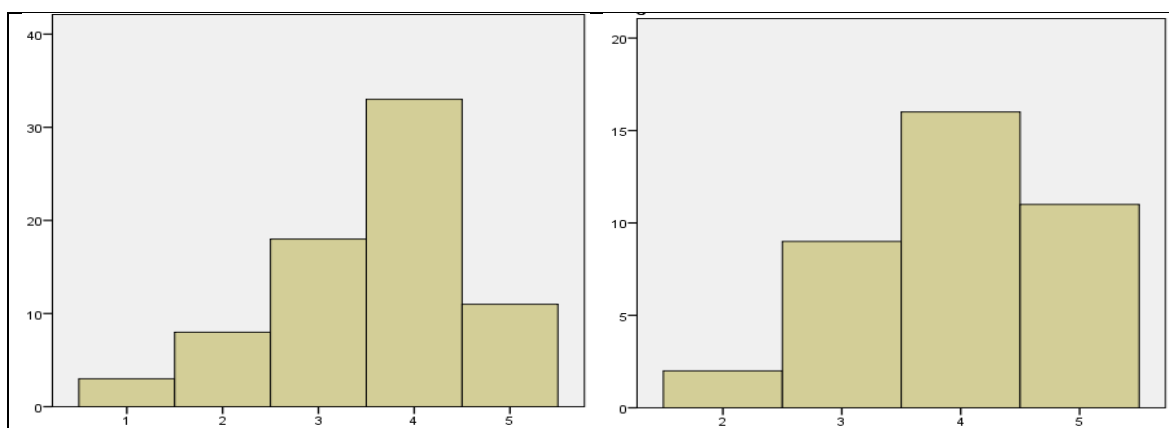
**Figura 216: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 24.Aumento de niños (Rubielos de Mora)**



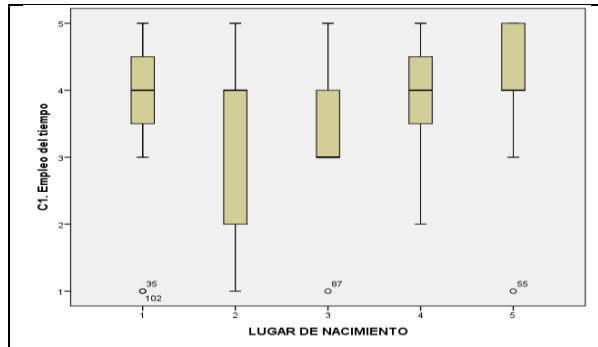
**Figura 217: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Rubielos de Mora)**



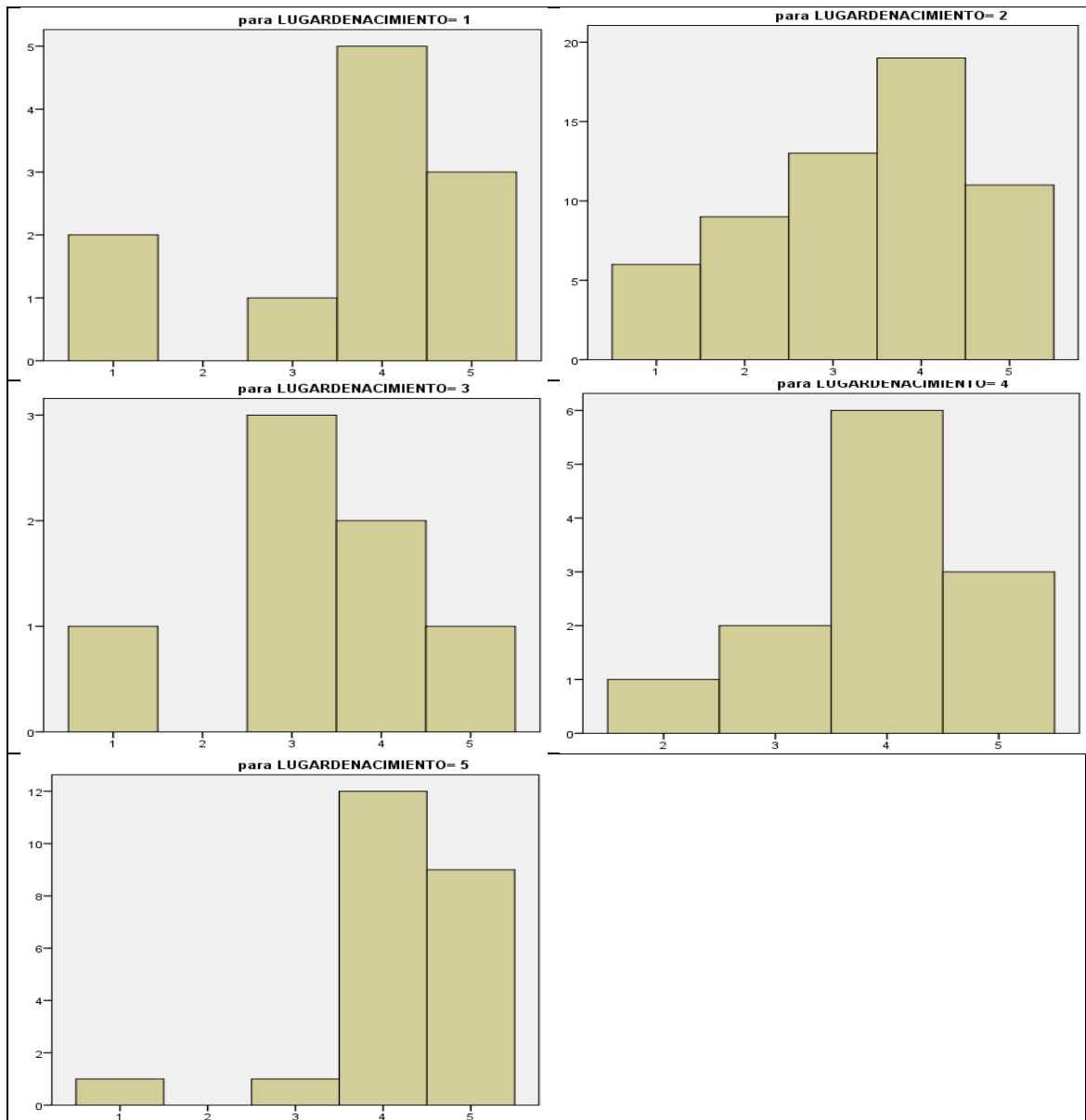
**Figura 218: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE COCHE para la pregunta 1.Importancia del Ferrocarril (Rubielos de Mora)**



