



UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

Escuela Politécnica

Grado en Ingeniería Civil

Trabajo Fin de Grado

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL  
FERROCARRIL EN EXTREMADURA



UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

Escuela Politécnica  
Grado en Ingeniería Civil

Trabajo Fin de Grado

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL  
FERROCARRIL EN EXTREMADURA

Autor: Irene García Vinagre

Tutor: Jesús Torrecilla Pinero

## ÍNDICE DE CONTENIDOS:

1. INTRODUCCIÓN .....	2
2. OBJETIVOS.....	2
3. ANTECEDENTES .....	3
4. MATERIAL Y MÉTODO .....	4
4.1. Metodología.....	4
4.2. Breve historia del ferrocarril en España.....	5
4.2.1. Nacimiento y evolución de las compañías ferroviarias. ....	7
4.2.2. Constitución de Renfe y Adif.....	8
4.2.3. Principales Agentes del Sector Ferroviario:.....	10
4.3. Influencia del ferrocarril en la economía española.....	11
4.4. La llegada del ferrocarril a Extremadura .....	14
4.4.1. Línea Madrid a Lisboa pasando por Badajoz.....	14
4.4.2. Línea Sevilla-Mérida. ....	16
4.4.3. Línea Madrid a Lisboa pasando por Cáceres. ....	17
4.4.4. Línea Plasencia-Astorga. ....	19
4.4.5. Línea Zafra-Huelva.....	21
4.5. Características generales de la Comunidad Autónoma de Extremadura. ....	23
4.6. Situación actual del ferrocarril en Extremadura.....	27
4.6.1. Antecedentes .....	29
4.6.2. Líneas definidas como Obligaciones de Servicio Público .....	39
4.6.3. Problemas que presenta la red extremeña en la actualidad. ....	41
4.6.4. Tipos de Bloqueo.....	44
4.6.5. Incidentes en la red extremeña en el último año .....	46
4.7. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura .....	47
4.7.1. Antecedentes .....	48

4.7.2.	Situación Actual .....	53
4.7.3.	Opinión Pública .....	57
4.7.4.	Estudio socioeconómico .....	71
4.7.5.	Viabilidad del AVE .....	77
5.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	79
5.1.	Primera Fase de actuación.....	80
5.2.	Segunda Fase de Actuación. Electrificación. ....	84
5.3.	Propuesta Eje 16 .....	86
6.	CONCLUSIONES .....	89
	Bibliografía.....	93
	ANEXO I.....	97
	ANEXO II .....	103

**ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1 Inversiones anuales destinadas a la mejora de la red (miles de pesetas).....	9
Tabla 2. Tramos de la línea Ciudad Real-Badajoz.(1863-1866).....	15
Tabla 3. Principales estaciones de la línea Madrid -Frontera Portuguesa(1863-1866). .....	15
Tabla 4.Tramos de la línea Sevilla - Mérida (1870-1885).....	16
Tabla 5. Principales estaciones de la línea Sevilla-Mérida (1870-1885).....	17
Tabla 6. Tramos de la línea Madrid - Frontera Portuguesa (1876-1881). ....	18
Tabla 7. Estaciones de la línea Madrid-Frontera Portuguesa (1876-1881).....	19
Tabla 8. Tramos de la línea Plasencia - Astorga (1893-1896).....	20
Tabla 9. Principales estaciones de la línea Plasencia - Astorga (1893-1896).....	20
Tabla 10. Estaciones de la línea Huelva - Mérida. (1886-1889).....	21
Tabla 11. Poblaciones de los principales municipios extremeños.....	23
Tabla 12. Superficies de las Áreas Protegidas.....	27
Tabla 13. Presupuesto de las actuaciones del Convenio Adif-Junta de Extremadura 2004-2008.(En millones de €) .....	30
Tabla 14. Costes del Convenio Junta de Extremadura- Renfe-Operadora 2005- 2009(€).....	33
Tabla 15. Principales eventos e inversiones destinadas al ferrocarril extremeño (2004-2015).....	38
Tabla 16.Compensación de las Obligaciones de Servicio Público (miles de euros) .	39
Tabla 17. Líneas extremeñas sujetas a Servicio de Obligación Pública .....	41
Tabla 18. Noticias sobre las averías de los trenes en Extremadura, 2017. ....	46
Tabla 19. Tramos de la línea de alta velocidad Madrid-Lisboa (tiempo estimado) ...	49
Tabla 20. Análisis multicriterio de las diferentes alternativas del AVE.....	52
Tabla 21. Presupuesto Ejecutado del AVE Madrid-Badajoz en el periodo 2006-2015 .....	54
Tabla 22. Estado de los diferentes tramos de la línea de alta velocidad Madrid- Badajoz.....	56
Tabla 23. Tramos que necesitan renovación urgente.....	80
Tabla 24. Tramos que necesitan nuevas instalaciones de seguridad. ....	81
Tabla 25. Renovación/rehabilitación vías red interior de Extremadura.....	81
Tabla 26. Mejoras en Infraestructura y vía fuera de la comunidad. ....	81
Tabla 27. Mejoras en instalaciones de seguridad y señalización. ....	81

Tabla 28. Propuestas de mejoras complementarias en la red ferroviaria convencional. .....	82
Tabla 29. Propuestas de Actuación en la red ferroviaria convencional de Extremadura. ....	83
Tabla 30. Inversión estimada para la electrificación de las vías .....	84
Tabla 31. Cuadro resumen de las actuaciones propuestas en la red convencional extremeña. ....	91
Tabla 32. Cuadro resumen de actuaciones pendientes Línea de alta velocidad en el tramo Badajoz-Plasencia .....	92
Tabla 33. Cuadro resumen de las actuaciones en materia ferroviaria de Extremadura. .....	92

## ÍNDICE DE FIGURAS

### ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Tren tipo S/599 en el tramo Cabeza del Buey - Castuera.....	42
Ilustración 2. Vía del ferrocarril extremeño con carriles de 1885 .....	43
Ilustración 3. Pregunta 8 realizada en la encuesta y sus posibles respuestas. ....	61
Ilustración 4. Pregunta 10 realizada en la encuesta y sus posibles respuestas .....	61

### ESQUEMAS

Esquema 1. Principales Agentes del Sector Ferroviario .....	11
---	----

### MAPAS

Mapa 1. Trazado de la Línea Madrid-Lisboa .....	16
Mapa 2. Trazado de la Línea Mérida-Sevilla .....	17
Mapa 3. Trazado de la Línea Madrid-Lisboa pasando por Cáceres .....	19
Mapa 4. Trazado de la Línea Plasencia-Astorga. ....	21
Mapa 5. Trazado de la Línea Zafra-Huelva .....	22
Mapa 6. Trazado de las primeras líneas ferroviarias de Extremadura. ....	22
Mapa 7. Municipios más poblados de Extremadura. ....	23
Mapa 8. Línea Convencional del Ferrocarril Extremeño .....	24
Mapa 9. Líneas de Carreteras Nacionales y Autovías en Extremadura. ....	25
Mapa 10. Espacios Protegidos de Extremadura .....	26
Mapa 11. Situación actual de la red ferroviaria Extremeña .....	28
Mapa 12. Red Transeuropea de Transporte (red básica de ferrocarriles .....	29
Mapa 13. Actuaciones previstas en el convenio Adif-Junta de Extremadura (2004- 2008) .....	31
Mapa 14. Líneas pendientes de ejecutar tras el convenio con Adif en 2004 y la prórroga hasta 2012.....	32
Mapa 15. Trayecto realizado por el tren Al-Ándalus .....	36
Mapa 16. Velocidades permitidas en cada tramo de la red extremeña .....	42
Mapa 17. Tipos de bloqueos en las diferentes líneas extremeñas. ....	44
Mapa 18. Líneas de Alta Velocidad en España .....	48
Mapa 19. Trazado Inicial de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Lisboa. ....	49
Mapa 20. Nuevo Trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Badajoz. ....	50
Mapa 21. Tramos finalizados de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz .....	57