**Figura 219: Representación de las medias para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Rubielos de Mora)**

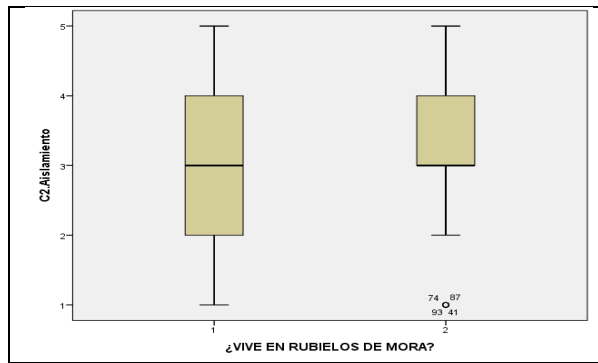


**Figura 220: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 6. Empleo del tiempo (Rubielos de Mora)**

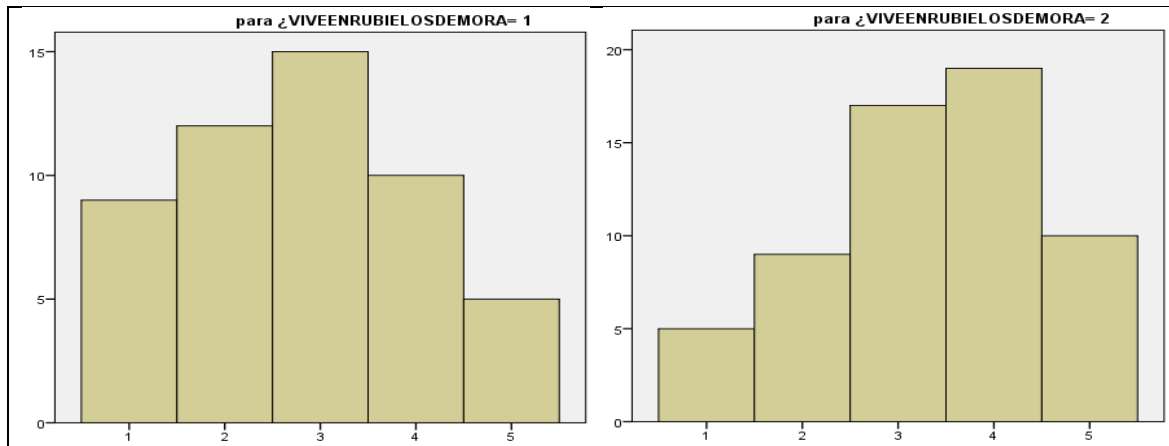




**Figura 221: Representación de las medias para la variable VIVE EN RUBIELOS DE MORA**



**Figura 222: Representación de las frecuencias para la VIVE EN RUBIELOS DE MORA para la pregunta 16.Aislamiento**



**Figura 223: Representación de las medias para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA**

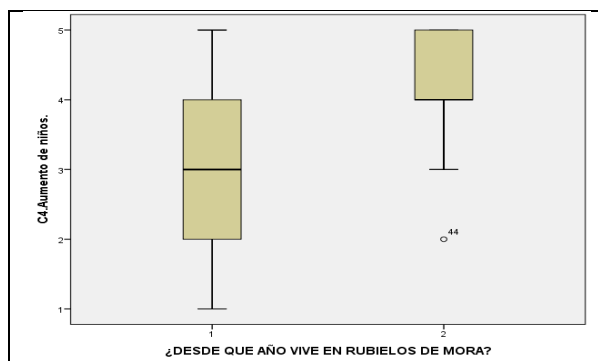


Figura 224: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA para la pregunta 24.Aumento de niños

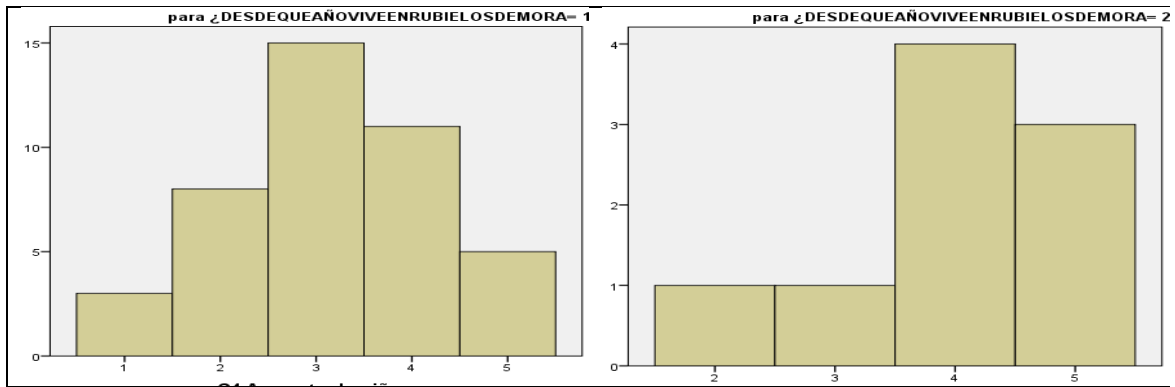


Figura 225: Representación de las medias para la variable TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA

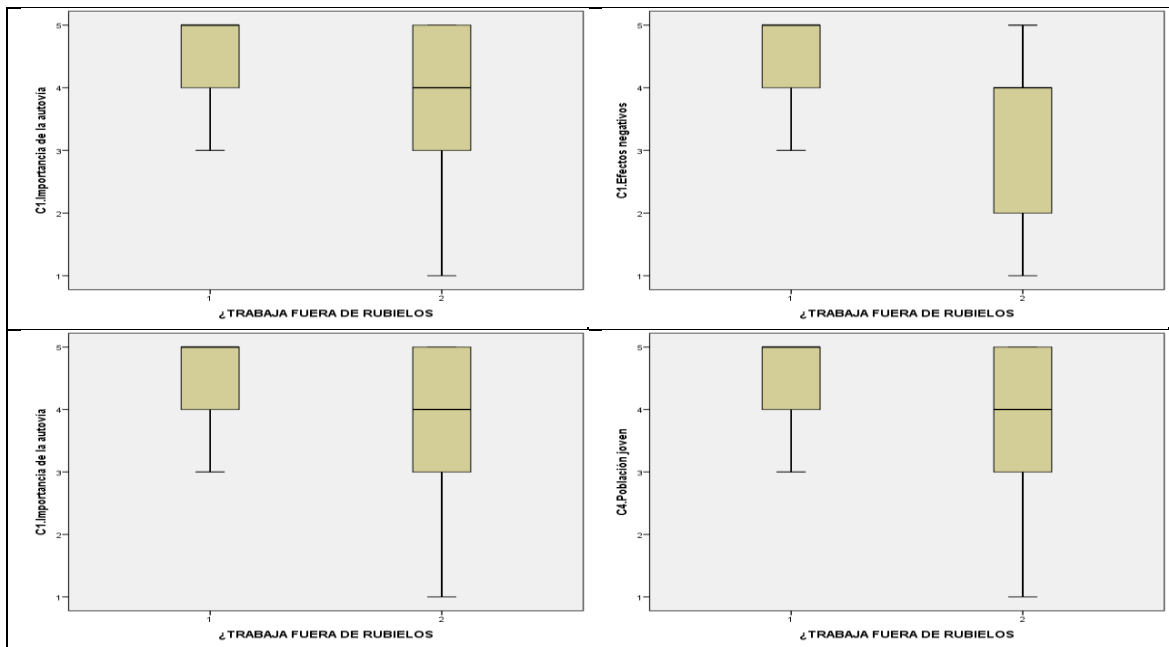
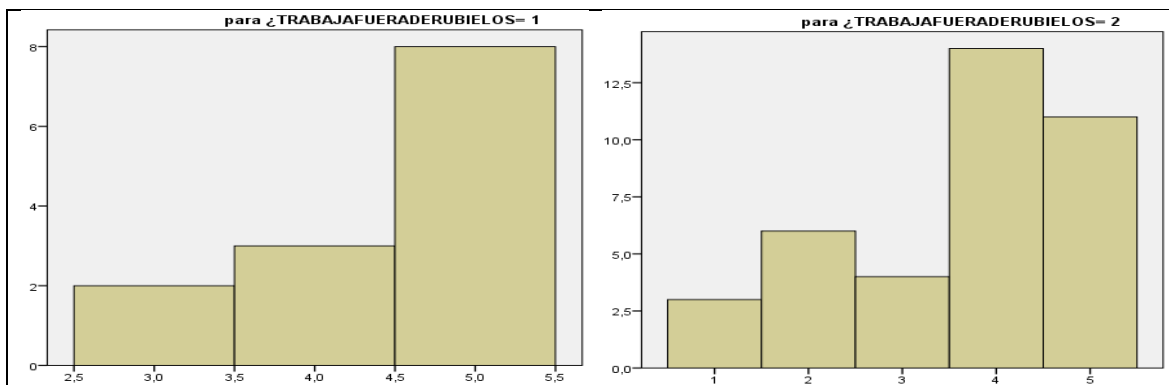
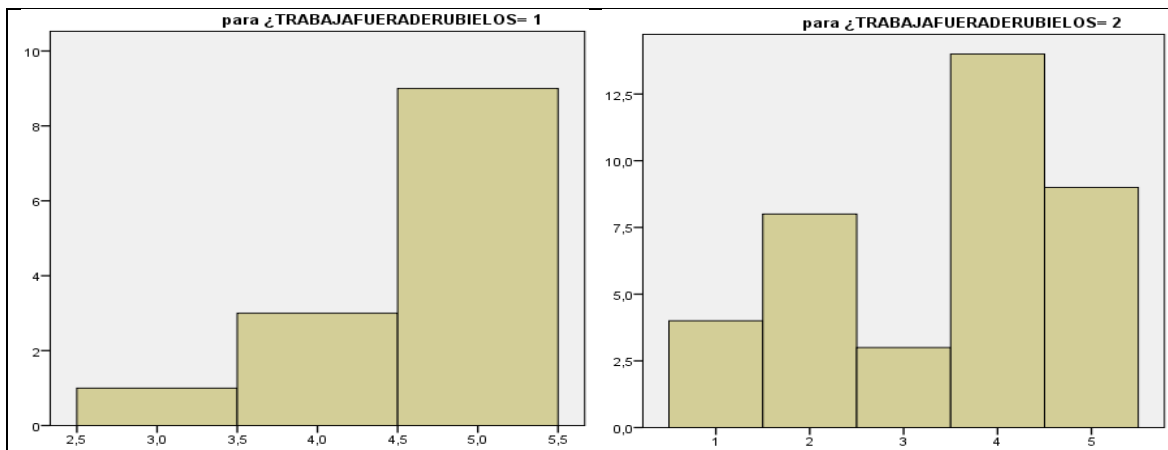