Mapa 22. Tramos propuestos para actuación en la infraestructura. ....	82
Mapa 23. Tramos propuestos para nuevas instalaciones de seguridad. ....	83
Mapa 24. Líneas propuestas para su electrificación. ....	85
Mapa 25. Trazado del Antiguo Eje 16 .....	87
Mapa 26. Corredor Atlántico-Mediterráneo.....	87
Mapa 27. Solución a la propuesta del eje 16. ....	88

## GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolución del Número de viajeros por tren en servicios regionales de Extremadura (2005-20015) .....	34
Gráfico 2. Número de viajeros en el periodo 2012-2017.....	34
Gráfico 3. Gasto de Mantenimiento en la Red Convencional (2012-2017) (€) .....	47
Gráfico 4. Tiempos de Trayecto Madrid-Ciudades Extremeñas. ....	53
Gráfico 5. Presupuesto Ejecutado vs Presupuesto que debería haberse ejecutado (millones de €), (2006-2015).....	54
Gráfico 6. Edades de los encuestados. ....	58
Gráfico 7. Comunidades autónomas más repetidas por los extremeños para sus desplazamientos.....	60
Gráfico 8. Viajes realizados habitualmente por los encuestados.....	62
Gráfico 9. Viajes realizados puntualmente por los encuestados. ....	62
Gráfico 10. Medios de transporte utilizados para viajes dentro de Extremadura. ....	63
Gráfico 11. Medios de transporte utilizados para viajes fuera de Extremadura.....	64
Gráfico 12. Frecuencia con la que viajan los usuarios que usan el tren .....	65
Gráfico 13. Medios de transporte utilizados por los viajeros más habituales. ....	66
Gráfico 14. Destinos más frecuentes desde Extremadura a Andalucía. ....	66
Gráfico 15. Uso del AVE para viajes dentro de Extremadura .....	67
Gráfico 16. Uso del AVE para viajes fuera de Extremadura .....	68
Gráfico 17. Precio dispuesto a pagar por el servicio de alta velocidad en Extremadura .....	68
Gráfico 18. Respuestas de los menores de 25 años a la pregunta 10.....	69
Gráfico 19. Porcentaje de encuestados dispuestos a pagar hasta 75 por billete (en función de la edad).....	69
Gráfico 20. Número de viajeros en la ciudad de Zamora (periodo 2000-2017).....	72
Gráfico 21. Número de viajeros en la ciudad de Salamanca (periodo 2000-2017)....	73



Gráfico 22. Número de viajeros en la ciudad de Cáceres (periodo 2000-2017) .....	74
Gráfico 23. Tasa de Empleo de la ciudad de Zamora (periodo 2002-2017).....	75
Gráfico 24. Tasa de empleo de la ciudad de Salamanca (periodo 2002-2017).....	76

## **RESUMEN**

El presente estudio surge ante la necesidad de poner en conocimiento la situación actual en la que se encuentra Extremadura en materia ferroviaria, intentando exponer de manera objetiva todos los datos que han sido encontrados a lo largo de la redacción de este estudio.

En él podremos encontrar las actuaciones que se han llevado a cabo en los últimos años en las líneas convencionales de ferrocarril, teniendo en cuenta las inversiones y las mejoras que han acarreado, sin olvidarnos de los trabajos ausentes que han provocado la condiciones en las que se encuentra actualmente esta red.

A parte de la red convencional, se analizará la línea de alta velocidad, que se encuentra en construcción, y que unirá Madrid con Badajoz mediante una infraestructura con características propias de una línea de alta velocidad. Ante la realización de tal construcción se ha creído interesante efectuar una encuesta dirigida a la población extremeña para conocer su posición frente al uso del tren, seguida de un estudio socioeconómico para evaluar las mejoras que ha provocado la llegada de un tren de alta velocidad a otras ciudades, y así poder estimar las ventajas sociales o económicas que significaría la puesta en marcha de la línea en cuestión en la comunidad autónoma de Extremadura.

Una vez analizados los problemas que presenta la red convencional, se pretende ofrecer varias medidas como propuesta para solucionar las carencias encontradas y mejorar los servicios que se están ofreciendo actualmente. Mostrando las inversiones necesarias y el tiempo de ejecución, no solo en la línea convencional, sino también la inversión pendiente para terminar las obras de la línea de alta velocidad y su fecha estimada de finalización.

## 1. INTRODUCCIÓN

El ferrocarril ha ocupado un papel importante a lo largo de toda la historia, provocando un avance tecnológico e importantes ventajas en la economía de los lugares por donde transcurría. Es la llegada de este nuevo medio transporte, que se entiende como una revolución en materia de infraestructuras terrestres, lo que mejoró las comunicaciones y permitió el tránsito de mercancías y viajeros en un menor espacio de tiempo.

En la actualidad sigue asumiendo un cometido importante, ya que se encuentra en el puesto número dos en la lista de medios de transportes públicos usados por los españoles, solo por detrás del avión. En Octubre del último año 2,8 millones de personas eligieron el tren como forma para desplazarse, y de ellos, 1,88 millones utilizaron trenes de alta velocidad. Lo que ha supuesto un aumento del 3,6% respecto al año anterior, a diferencia de su principal competidor, el autobús, que ha perdido un 3,6%<sup>1</sup> de usuarios.

Según datos del INE, 575.123.798 viajeros optaron por usar el ferrocarril para sus desplazamientos nacionales en 2016, sin embargo, tan solo 940.572 (el 0.16%) usaron la red extremeña. Esto hace plantearnos la situación en la que se encuentra dicha red y qué motivos han provocado el desuso de la misma, ya que desde 2015 la evolución de usuarios que hacen uso del tren Extremeño describe una línea descendente.

Ha sido esa disminución de uso del tren Extremeño, sumado al gran número de noticias publicadas en diferentes medios de comunicación narrando incidentes vividos por los usuarios del tren en sus trayectos, lo que me ha llevado a la redacción de este trabajo, que tiene como fin conocer el escenario real que presenta la red extremeña de ferrocarril.

## 2. OBJETIVOS

Debido a la gran polémica que se ha generado respecto al tren extremeño, he querido enfocar este estudio como punto de referencia e información para los ciudadanos de esta región que deseen conocer la situación en la que se encuentra la red ferroviaria, sin olvidarme de la parte técnica que requiere este tipo de trabajo. Ya que es la población de la comunidad extremeña la que se ha visto afectada en múltiples

---

<sup>1</sup> Según datos del (INE, 2017)

ocasiones por las condiciones actuales de sus vías y trenes, como se podrá comprobar a lo largo de este trabajo.

Por lo tanto, el principal objetivo de este trabajo se basa en conocer la situación actual de la red ferroviaria de la comunidad autónoma de Extremadura, analizando las medidas adoptadas a lo largo del tiempo y en la actualidad, para así detectar las deficiencias y los problemas que plantea la red y emitir un diagnóstico claro, aportando las soluciones necesarias para resolver las carencias que se hayan revelado a lo largo del estudio.