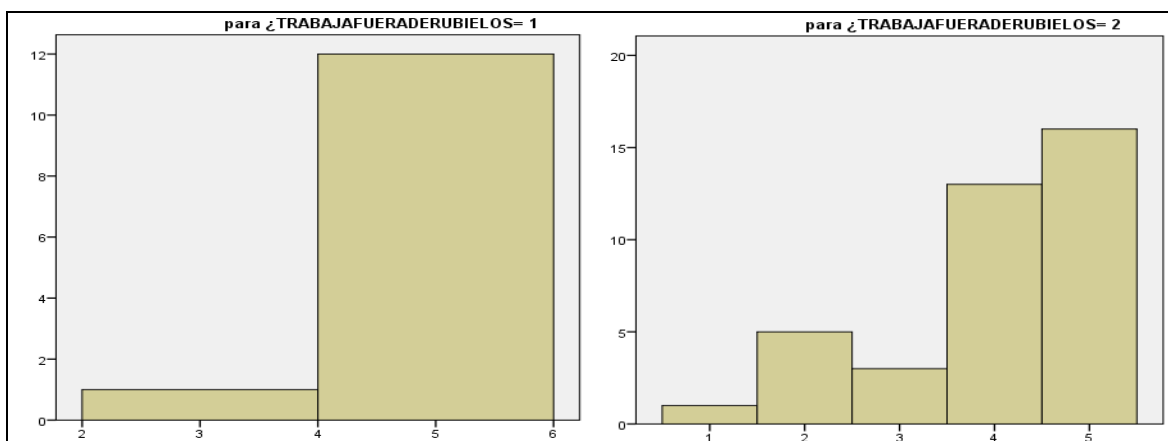
Figura 226: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 2.Importancia de la autovía



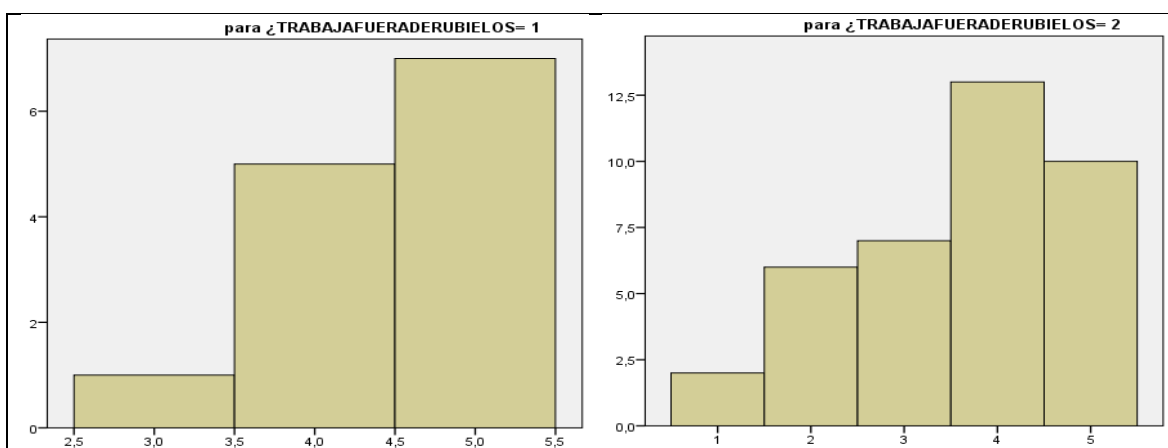
**Figura 227: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 10.Efectos negativos**



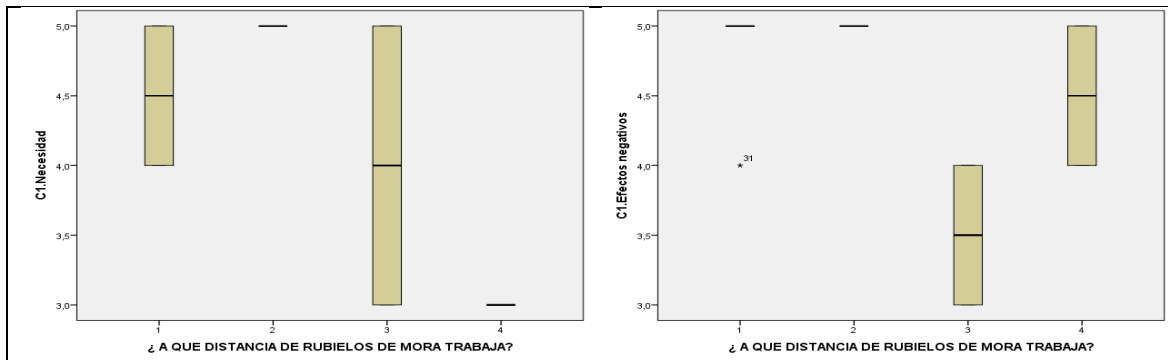
**Figura 228: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 21.Importancia de las inversiones**



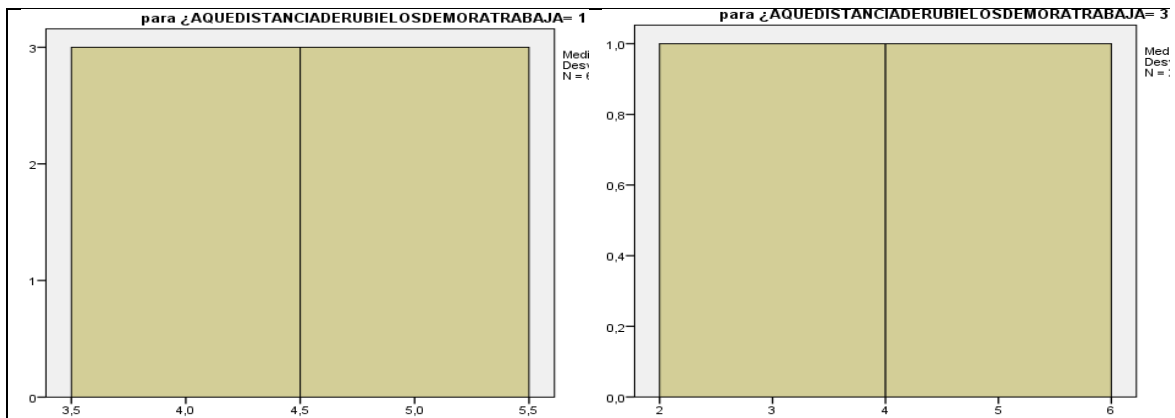
**Figura 229: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 25.Población joven**



**Figura 230: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA**



**Figura 231: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA para la pregunta 8.Necesidad**



Para distancia trabaja = 2 los dos encuestados contestaron: 5 → Mucho

Para distancia trabaja = 4 los dos encuestados contestaron: 3 → Término medio

**Figura 232: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA para la pregunta 10.Efectos negativos**

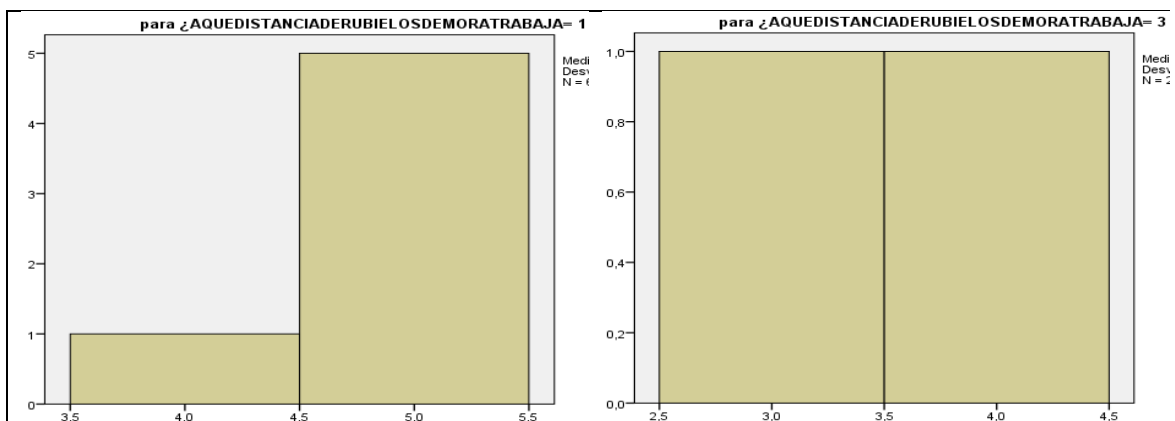




Figura 233: Representación de las medias para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA

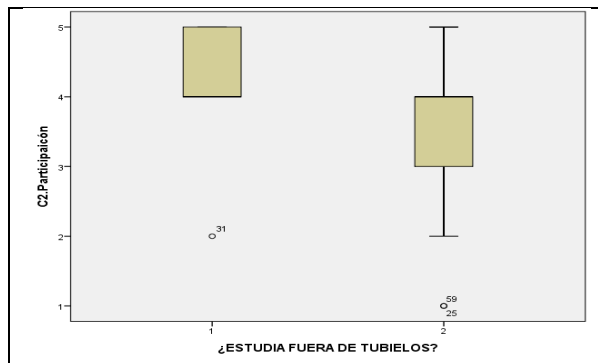
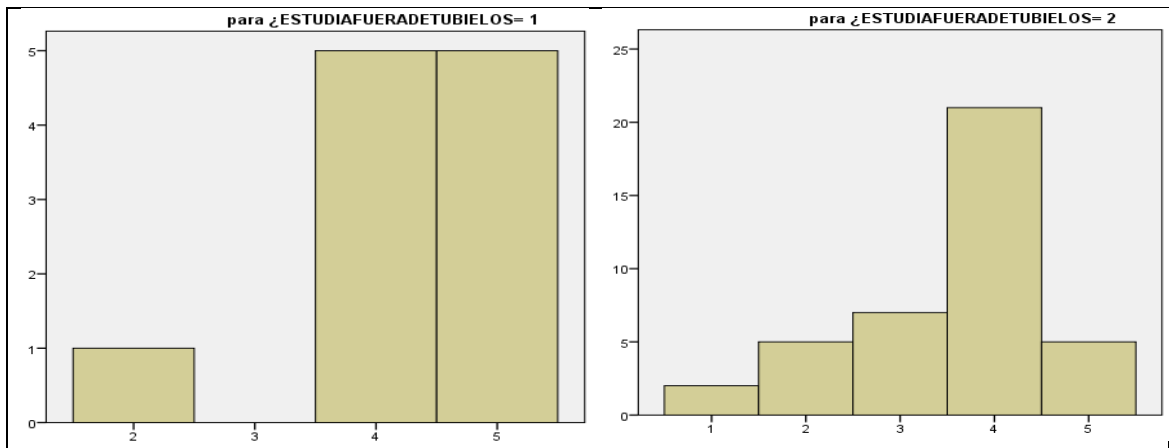
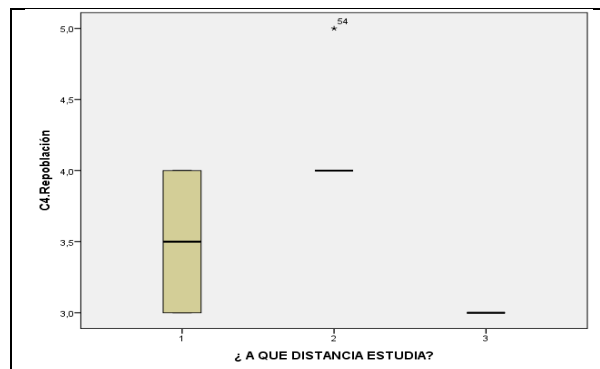


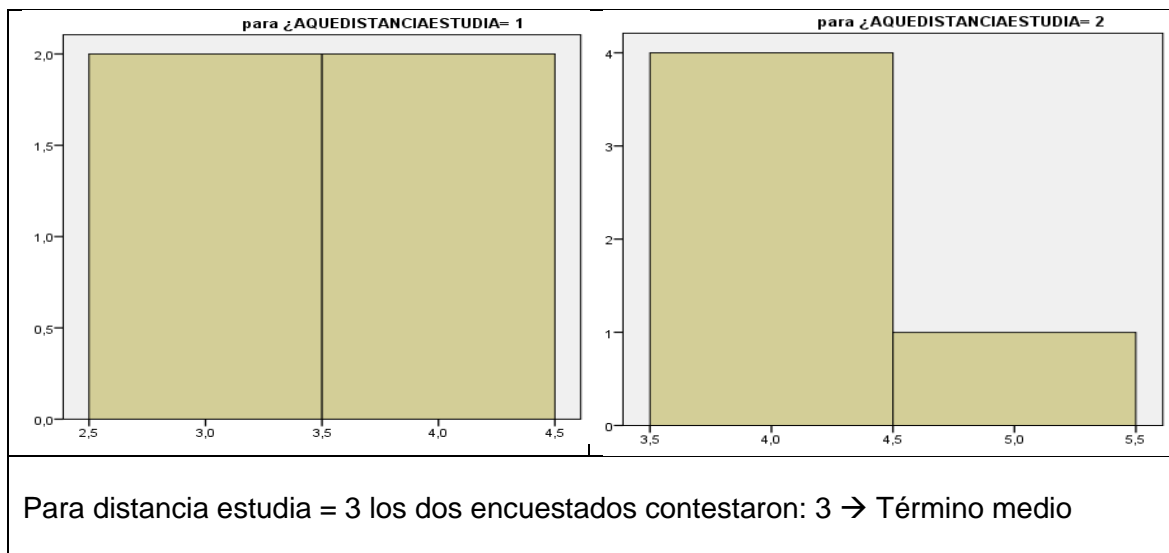
Figura 234: Representación de las frecuencias para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 15. Participación