Por otro lado se pretende conocer la postura que toma la población extremeña ante el tren de su comunidad y el uso del mismo, mediante la realización de una encuesta, con la que se ha intentado entender las necesidades de los encuestados según sus demandas. Así mismo, mediante el análisis de distintos factores sociales y económicos, se ha evaluado como afectará la creación de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz a la comunidad autónoma de Extremadura. Para enlazar así dos puntos importantes; demandas de población en materia ferroviaria y ventajas sociales atribuidas a la implantación de una línea de alta velocidad.

### **3. ANTECEDENTES**

Los acontecimientos producidos en materia ferroviaria de la red convencional que preceden a este estudio se basan en los convenios que se han llevado a cabo entre la Junta de Extremadura y el Ministerio de Fomento.

El último convenio que se acordó para mejorar la red ferroviaria en Extremadura tiene fecha de 2004. En dicho convenio la Junta de Extremadura se comprometía a invertir 70 millones de euros destinados a la renovación completa de la vía e instalaciones de seguridad en varios tramos de la red (259 km). Por su parte Adif aportaría otros 70 millones para la rehabilitación de 180 kilómetros. Con estas mejoras se conseguía la modernización de más de 400 km, un aumento considerable de seguridad y fiabilidad en las circulaciones y permitía un incremento en las velocidades.

Sin embargo, a partir de 2008 las obras empiezan a ralentizarse, tanto que al llegar el final del convenio (2009), se han quedado 97 kilómetros sin actuaciones. Por lo que la Junta de Extremadura firma una prórroga hasta 2012 para terminar las mejoras acordadas en el convenio. A pesar de todo ello se quedaron muchos tramos sin modernizar.

Tras ese convenio no se han vuelto a realizar obras de mejoras o modernización en ningún tramo de la red, este hecho ha provocado que la situación de las líneas ferroviarias extremeñas se encuentren en una situación difícil. En el último año se registraron, solo hasta Octubre, 506 incidencias producidas en trayectos que transcurrían por tramos extremeños, tanto por problemas de las vías como por averías de los trenes.

Sumándose a ese convenio, en 2005 Renfe llegó a un acuerdo con la Junta de Extremadura para mejorar la oferta comercial y los servicios prestados. Con ese acuerdo la Junta de Extremadura se hacía cargo de los gastos de las líneas más deficitarias, lo que suponía una inversión de 6,9 millones de euros. Sin embargo, en 2013 se llegó a un nuevo acuerdo que reducía ese presupuesto a 3,7 millones.

Los diferentes pactos con Renfe han traído ventajas en cuanto a la ocupación de los trenes extremeños, que ha ido aumentando a pesar de las carencias de la infraestructura.

Por último, la línea de alta velocidad que se encuentra en construcción dentro de Extremadura nace del proyecto internacional que pretendía unir Madrid con Lisboa con un tren de estas condiciones.

Tras varias propuestas de trazado, por fin en 2003 se acuerda con Portugal el paso del AVE por Extremadura. Sin embargo, en 2011 Portugal se retira de este proyecto, tras muchos retrasos en las obras.

Es este hecho el que obliga a España a aprovechar las obras que ya estaban ejecutadas para unir Badajoz con Madrid mediante una línea de alta velocidad.

## **4. MATERIAL Y MÉTODO**

### **4.1. Metodología**

En primer lugar se realiza una breve reseña histórica sobre el ferrocarril en España y su influencia en la economía, para ello se ha atendido a una serie de fuentes recogidas en la bibliografía, tales como obras de los autores Antonio Gómez Mendoza, Francisco Comín Comín o Alfonso Herranz Loncán. A esta cuestión le sigue un análisis de la llegada del tren a Extremadura, en la que la mayoría de los datos se han recogido de la *Revista de Estudios Extremeños*, junto a otras revistas.

Todos los mapas que se encuentran catalogados como *elaboración propia* se han realizado con la herramienta de sistema de información geográfica *Qgiss 2.18.14* de código abierto, donde se puede visualizar, administrar, editar y componer mapas. Así

mismo los gráficos recogidos en el presente estudio, que estén clasificados con la etiqueta de *elaboración propia*, se han realizado con la herramienta de *Microsoft Office Excel*. Esta misma herramienta ha sido utilizada para realizar el estudio socioeconómico que se recoge en el punto 4.7.4, a partir de los datos obtenidos del *Instituto Nacional de Estadística*, en el cual se ha pretendido comparar la evolución de dos ciudades similares a ciudades extremeñas en cuanto a turismo y empleo, ya que son dos factores que aseguran que se verán beneficiados por la creación de la línea de alta velocidad que está en ejecución. La elección de las ciudades se ha basado en factores como el tamaño, cercanía con la capital o interés turístico, y en la existencia de una línea de alta velocidad que las une con Madrid.

Otra herramienta es la utilizada para realizar la encuesta que se encuentra recogida en el punto 4.7.3, para la cual se ha recurrido a la plataforma online *Google Encuestas*, la que me ha permitido llegar a diferentes perfiles de personas y analizar los datos a través de *Microsoft Office Excel*.

Los distintos temas tratados a lo largo del presente estudio y los datos aportados se han tomado de informes proporcionados por la Junta de Extremadura y artículos publicados en distintos medios de comunicación, todos ellos debidamente recogidos en la bibliografía.

## **4.2. Breve historia del ferrocarril en España**

En primer lugar debemos ser conscientes de la cantidad de factores que abarca y que son afectados por la aparición del ferrocarril, tanto en el ámbito económico y social, como en el ámbito de las industrias, o sectores como la ganadería y la agricultura que también son influenciados por el ferrocarril. Siendo razones tan simples como la creación de empresas ferroviarias para hacerse cargo de las nuevas obras, el nacimiento de bancos y sociedades de créditos para financiar a esas mismas empresas, el crecimiento de la industria en materiales de construcción de vías férreas, o el progreso indiscutible que alcanzaron las industrias siderúrgicas y hulleras. Su aparición implicó que ya no sería necesaria la tracción animal para el transporte de pasajeros o mercancías, y la producción de la agricultura podría ser exportada con costes menores, aumentando los beneficios de los productores. Esta es una máxima simplificación de todos los elementos que forman parte de la innovación del ferrocarril.

Es obligado mencionar la situación de las vías de comunicación con la que nos encontrábamos en el S.XIX en nuestro país para entender la necesidad de un nuevo sistema de transporte. Se puede resumir en la inexistencia de vías fluviales que permitieran las comunicaciones y el mal estado de los caminos por la falta de mantenimiento, esto se traduce en una estructura de transportes incapaz de promover la modernización de un país que se encontraba en una coyuntura decisiva<sup>2</sup>.

La llegada del ferrocarril, en el S.XIX, se entiende como una revolución en los medios de transportes terrestres. Mejorando las comunicaciones y permitiendo el tránsito de mercancías y viajeros en un menor espacio de tiempo, provocando un notable crecimiento en la economía de las regiones por donde transcurría. Esta influencia en la economía la podremos analizar en punto 4.3. (*Influencia del ferrocarril en la economía española.*).

España, debido a la situación política y social que vivía, tuvo que tardar unos años, con respecto a otros países Europeos, en sumarse a la implantación del ferrocarril. La primera línea española se construyó en la Isla de Cuba en 1837, con una longitud de 90 km, que unía La Habana con Güines.

Antes de construir la primera línea ferroviaria en la península se cree conveniente la aprobación, en Diciembre de 1844<sup>3</sup>, de una normativa con categoría de informe, donde se regulen las condiciones de construcción de las líneas de ferrocarril y su posterior explotación y mantenimiento.