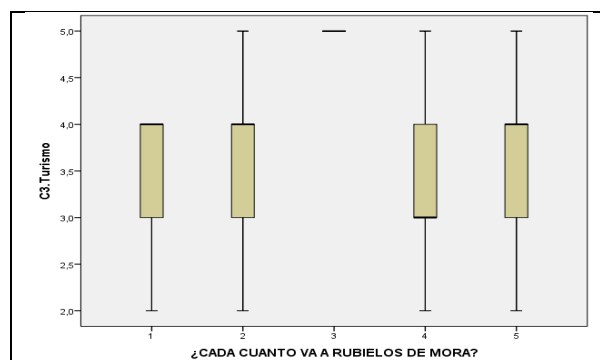
**Figura 235: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA**



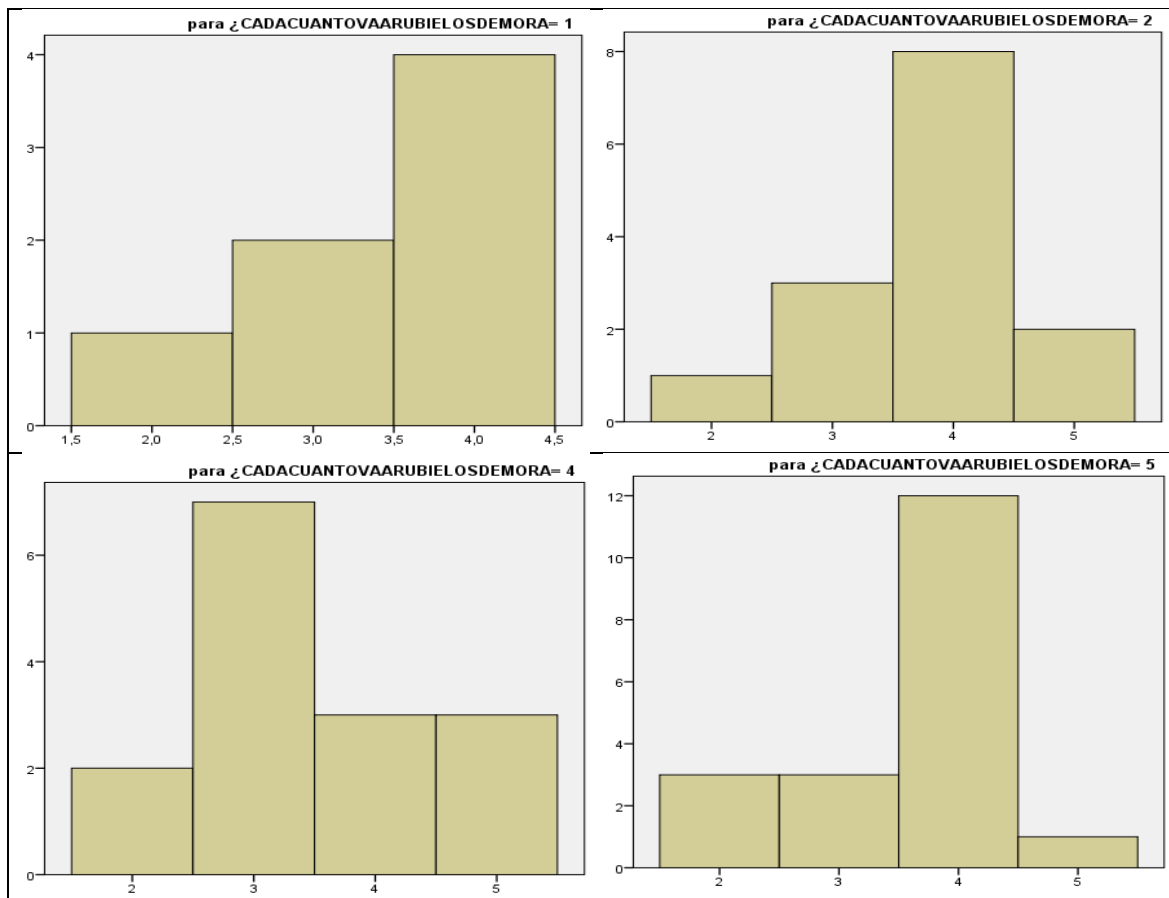
**Figura 236: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA para la pregunta 23.Población**



**Figura 237: Representación de las medias para la variable CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA**



**Figura 238: Representación de las frecuencias para CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA para la pregunta 17.Turismo**



Para cada cuanto va = 2 los pocos encuestados contestaron: 5 → Mucho

## 9.4. Anexo 4. Listado de tablas, figuras e imágenes

Figura 1: Metodología seguida en esta investigación.....	13
Imagen 1: Posición de la provincia de Teruel en el mapa de España.....	19
Imagen 2: Provincias limítrofes con la Provincia de Teruel.....	19
Tabla 1: Población en la provincia Gúdar-Javalambre respecto a los años.....	20
Tabla 2: Localidades de la Comarca de Gúdar-Javalambre y sus habitantes.....	21
Imagen 3: Localización de Sarrión en la Provincia de Teruel.....	22
Imagen 4: Localización de Sarrión respecto a la autovía A-23.....	23
Imagen 5: Localización de la autovía y la estación de ferrocarril respecto a Sarrión.....	24
Figura 2: Pirámide poblacional de Sarrión en el año 2015.....	24
Tabla 3: Indicadores demográficos de Sarrión en 2015.....	25
Tabla 4: Evolución censal de Sarrión.....	25
Imagen 6: Vista general de Sarrión.....	26
Imagen 7: Detalle de la torre de la iglesia de Sarrión.....	26
Imagen 8: Detalle de la Calle Teruel de Sarrión.....	27
Imagen 9: Localización de Rubielos de Mora respecto a la autovía A-23.....	28
Imagen 10: Localización de Rubielos de Mora en la Provincia de Teruel.....	29
Imagen 11: Localización de la autovía y la estación de ferrocarril más cercana respecto a Rubielos de Mora.....	29
Tabla 5: Evolución censal de Rubielos de Mora.....	30
Figura 3: Pirámide poblacional de Rubielos de Mora en el año 2015.....	30
Tabla 6: Evolución censal de Sarrión.....	31
Imagen 12: Vista general de Rubielos de Mora.....	32
Imagen 13: Detalle de la Calle San Antonio de Rubielos de Mora.....	32
Imagen 14: Detalle del patio del Ayuntamiento de Rubielos de Mora.....	33
Imagen 15: Trazado de la Autovía de Valencia a Francia por Aragón.....	34
Imagen 16: Autovía A-23 a su paso por Teruel.....	34
Imagen 17: Autovía A-23 a su paso por Sarrión.....	35
Imagen 18: Localización del trazado Calatayud-Valencia dentro de la red nacional de ferrocarril.....	36
Imagen 19: Detalle de la estación de ferrocarril de Sarrión.....	37
Tabla 7: Líneas que pasan por la estación de ferrocarril de Sarrión.....	37
Imagen 20: Localización de la estación de Ferrocarril de Sarrión respecto al centro del pueblo.....	38
Imagen 21: Foto del descarrilamiento de un tren a su paso por Sarrión producido por un derrumbe.....	38
Tabla 8: Búsqueda de sostenibilidad social en la construcción.....	41
Tabla 9: Temas a investigar.....	41
Tabla 10: Combinaciones de palabras para los apartados A y B.....	42
Tabla 11: Combinación de palabras para los apartados C, D, G y H.....	42
Tabla 12: Combinación de palabras para los apartados E, F, I y J.....	45
Tabla 13: Artículos totales encontrados para cada apartado.....	46
Tabla 14: Autores con mayores publicaciones y artículos.....	46
Figura 4: Gráfico de los años de publicación.....	48
Tabla 15: Resumen de las partes en las que se divide la sostenibilidad social.....	57
Imagen 22: Dificultad de los encuestados para acceder a servicios.....	63
Figura 5: Tasa de permanencia de la población española nacida en municipios rurales.....	76
Figura 6: Tasa de permanencia de la población castellano-leonesa nacida en municipios rurales.....	76
Tabla 16: Constructos y variables de la encuesta.....	87
Figura 7: Fórmula para el error muestral.....	90