La primera línea peninsular llegó, entonces, en 1848, y unía Barcelona con Mataró en un trayecto de 28,6 km que hoy día sigue en uso. Durante la segunda mitad del siglo XIX, se tendieron en España 10.800 km de líneas férreas<sup>4</sup>

Las carencias del llamado Informe Subercase de 1844, propias de la ambigüedad que este presentaba, provocaron una situación de caos en el gobierno y llevó a elaborar la *Ley General de Caminos de Hierro*, cuya aprobación se retrasó hasta 1855, y la cual regulaba las normas de las concesiones ferroviarias. También se llega a un acuerdo sobre las líneas ferroviarias en España y se establece un ancho de vía superior al europeo (ancho ibérico), la razón de establecer un ancho de vía de 1,674 metros se basó en obtener una mayor estabilidad y el desarrollo de mayores velocidades, también se tuvo en cuenta la orografía española, que precisaba de ferrocarriles con

---

<sup>2</sup> (Francisco Comín Comín, 1998)

<sup>3</sup> (Gaceta de Madrid, 1845)

<sup>4</sup> (Mendoza, 1982)

mayores potencias. La consecuencia fue aislar aún más a la península, encareciendo los intercambios con Francia, al ser obligado realizar un transbordo de mercancías en la frontera<sup>5</sup>.

La legislación vigente aplicable al ferrocarril en la actualidad, corresponde a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

#### **4.2.1. Nacimiento y evolución de las compañías ferroviarias.**

La ley de 1855 fomentó la ambición de construcciones ferroviarias a un ritmo vertiginoso, lo que dio lugar a una gran expansión de la red desde la llegada de la nueva ley hasta 1864. Fue ese interés de nuevas construcciones lo que condujo a la creación de empresas que llevaran a cabo dichas obras, es así como nacieron las primeras compañías ferroviarias: la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, constituida en 1858 y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), en 1856.

La red del Norte alcanzó, en un periodo de ocho años comprendido entre 1855-1864, la creación de 646 kilómetros de extensión, lo que demuestra el ritmo acelerado mencionado anteriormente. Otro ejemplo de la expansión tan rápida que tuvo el ferrocarril es la creación, por parte de MZA, de 453 kilómetros de longitud que separaban Alicante de Madrid, en tan solo 3 años.<sup>6</sup>

Otras compañías constituidas en esos años fueron la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, nacida en 1877 creció absorbiendo distintas líneas del Sur creadas previamente por compañías más pequeñas, también nacieron las compañías que trazaron las líneas de la red catalana, donde los primeros años se crearon unos 800 kilómetros, y entre las que destaca la compañía de Barcelona a Zaragoza. Se formaron también empresas para la construcción de líneas en la comunidad valenciana y en las zonas occidental y noroccidental.

Los años posteriores trajeron situaciones económicas y políticas difíciles que afectaron a las compañías. A mediados de los años 1860, la depresión agraria y la crisis financiera, sumado a un periodo de inestabilidad política sufrida a partir de 1868, sumió a las compañías en unos resultados negativos de rentabilidad de las inversiones. Ninguna quedó exenta de los problemas financieros, aunque es cierto que las dos compañías mayores (MZA y Norte) tuvieron mayor capacidad de resistir

---

<sup>5</sup> (Mendoza, 1982)

<sup>6</sup> (Francisco Comín Comín, 1998)



la crisis. Todo ello supuso la interrupción de muchas líneas en construcción, y aunque la mayor parte de la red ya estaba tendida en España, algunas conexiones y tramos imprescindibles faltaban para que el sistema ferroviario español alcanzase su plenitud<sup>7</sup>.

Tras la crisis, entre 1875 y 1918, la sociedad y economía española es capaz de alcanzar notables avances. En esos años las grandes compañías deciden empezar una estrategia de crecimiento absorbiendo las pequeñas compañías que habían sufrido más la crisis, se crea así el oligopolio ferroviario controlado por las dos grandes compañías (MZA y Norte), por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal. Se creó así un sistema ferroviario que contribuyó a la articulación del mercado nacional español entre los años mencionados.

El ferrocarril siguió siendo estratégico para la actividad económica y para la sociedad española<sup>8</sup> hasta el inicio de los años 1930, donde la crisis económica ligada a la incertidumbre política provocó una intensa inestabilidad en las compañías ferroviarias que se vio incrementada por la guerra civil, años en los que se sumaba el deterioro de las instalaciones, vías y equipos.

#### **4.2.2. Constitución de Renfe y Adif**

Al finalizar la guerra civil, el nuevo Estado promulgó una ley en la que las principales compañías privadas pasaban a estar dirigidas por un consejo directivo de naturaleza pública, con el fin de poner la explotación y gestión de las redes ferroviarias bajo la administración del Estado.

Es así como en 1941 nace la empresa estatal conocida como Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), con la intención de rescatar a las principales compañías ferroviarias que estaban en una situación difícil. Al constituirse dicha empresa, pasa a ser titular de 12.401 kilómetros de líneas ferroviarias.

Sin embargo, no es hasta 1949 cuando se aprueba el Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes donde se destinaron 5.000 millones de Pesetas (30 millones de Euros actuales) para renovar la red y dotarla de nuevas locomotoras, vagones y maquinaria necesaria. Desde 1942 hasta 1963 se invirtió en planes de renovación y

---

<sup>7</sup> (Francisco Comín Comín, 1998)

<sup>8</sup> (Francisco Comín Comín, 1998), *pág.317. Vol.1.*

modernización de la red, los datos de las inversiones emitidas las podemos ver en la Tabla 1:

Año	Inversión Bruta	Depreciación	Inversión Neta				
1942	221,0	236,4	-15,4	1953	1.738,9	610,5	1.128,4
1943	110,9	241,9	-131,	1954	2.084,8	699,0	1.385,8
1944	148,4	265,2	-116,8	1955	2.680,1	814,5	1.865,6
1945	143,0	286,5	-143,5	1956	2.621,2	922,9	1.698,3
1946	237,0	334,1	-97,1	1957	2.288,2	1.004,8	1.283,4
1947	185,8	334,3	-148,5	1958	3.088,6	1.129,9	1.958,7
1948	357,9	324,4	33,5	1959	2.907,4	1.236,5	1.670,9
1949	749,5	351,6	397,9	1960	3.269,3	1.358,4	1.910,9
1950	999,9	389,8	610,1	1961	3.041,6	1.543,4	1.498,2
1951	1.410,9	449,1	961,8	1962	3.506,9	1.476,7	2.030,2
1952	1.939,9	538,5	1.401,4	1963	5.057,1	2.045,5	3.011,6

Tabla 1 Inversiones anuales destinadas a la mejora de la red (miles de pesetas)

Fuente: 150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles. Vol. II. Pág. 62

A partir de esos años se consiguió un avance considerable de la red, empiezan a prestar servicios los primeros trenes Talgo, se ponen en marcha los automotores diesel, las mejoras adquiridas permiten la circulación de trenes que alcanzan velocidades de hasta 140 km/h.

Es en 1965 cuando las explotaciones de los ferrocarriles de vía estrecha se recogen bajo la operación de la empresa estatal Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), asumiendo una longitud de red de 1.250 km. Antes de dicho año la empresa encargada de estas funciones era EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado). FEVE desaparece en 2012, tras la unificación de los operadores de vía estrecha y vía ancha, transfiriendo a ADIF la infraestructura y a Renfe-Operadora la explotación de los trenes.

La entidad pública empresarial ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) se constituye en 2005, tras las nuevas directivas económicas de la Unión Europea para abrir la red ferroviaria a la competencia, finalizando así con el monopolio de RENFE y abriendo paso a las dos empresas sucesoras: RENFE-Operadora, encargada del transporte de pasajeros y mercancías, junto con las funciones de mantenimiento y fabricación de material ferroviario, y ADIF, la

empresa encargada de la administración y construcción de infraestructuras ferroviarias, sumando bajo su cargo un total de 12.790 kilómetros de red.<sup>9</sup>

Gracias a las competencias asumidas por algunas regiones en sus estatutos de autonomía, ciertas comunidades autónomas empiezan a gestionar sus propios ferrocarriles, empiezan así a operar compañías como: Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1979), Ferrocarriles Vascos (1982), Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana (1986) y Ferrocarriles de Mallorca (1964). Se le suman a estos, algunos operadores privados tales como Acciona Rail Services (2006), Continental Rail (2007) y ALSA Rail.

#### **4.2.3. Principales Agentes del Sector Ferroviario:**

Creo necesario definir las competencias de los principales agentes debido a que en puntos posteriores del presente estudio vamos a hacer referencia a ellos.

Para ello empezamos exponiendo las atribuciones del Ministerio de Fomento en el ámbito que nos atañe, que es el departamento encargado de la administración del conjunto del sector ferroviario, y sus competencias principales son:

- La planificación estratégica del sector ferroviario, tanto de infraestructuras como de la oferta de servicios.
- La ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, en todo lo relacionado con la seguridad y en las relaciones de los agentes del sector.
- La definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales ferroviarias ( ADIF y RENFE-Operadora), así como su sistema de financiación.<sup>10</sup>

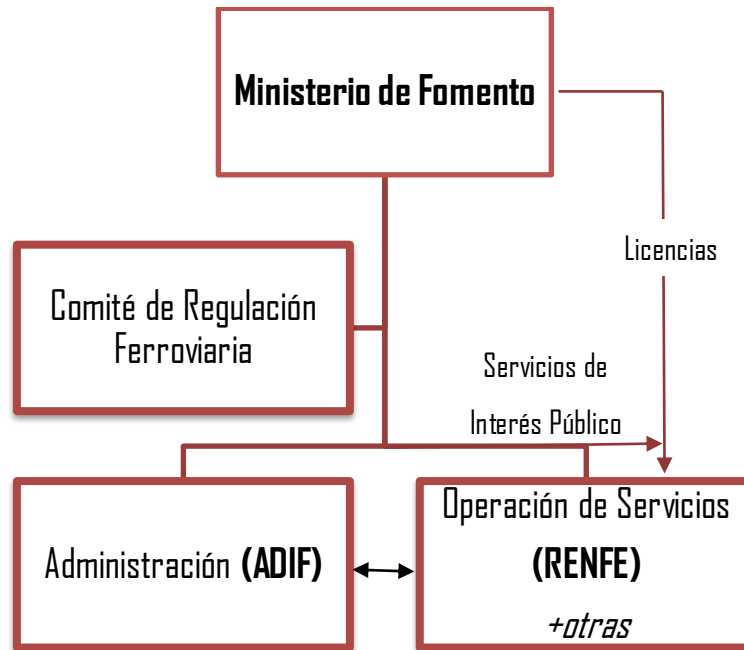
Pasamos a definir el cuarto agente, ya que los dos agentes restantes (ADIF y Renfe-Operadora) han quedado definidos en el apartado anterior, se trata del Comité de Regulación Ferroviaria, es el organismo regulador del sector ferroviario y tiene entre sus funciones, la de resolver conflictos entre las empresas ferroviarias, garantizar la pluralidad y la igualdad de todos los operadores, y asesorar al Ministerio de Fomento.

A continuación se adjunta un esquema jerárquico con los agentes implicados en el sector ferroviario:

---

<sup>9</sup> Dato obtenido de la página web: "Ministerio de Fomento". Fecha de consulta: 3/11/2017

<sup>10</sup> (Fomento)



Esquema 1. Principales Agentes del Sector Ferroviario

Fuente: Elaboración propia

### 4.3. Influencia del ferrocarril en la economía española.

La implantación del ferrocarril permitió un enorme ahorro de recursos; para producir un volumen determinado de servicios de transporte, el ferrocarril requería menos factores de producción que los métodos tradicionales de transporte por carretera<sup>11</sup>. No sólo se trata de una reducción de recursos, sino la sustitución de estos por otros más abundantes, como por ejemplo el reemplazo de madera por hierro o el pienso para ganado por carbón para las máquinas de vapor. Es así como se consigue en el transporte de mercancías una reducción de los costes.

Es obvio observar que la reducción de costes en el transporte beneficia por un lado a consumidores, reduciendo también el precio de la mercancía final, y por otro a los productores, que les permitió introducirse en mercados alejados y fomentar la competencia librándose de monopolios.

Otra ventaja económica que trajo el ferrocarril, y que nos concierne en puntos posteriores de este estudio, fue la explotación de yacimientos mineros, que no se habían puesto en marcha por la insuficiencia de medios de transporte, permitiendo así el comercio de dichos materiales.

Ha habido mucha controversia sobre la llegada del ferrocarril a nuestro país, planteándose, incluso, si era verdaderamente necesaria. Muchas opiniones entendían

<sup>11</sup> (Mendoza, 1982)

que la expansión de la red ferroviaria se había adelantado a la demanda, justificando así el fracaso del ferrocarril durante años posteriores a su llegada<sup>12</sup>.

Autores como Gómez Mendoza, Alfonso Herranz, Gabriel Tortella han dedicado sus obras a hacer un análisis para responder a preguntas como, ¿era indispensable el ferrocarril para el crecimiento económico? Para ello se ha definido lo que se conoce como *ahorro social de los ferrocarriles*, siendo este la diferencia en el coste de transportar un volumen determinado de mercancías por ferrocarril y por la mejor combinación de medios alternativos de transporte en el supuesto de que el ferrocarril desapareciese por espacio de un año<sup>13</sup>.

Hay diversas visiones de cómo cuantificar ese ahorro social, en este estudio vamos a tomarlo como el coste extraordinario de movilizar el tráfico férreo de un año por medios alternativos de transporte<sup>14</sup>, en el supuesto de que no se hubiera desarrollado el ferrocarril.

Una cifra que nos proporciona Antonio Gómez Mendoza, doctor en historia y economía, en su obra sobre el ahorro social es de 536.200.000 pesetas. Este dato es calculado para el año 1878, es decir, las pérdidas que habría causado la eliminación del ferrocarril durante ese año, casi un 12% de la renta nacional de España. Otro dato que ha sido calculado por diversas fuentes es el ahorro social en 1912, el cual es visiblemente mayor, entre un 19,2% y un 23,7%, según adoptes las estimaciones realizadas por el Consejo de Economía Nacional o las realizadas por Julio Alcaide<sup>15</sup>. Se puede valorar, entonces, teniendo en cuenta estas cifras, que el ferrocarril sí fue esencial para el crecimiento de la economía española, sin embargo, la opinión contradictoria de Gabriel Tortella afirma que los beneficios potenciales del ferrocarril no llegaron a materializarse y califican las estimaciones de Gómez Mendoza como poco verosímiles<sup>16</sup>.

Otras estimaciones que podemos tener en cuenta son las realizadas por Alfonso Herranz Loncán en su obra, en la que el crecimiento económico asume una cifra entre el 11% - 13,3% del crecimiento total de la renta per cápita del país durante el periodo 1850-1912.

---

<sup>12</sup> Se hace referencia a la crisis de los años 1860 mencionada en puntos previos.

<sup>13</sup> (Mendoza, 1982)

<sup>14</sup> (Mendoza, 1982)

<sup>15</sup> Véase *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*, pág96-97.

<sup>16</sup> Véase *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)* pág. 132.