Figura 8: Género de los encuestados .....	92
Figura 9: Edad de los encuestados.....	92
Figura 10: Educación máxima alcanzada por los encuestados .....	92
Figura 11: Lugar de nacimiento de los encuestados .....	93
Figura 12: Estado civil de los encuestados.....	93
Figura 13: Personas dependientes al cargo de los encuestados.....	93
Figura 14: Disponibilidad de coche para desplazarse aunque no sea propio.....	94
Figura 15: Disponibilidad de carnet de conducir por parte de los encuestados.....	94
Figura 16: Año de obtención del carnet de los 129 encuestados que si lo tenían.....	94
Figura 17: vive en Sarrión .....	95
Figura 18: desde que año vive en Sarrión.....	95
Figura 19: estudia fuera de Sarrión.....	95
Figura 20: a que distancia de Sarrión estudia .....	96
Figura 21: trabaja fuera de Sarrión.....	96
Figura 22: a que distancia de Sarrión trabaja.....	96
Figura 23: donde vive .....	97
Figura 24: cada cuanto viaja a Sarrión.....	97
Figura 25: como suele ir a Sarrión (multirrespuesta).....	97
Figura 26: Género de los encuestados.....	98
Figura 27: Edad de los encuestados.....	98
Figura 28: Educación máxima alcanzada por los encuestados .....	98
Figura 29: Lugar de nacimiento de los encuestados .....	99
Figura 30: Estado civil de los encuestados.....	99
Figura 31: Personas dependientes al cargo de los encuestados.....	99
Figura 32: Disponibilidad de coche para desplazarse aunque no sea propio.....	100
Figura 33: Disponibilidad de carnet de conducir por parte de los encuestados.....	100
Figura 34: Año de obtención del carnet de los 78 encuestados que si lo tenían.....	100
Figura 35: vive en Rubielos de Mora.....	101
Figura 36: desde que año vive en Rubielos de Mora .....	101
Figura 37: estudia fuera de Rubielos de Mora.....	101
Figura 38: a que distancia de Rubielos de Mora estudia.....	102
Figura 39: trabaja fuera de Rubielos de Mora .....	102
Figura 40: a que distancia de Rubielos de Mora trabaja .....	102
Figura 41: donde vive .....	103
Figura 42: cada cuanto viaja a Rubielos de Mora .....	103
Figura 43: como suele ir a Rubielos de Mora (multirrespuesta).....	103
Figura 44: Alfa de Crombach (Sarrión).....	107
Tabla 17: Media y desviaciones típicas para cada variable (Sarrión).....	109
Figura 45: Reparto de respuestas para la pregunta 2 (Sarrión).....	110
Figura 46: Reparto de respuestas para la pregunta 11 (Sarrión).....	111
Figura 47: Reparto de respuestas para la pregunta 5 (Sarrión).....	111
Tabla 18: Frecuencias por pregunta (Sarrión).....	112
Tabla 19: Anova para la variable EDAD (Sarrión).....	115
Tabla 20: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDAD (Sarrión) .....	116
Tabla 21: Prueba Post-Hoc con Games-Howel para la variable EDAD (Sarrión).....	116
Tabla 22: Anova para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Sarrión).....	117
Tabla 23: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Sarrión).....	117
Tabla 24: Prueba Post-Hoc con Games-Howel para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Sarrión).....	118
Tabla 25: Anova para la variable GENERO (Sarrión).....	119
Tabla 26: Anova para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Sarrión).....	120
Tabla 27: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Sarrión).....	121

Tabla 28: Anova para la variable AÑO OBTENCIÓN CARNET (Sarrión).....	122
Tabla 29: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Sarrión).....	123
Tabla 30: Anova para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Sarrión).....	123
Tabla 31: Anova para la variable VIVEN EN SARRIÓN.....	124
Tabla 32: Anova para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN.....	125
Tabla 33: Anova para la variable TRABAJA FUERA DE SARRIÓN.....	126
Tabla 34: Anova para la variable A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA.....	127
Tabla 35: Anova para la variable A QUE SITANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA.....	128
Tabla 36: Anova para la variable DONDE VIVE (Sarrión).....	129
Tabla 37: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable DONDE VIVE (Sarrión).....	129
Tabla 38: KMO y prueba de Bartlett (Sarrión).....	131
Tabla 39: Comunalidades (Sarrión).....	131
Tabla 40: Varianza total explicada (Sarrión).....	132
Tabla 41: Matriz de componentes rotados (Sarrión).....	133
Tabla 42: Matriz de transformación de las componentes (Sarrión).....	134
Figura 48: Nuevo orden de las variables y nuevos constructos (Sarrión).....	134
Tabla 43: Correlaciones (Sarrión).....	136
Tabla 44: Variables introducidas/eliminadas (Sarrión).....	137
Tabla 45: Resumen del modelo (Sarrión).....	138
Tabla 46: ANOVA (Sarrión).....	138
Tabla 47: Coeficientes (en Sarrión).....	139
Figura 49: Alfa de Crombach (Rubielos de Mora).....	140
Tabla 48: Media y desviaciones típicas para cada variable (Rubielos de Mora).....	141
Figura 50: Reparto de respuestas para la pregunta 8 (Rubielos de Mora).....	142
Figura 51: Reparto de respuestas para la pregunta 9 (Rubielos de Mora).....	142
Figura 52: Reparto de respuestas para la pregunta 16 (Rubielos de Mora).....	143
Tabla 49: Frecuencias por pregunta (Rubielos de Mora).....	143
Tabla 50: Anova para la variable EDAD (Rubielos de Mora).....	146
Tabla 51: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDAD (Rubielos de Mora) .....	146
Tabla 52: Anova para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Rubielos de Mora).....	147
Tabla 53: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Rubielos de Mora).....	147
Tabla 54: Prueba Post-Hoc con Games-Howel para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA (Rubielos de Mora).....	147
Tabla 55: Anova para la variable ESTADO CIVIL (Rubielos de Mora).....	148
Tabla 56: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable ESTADO CIVIL (Rubielos de Mora).....	148
Tabla 57: Anova para la variable GÉNERO (Rubielos de Mora).....	149
Tabla 58: Anova para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Rubielos de Mora).....	150
Tabla 59: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Rubielos de Mora) .....	151
Tabla 60: Anova para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Rubielos de Mora) .....	152
Tabla 61: Anova para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Rubielos de Mora).....	153
Tabla 62: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Rubielos de Mora).....	153
Tabla 63: Anova para la variable VIVE EN RUBIELOS DE MORA.....	154
Tabla 64: Anova para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA .....	154
Tabla 65: Anova para la variable TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA.....	155



Tabla 66: Anova para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA.....	156
Tabla 67: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA.....	156
Tabla 68: Prueba Post-Hoc con Games-Howei para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA.....	157
Tabla 69: Anova para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA.....	157
Tabla 70: Anova para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA.....	158
Tabla 71: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA.....	158
Tabla 72: Anova para la variable CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA.....	159
Tabla 73: Prueba Post-Hoc con Bonferroni para la variable CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA.....	159
Tabla 74: KMO y prueba de Bartlett (Rubielos de Mora).....	160
Tabla 75: Comunalidades (Rubielos de Mora).....	161
Tabla 76: Varianza total explicada (Rubielos de Mora).....	162
Tabla 77: Matriz de componentes rotados (Rubielos de Mora).....	163
Tabla 78: Matriz de transformación de las componentes (Rubielos de Mora).....	163
Figura 53: Nuevo orden de las variables y nuevos constructos (Rubielos de Mora).....	164
Tabla 79: Correlaciones (Rubielos de Mora).....	165
Tabla 80: Variables introducidas/eliminadas (Rubielos de Mora).....	166
Tabla 81: Resumen del modelo (Rubielos de Mora).....	167
Tabla 82: Anova (Rubielos de Mora).....	167
Tabla 83: Constantes obtenidas para el modelo 7 (Rubielos de Mora).....	167
Tabla 84: Coeficientes (Rubielos de Mora).....	168
Figura 54: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 1.....	202
Figura 55: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 2.....	203
Figura 56: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 3.....	204
Figura 57: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 4.....	205
Figura 58: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 5.....	205
Figura 59: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 6.....	206
Figura 60: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 7.....	207
Figura 61: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 8.....	208
Figura 62: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 9.....	208
Figura 63: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 10.....	209
Figura 64: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 11.....	210
Figura 65: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 12.....	211
Figura 66: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 13.....	212
Figura 67: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 14.....	212
Figura 68: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 15.....	213
Figura 69: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 16.....	214
Figura 70: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 17.....	215
Figura 71: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 18.....	216
Figura 72: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 19.....	217
Figura 73: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 20.....	217
Figura 74: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 21.....	218
Figura 75: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 22.....	219
Figura 76: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 23.....	220
Figura 77: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 24.....	220
Figura 78: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 25.....	221
Figura 79: Comparacion entre los dos pueblos para la pregunta 26.....	222
Tabla 85: Preguntas, variables y el origen bibliográfico de estas.....	239
Tabla 86: Preguntas para rubielos de mora y para sarrion.....	242



Tabla 87: Artículos encontrados para cada combinación, para los apartados A y B ..	257
Tabla 88: Combinación de palabras para los apartados C, D, G y H .....	258
Tabla 89: Apartados E, F, I y J .....	267
Tabla 90: Artículos seleccionados para cada combinación de los apartados A y B ...	268
Tabla 91: Artículos seleccionados para cada combinación de los apartados C, D, G y H.....	270
Tabla 92: Artículos seleccionados para cada combinación de los apartados E, F, i y J .....	272
Tabla 93. Lista total de artículos con autores y año de publicación .....	273
Figura 80: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable EDAD .....	283
Figura 81: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA .....	285
Figura 82: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable ESTADO CIVIL .....	287
Figura 83: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable GÉNERO .....	288
Figura 84: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO .....	289
Figura 85: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET .....	290
Figura 86: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable AÑO DE OBTENCIÓN DEL CARNET .....	291
Figura 87: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE .....	292
Figura 88: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable LUGAR DE NACIMIENTO .....	293
Figura 89: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable VIVE EN SARRIÓN .....	294
Figura 90: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN .....	295
Figura 91: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable TRABAJA FUERA DE SARRIÓN .....	296
Figura 92: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable A QUE DISTANCIA TRABAJA .....	297
Figura 93: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable ESTUDIA FUERA DE SARRIÓN .....	298
Figura 94: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable A QUE DISTANCIA ESTUDIA .....	299
Figura 95: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable DONDE VIVE .....	300
Figura 96: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Sarrión la variable CADACUANTO VA A SARRIÓN .....	301
Figura 97: Matriz antiimagen para el pueblo de Sarrión .....	302
Figura 98: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable EDAD .....	303
Figura 99: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA .....	304
Figura 100: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable ESTADO CIVIL .....	306
Figura 101: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable GÉNERO .....	307
Figura 102: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO .....	308



Figura 103: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET.....	309
Figura 104: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable AÑO DE OBTENCIÓN DEL CARNET .....	310
Figura 105: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE.....	311
Figura 106: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable LUGAR DE NACIMIENTO.....	312
Figura 107: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable VIVE EN RUBIELOS DE MORA.....	313
Figura 108: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA .....	314
Figura 109: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA.....	315
Figura 110: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable A QUE DISTANCIA TRABAJA.....	316
Figura 111: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA.....	317
Figura 112: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable A QUE DISTANCIA ESTUDIA.....	318
Figura 113: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable DONDE VIVE.....	319
Figura 114: Prueba de normalidad, de Levene y Anova para los encuestados de Rubielos de Mora para la variable CADACUANTO VA A RUBIELOS DE MORA.....	320
Figura 115: Matriz animagen para el pueblo de Rubielos de Mora .....	322
Figura 116: Representación de las medias para la variable EDAD (Sarrión).....	323
Figura 117: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 1.Importancia del ferrocarril (Sarrión).....	323
Figura 118: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 5.Comodidad (Sarrión).....	324
Figura 119: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 6.Empleo del tiempo (Sarrión).....	325
Figura 120: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 8.Necesidad (Sarrión).....	326
Figura 121: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 15.Participación (Sarrión).....	327
Figura 122: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 18.Negocios (Sarrión).....	328
Figura 123: Representación de las medias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA (Sarrión).....	329
Figura 124: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 8.Necesidad (Sarrión).....	330
Figura 125: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 16.Aislamiento (Sarrión).....	331
Figura 126: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 18.Negocios (Sarrión).....	332
Figura 127: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 22.Éxodo rural (Sarrión).....	333
Figura 128: Representación de las medias para la variable GÉNERO (Sarrión).....	334
Figura 129: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 3.Frecuencia (Sarrión).....	334
Figura 130: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 4.Tarifas (Sarrión).....	335



Figura 131: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 23.Repoblación (Sarrión).....	335
Figura 132: Representación de las medias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Sarrión).....	335
Figura 133: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 2.Importancia de la autovía (Sarrión).....	336
Figura 134: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 5.Comodidad (Sarrión).....	336
Figura 135: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 9.Precio del combustible (Sarrión).....	337
Figura 136: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 13.Elección (Sarrión).....	337
Figura 137: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 15.Participación (Sarrión).....	337
Figura 138: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Sarrión).....	338
Figura 139: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 3.Frecuencia (Sarrión).....	338
Figura 140: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 6.Empleo del tiempo (Sarrión).....	338
Figura 141: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 20.Reducción de la pobreza (Sarrión).....	339
Figura 142: Representación de las medias para la variable AÑO OBTENCIÓN CARNET (Sarrión).....	339
Figura 143: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 5.Comodidad (Sarrión).....	340
Figura 144: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 8.Necesidad (Sarrión).....	340
Figura 145: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 11.Acceso (Sarrión).....	340
Figura 146: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 12.Bienestar (Sarrión).....	341
Figura 147: Representación de las frecuencias para la AÑO OBTENCIÓN CARNET para la pregunta 15.Participación (Sarrión).....	341
Figura 148: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Sarrión).....	341
Figura 149: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE COCHE para la pregunta 22.Éxodo rural (Sarrión).....	342
Figura 150: Representación de las medias para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Sarrión).....	342
Figura 151: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 2.Importancia de la autovía (Sarrión).....	342
Figura 152: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 11.Acceso (Sarrión).....	343
Figura 153: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 12.Bienestar (Sarrión).....	344
Figura 154: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 21.Importancia de las inversiones (Sarrión).....	344
Figura 155: Representación de las medias para la variable VIVE EN SARRIÓN.....	345
Figura 156: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 11.Acceso.....	346