En cuanto a la opinión de que el ferrocarril se adelantó a la demanda, es cierto que en el momento del desarrollo de esta infraestructura, España no contaba con una industria sólida capaz de aportar los materiales necesarios para su construcción. Y que fueron otros países los encargados de proporcionar dichos materiales, y con ello, de disfrutar de los beneficios. Existen muchas controversias respecto si se debería haber invertido en el ferrocarril o en la industria, o en ambos, lo que hubiera resultado lo más adecuado a largo plazo.

La economía española hubiera tenido un crecimiento mayor si la industria de aquel momento hubiera sido capaz de hacerse cargo de tal avance ferroviario o si se hubieran invertido fondos para promover la industrialización. Durante una época se atribuyó el incremento de este problema de industrialización a la política arancelaria desarrollada en 1855, que quedaba exenta a las compañías ferroviarias del pago de impuestos arancelarios e impulsaba la importación del material necesario para el ferrocarril en países europeos. Más tarde los autores de este pensamiento reconocen que la industria siderúrgica y metálica española no hubiera podido afrontar el volumen de productos que se requería para tal desarrollo. España tuvo que esperarse a 1882 para producir material ferroviario, tales como locomotoras, coches, furgones, vagones.

En cambio sí se vieron beneficiadas otros sectores españoles; 1,6 millones de toneladas de carbón fueron consumidos entre 1855 y 1904, de los cuales solo un 24% fue importado. Durante los mismos años la madera española predominaba en las traviesas del ferrocarril, donde se consumieron 2,3 millones de toneladas.

Concluyo este punto con la convicción de que, a pesar de las deficiencias del ferrocarril español, este aportó de manera ventajosa y fructífera a la economía española, que no hubiera alcanzado cierto nivel de desarrollo sin la aparición del ferrocarril. Admitiendo cualquiera de las estimaciones de ahorro social de los distintos autores se hace evidente la mejora que supuso el ferrocarril en la economía de nuestro país.

#### **4.4. La llegada del ferrocarril a Extremadura**

Las primeras líneas férreas que se construyeron en Extremadura se pueden simplificar en cinco grandes proyectos. Para atender a su explicación vamos a seguir el siguiente orden y estructura:

- Línea Madrid-Lisboa pasando por Badajoz
- Línea Sevilla - Mérida
- Línea Madrid - Lisboa pasando por Cáceres
- Línea Plasencia - Astorga
- Línea Zafra-Huelva

##### **4.4.1. Línea Madrid a Lisboa pasando por Badajoz.**

En primer lugar el paso del ferrocarril por Extremadura tiene su razón en la necesidad de unir las capitales de dos países europeos, Madrid y Lisboa. Y la ventaja de conectar los puertos del sur de la península, Sevilla, Huelva y Cádiz con el norte de España. A su vez, el paso por Badajoz del trayecto Madrid-Portugal, facilitaría la exportación de productos extremeños.

Tras diferentes proyectos para la creación de la línea, y diversos conflictos entre las dos provincias Extremeñas, puesto que la solución adoptada no pasaría por Cáceres, en 1855 se firma un acuerdo por el que Portugal se haría cargo de la línea Lisboa-Elvas, continuándola España, hasta Madrid. Es en 1860 cuando se inician las obras en la estación de ferrocarril de Badajoz, y sería en 1863 cuando se inauguraría el tramo de 11 km desde Badajoz hasta finalizar en la frontera Portuguesa, en Elvas. El primer viaje de pasajeros llega desde el país vecino con 500 personas.

El tramo Ciudad Real-Badajoz, se llevó a cabo en dos secciones, Ciudad Real-Mérida con 47 estaciones, y Mérida-Badajoz con 5 estaciones, para los que se concedió un tiempo de ejecución de 5 años. Las obras iniciaron en marzo de 1860, creándose en 1861, la "Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz", y fue en 1866 cuando, Isabel II, la inauguró hasta la frontera con Portugal

En la siguiente tabla podemos ver los distintos tramos realizados y su fecha de inauguración:

Km	Tramo	Fecha
11	Elvas - Frontera	24/09/1863
80,5	Mérida-Badajoz	20/10/1864
38,5	Ciudad Real-Puertollano	19/08/1864
25,9	Puertollano-Veredas	28/07/1865
67,6	Magacela-Mérida	21/08/1865
92,1	Veredas-Almorchón	29/11/1865
29	Castuera-Magacela	17/03/1866
24,2	Almorchón-Castuera	30/07/1866

Tabla 2. Tramos de la línea Ciudad Real-Badajoz.(1863-1866).

Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013

En los primeros años de explotación de la línea, debido al tráfico modesto y a que la empresa debía hacerse cargo de los gastos extraordinarios de la construcción, sufrieron dificultades económicas. Es a partir de 1871 cuando la compañía obtuvo su primer beneficio sobre los gastos de explotación.

La totalidad de la línea, que cubría 510 km de distancia desde Madrid hasta Badajoz, fue inaugurada en 1879. En la Tabla 3 podemos ver algunas de las principales estaciones de la línea Madrid-Frontera Portuguesa:

Pk Estación

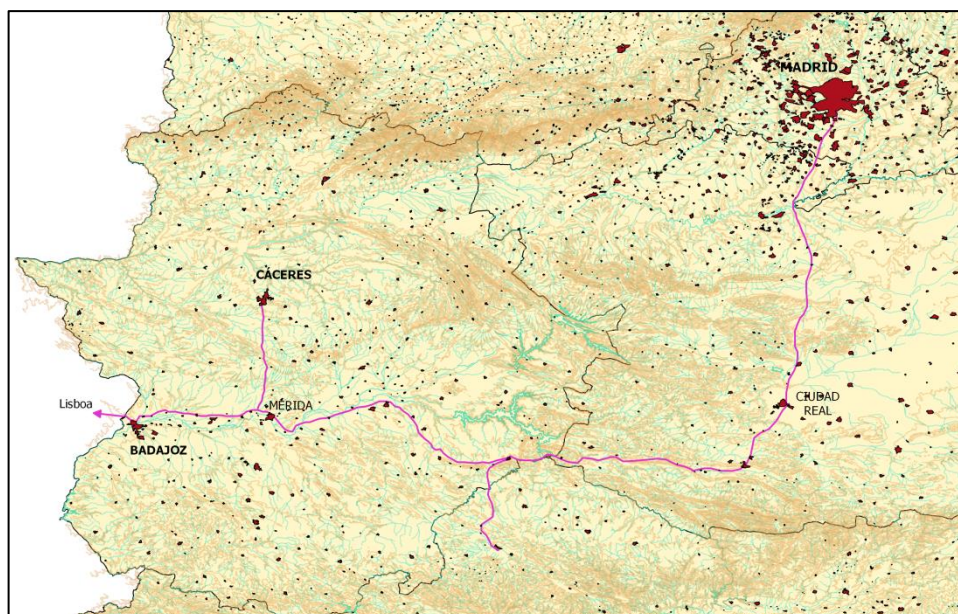
0	Ciudad Real
38	Puertollano
150	Cabeza del Buey
181	Castuera
199	Campanario
219	Villanueva de la Serena
225	Don Benito
278	Mérida
337	Badajoz
443	Frontera Portuguesa

Tabla 3. Principales estaciones de la línea Madrid -Frontera Portuguesa(1863-1866).

Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013

A esta línea hay que sumarle las obras realizadas años más tarde de los ramales correspondientes a la unión de la estación de Aljucén con Cáceres y el ramal de Almorchón a Belmez, que se uniría años más tarde a Córdoba.