Figura 157: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 12.Bienestar .....	346
Figura 158: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 15.Participación .....	347
Figura 159: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 17.Turismo .....	347
Figura 160: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 20.Reducción de la pobreza.....	347
Figura 161: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 22.Éxodo rural.....	348
Figura 162: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 23.Repoblación.....	348
Figura 163: Representación de las frecuencias para la VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 24.Aumento de niños.....	348
Figura 164: Representación de las medias para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN .....	349
Figura 165: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 11.Acceso .....	349
Figura 166: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 12.Bienestar .....	349
Figura 167: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN SARRIÓN para la pregunta 13.Elección.....	350
Figura 168: Representación de las medias para la variable TRABAJA FUERA DE SARRIÓN .....	350
Figura 169: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE SARRIÓN para la pregunta 25.Población joven.....	350
Figura 170: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA.....	351
Figura 171: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA para la pregunta 4.Tarifa .....	351
Figura 172: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA para la pregunta 6.Empleo del tiempo .....	352
Figura 173: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN TRABAJA para la pregunta 22.Éxodo rural.....	353
Figura 174: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA .....	354
Figura 175: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 9.Precio del combustible .....	355
Figura 176: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 14.Calidad de vida.....	355
Figura 177: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 15.Participación.....	356
Figura 178: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 16.Aislamiento .....	356
Figura 179: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 18.Negocios .....	357
Figura 180: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 20.Reducción de la pobreza.....	357
Figura 181: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE SARRIÓN ESTUDIA para la pregunta 22.Éxodo rural.....	358
Figura 182: Representación de las medias para la variable DONDE VIVE (Sarrión).....	358
Figura 183: Representación de las frecuencias para la DONDE VIVE para la pregunta 15.Participación (Sarrión).....	358



Figura 184: Representación de las medias para la variable EDAD (Rubielos de Mora)	360
Figura 185: Representación de las frecuencias para la variable EDAD para la pregunta 4.Tarifas (Rubielos de Mora)	360
Figura 186: Representación de las medias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA (Rubielos de Mora)	361
Figura 187: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 1.Importancia del ferrocarril (Rubielos de Mora)	362
Figura 188: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 7.Alternativa considerable (Rubielos de Mora)	363
Figura 189: Representación de las frecuencias para la variable EDUCACIÓN MÁXIMA ALCANZADA para la pregunta 20.Reducción de la pobreza (Rubielos de Mora)	364
Figura 190: Representación de las medias para la variable ESTADO CIVIL (Rubielos de Mora)	365
Figura 191: Representación de las frecuencias para la variable ESTADO CIVIL para la pregunta 4.Tarifas (Rubielos de Mora)	365
Figura 192: Representación de las frecuencias para la variable ESTADO CIVIL para la pregunta 12.Bienestar (Rubielos de Mora)	366
Figura 193: Representación de las medias para la variable GÉNERO (Rubielos de Mora)	366
Figura 194: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 7.Alternativa considerable (Rubielos de Mora)	367
Figura 195: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 9.Precio del combustible (Rubielos de Mora)	368
Figura 196: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 10.Efectos negativos (Rubielos de Mora)	368
Figura 197: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 15.Participación (Rubielos de Mora)	368
Figura 198: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 17.Turismo (Rubielos de Mora)	369
Figura 199: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 22.Éxodo Rural (Rubielos de Mora)	369
Figura 200: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 23.Repoblación (Rubielos de Mora)	369
Figura 201: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 24.Aumento de niños (Rubielos de Mora)	370
Figura 202: Representación de las frecuencias para la variable GÉNERO para la pregunta 26.Impacto (Rubielos de Mora)	370
Figura 203: Representación de las medias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO (Rubielos de Mora)	370
Figura 204: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 15.Participación (Rubielos de Mora)	371
Figura 205: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 19.Crecimiento económico (Rubielos de Mora)	372
Figura 206: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 20.Reducción de la pobreza (Rubielos de Mora)	372
Figura 207: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 22.Éxodo rural (Rubielos de Mora)	372



Figura 208: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 23.Repoblación (Rubielos de Mora)	373
Figura 209: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 24.Aumento de niños (Rubielos de Mora)	373
Figura 210: Representación de las frecuencias para la variable PERSONAS DEPENDIENTES A SU CARGO para la pregunta 25.Población joven (Rubielos de Mora)	373
Figura 211: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE CARNET (Rubielos de Mora)	374
Figura 212: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 9.Precio del combustible (Rubielos de Mora)	374
Figura 213: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 13.Elección (Rubielos de Mora)	375
Figura 214: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 19.Crecimiento económico (Rubielos de Mora)	375
Figura 215: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 23.Repoblación (Rubielos de Mora)	375
Figura 216: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE CARNET para la pregunta 24.Aumento de niños (Rubielos de Mora)	376
Figura 217: Representación de las medias para la variable DISPONIBILIDAD DE COCHE (Rubielos de Mora)	376
Figura 218: Representación de las frecuencias para la DISPONIBILIDAD DE COCHE para la pregunta 1.Importancia del Ferrocarril (Rubielos de Mora)	376
Figura 219: Representación de las medias para la variable LUGAR DE NACIMIENTO (Rubielos de Mora)	377
Figura 220: Representación de las frecuencias para la LUGAR DE NACIMIENTO para la pregunta 6.Empleo del tiempo (Rubielos de Mora)	377
Figura 221: Representación de las medias para la variable VIVE EN RUBIELOS DE MORA	378
Figura 222: Representación de las frecuencias para la VIVE EN RUBIELOS DE MORA para la pregunta 16.Aislamiento	378
Figura 223: Representación de las medias para la variable DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA	378
Figura 224: Representación de las frecuencias para la DESDE QUE AÑO VIVE EN RUBIELOS DE MORA para la pregunta 24.Aumento de niños	379
Figura 225: Representación de las medias para la variable TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA	379
Figura 226: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 2.Importancia de la autovía	379
Figura 227: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 10.Efectos negativos	380
Figura 228: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 21.Importancia de las inversiones	380
Figura 229: Representación de las frecuencias para la TRABAJA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 25.Población joven	380
Figura 230: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA	381
Figura 231: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA para la pregunta 8.Necesidad	381
Figura 232: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA TRABAJA para la pregunta 10.Efectos negativos	381

Figura 233: Representación de las medias para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA .....	382
Figura 234: Representación de las frecuencias para la variable ESTUDIA FUERA DE RUBIELOS DE MORA para la pregunta 15.Participación.....	382
Figura 235: Representación de las medias para la variable A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA.....	383
Figura 236: Representación de las frecuencias para la A QUE DISTANCIA DE RUBIELOS DE MORA ESTUDIA para la pregunta 23.Población.....	383
Figura 237: Representación de las medias para la variable CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA .....	383
Figura 238: Representación de las frecuencias para CADA CUANTO VIAJA A RUBIELOS DE MORA para la pregunta 17.Turismo.....	384