Mapa 1. Trazado de la Línea Madrid-Lisboa  
Fuente: Elaboración Propia

#### 4.4.2. Línea Sevilla-Mérida.

Fue bien recibida la idea de unir Sevilla con la capital extremeña, lo cual permitiría la salida de productos extremeños por el puerto de Sevilla, y aumenta la importancia de esta línea si tenemos en cuenta la conexión de Mérida con Lisboa.

Cambiaron varias veces las condiciones para la adjudicación de dicha obra, lo que retrasó el comienzo de la misma, concluyendo en 1872 con una concesión de 99 años y derecho a subvención al ingeniero de caminos Manuel Pastor y Landero, quien años más tarde tendría que vender la línea a "la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)", por no poder hacer frente a los pagos.

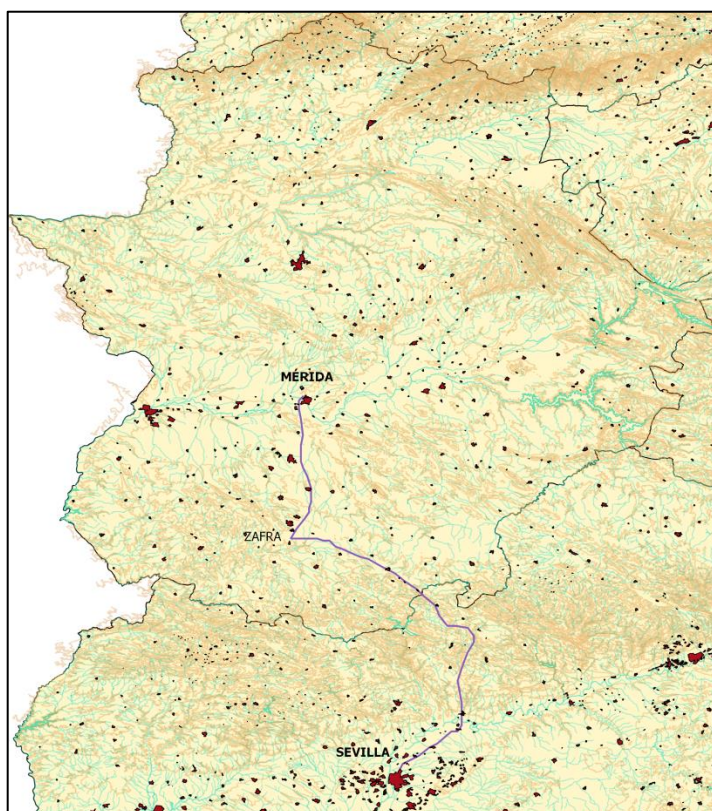
La línea de ferrocarril Sevilla-Mérida comenzaba sus obras por los dos extremos, Mérida y Tocina-Empalme, que se encontraba a una distancia de 35 km de la capital.

Kilómetros	Tramo	Fecha de inauguración
12,00	Tocina empalme - Villanueva del Río y Minas	01/05/1870
34,70	Villanueva del Río y Minas - Pedroso	23/06/1874
65,18	Mérida - Zafra	03/06/1879
43,37	Zafra - Llerena	20/04/1880
66,11	Llerena - Pedroso	16/01/1885

Tabla 4. Tramos de la línea Sevilla - Mérida (1870-1885).  
Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013.

Pk	Estación
0	Mérida (enlace con Malpartida de Plasencia)
43,726	Villafranca de los Barros
65,181	Zafra (enlace con Zafra-Huelva)
105,551	Llerena
195,484	Villanueva del Río y Minas
203,000	Tocina-Empalme (enlace con Sevilla-Córdoba)
204,709	Los Rosales

Tabla 5. Principales estaciones de la línea Sevilla-Mérida (1870-1885).  
Fuente: Juan Peris Torner en: spanishrailway.com



Mapa 2. Trazado de la Línea Mérida-Sevilla  
Fuente: Elaboración Propia

#### 4.4.3. Línea Madrid a Lisboa pasando por Cáceres.

Tras el descubrimiento en Cáceres de los yacimientos de fosfato Calerizo, en 1864, surge la necesidad de crear una línea de ferrocarril que conecte directamente la ciudad de Cáceres con la capital Portuguesa, ya que la explotación de este material había resultado muy productiva desde el principio. La exportación debía hacerse mediante carros hasta Mérida, dónde sí se podía coger el ferrocarril para dirigir el material a Portugal. Este método era muy costoso y el transporte resultaba muy difícil.

La creación de la Sociedad General del Fosfato de Cáceres en 1876, constituida por el político y empresario Segismundo Moret, fue el arranque de un gran acontecimiento en la comunidad extremeña, debido a los grandes efectos que tuvo la explotación y creación de las minas cacereñas, por fin en 1881 llegaba el ferrocarril a Cáceres, formando parte de la línea Madrid-Lisboa. Aportando unos importantes beneficios y avances a una ciudad que había estado aislada durante años.

Las obras de la línea se llevaron a cabo en tres tramos diferentes y fueron administradas por tres empresas diferentes, los tramos fueron los siguientes:

- Madrid - Malpartida de Plasencia
- Malpartida de Plasencia - Cáceres
- Cáceres - Frontera Portuguesa (Valencia de Alcántara)

Se le adjudica la concesión de este último tramo al portugués Antonio Elviro Rosado, para mejorar así la relación internacional entre Madrid - Lisboa, quien en 1879 cede su concesión a Segismundo Moret por 99 años.

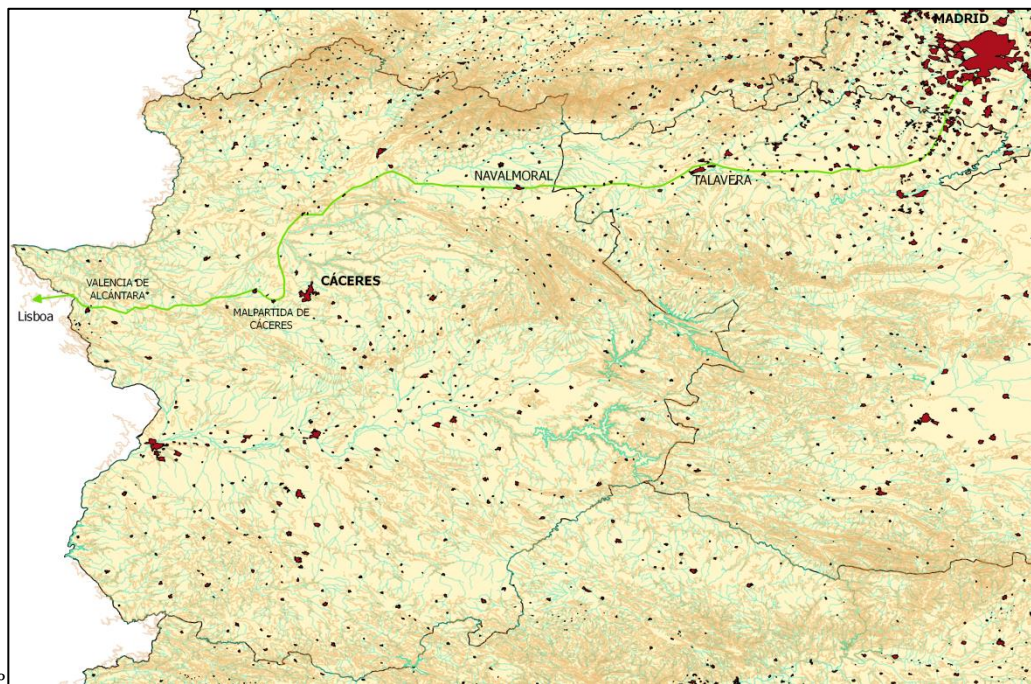
La línea se inauguró en 1881, y debido a un volumen de fosfatos extraídos menor a lo pretendido, la explotación de la línea no tuvo los resultados esperados, ya que se basaba en la exportación del material minero, y el resto de territorios por los que transcurría la línea no tenían grandes producciones de otras mercancías.

Kilómetros	Tramo	Fecha inauguración
85,42	Madrid-Torrijos	20/06/1876
48,76	Torrijos - Talavera Reina	13/07/1876
35,01	Talavera - Oropesa	2/09/1877
31,21	Oropesa - Navalmoral	1/03/1878
30,61	Navalmoral - Bazagona	1/02/1879
14,01	Bazagona - Malpartida	20/10/1881
71,56	Valencia Alcántara - frontera	15/06/1880
71,56	Arroyo - Valencia Alcántara	15/10/1880
84,93	Malpartida - Arroyo	20/10/1881

Tabla 6. Tramos de la línea Madrid - Frontera Portuguesa (1876-1881).  
Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013.

Pk	Estación
0	Madrid-Delicias
15	Leganés
136	Talavera de la Reina
202	Navalmoral
255	Plasencia
392	San Vicente
404	Valencia de Alcántara
413	Frontera de Portugal

Tabla 7. Estaciones de la línea Madrid-Frontera Portuguesa (1876-1881).  
Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013.



Mapa 3. Trazado de la Línea Madrid-Lisboa pasando por Cáceres  
Fuente: Elaboración Propia

#### 4.4.4. Línea Plasencia-Astorga.

La construcción de la línea Plasencia - Astorga tiene su origen en la necesidad de continuar la línea Malpartida de Plasencia - Cáceres, mediante una red transversal paralela a la frontera portuguesa restaurando la antigua "ruta de la Plata", lo que le otorga una gran importancia estratégica. En 1882 se concede la subasta de la línea que enlazando en Malpartida de Plasencia, pasaría por Bejar, Salamanca, Zamora y Benavente empalmando en Astorga con la línea de Palencia a Ponferrada. Es decir, esta nueva línea constituiría un enlace de las vías de las costas del Sur y Norte, de indudable interés comercial, relacionando los puertos de Cádiz y Gijón con las capitales de provincias de Sevilla, Cáceres, Salamanca, Zamora, León y Oviedo,

cruzando por ricas regiones de origen agrícola e industrial. Esta línea coincide casi exactamente con la formada por calzadas romanas que pertenecían a la famosa vía de la Plata.

La vía férrea abre su recorrido por primera vez en 1893 con su llegada a Hervás, un año más tarde a Béjar y Salamanca. Pero es en 1896 cuando el tren circula por primera vez en todo el recorrido de la línea Plasencia - Astorga.

La línea tiene obras muy notables, siendo las principales un viaducto de piedra cerca de Plasencia, un túnel de 300 metros debajo de la ciudad de Béjar, un puente de hierro de 30 metros sobre el Tormes, y otro de 250 metros y 5 tramos a la llegada a Zamora<sup>17</sup>.

La línea cuenta en su totalidad con 347 kilómetros de longitud.

Kilómetros	Tramo	Fecha
55,70	Plasencia - Hervás	26/07/1893
20,00	Hervás - Béjar	26/07/1893
86,70	Béjar - Salamanca	31/03/1896
183,60	Salamanca - Astorga	9/07/1896

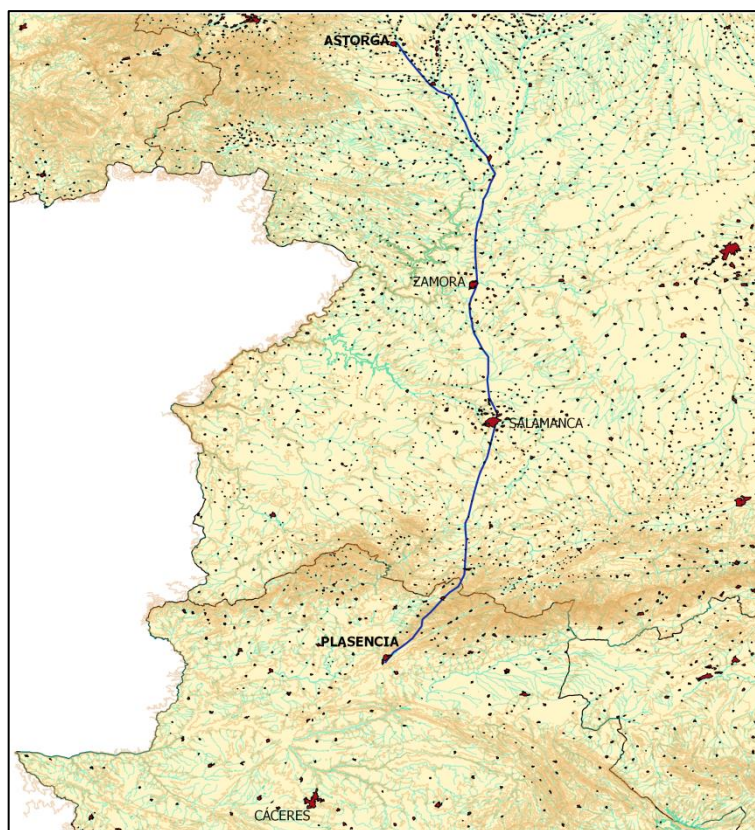
Tabla 8. Tramos de la línea Plasencia - Astorga (1893-1896).  
Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013

Pk Estación

0	Plasencia (empalme)
17	Plasencia
56	Hervás
63	Baños de Montemayor
68	Puerto de Béjar
76	Béjar
139	Alba de Tormes
163	Salamanca
229	Zamora
287	Benavente
347	Astorga

Tabla 9. Principales estaciones de la línea Plasencia - Astorga (1893-1896).  
Fuente: Antonio Blanch Sánchez, 2013.

<sup>17</sup> (La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción, 2013)



Mapa 4. Trazado de la Línea Plasencia-Astorga.  
Fuente: Elaboración Propia.

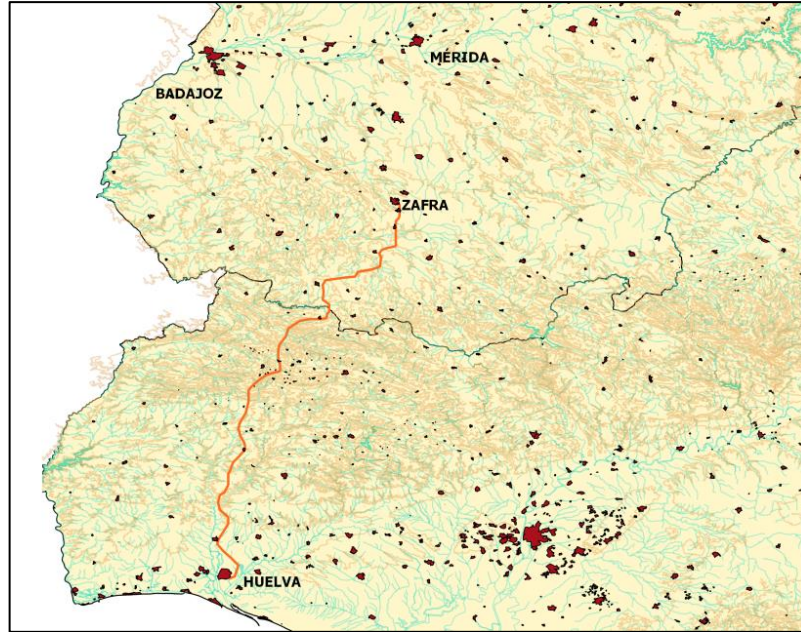
#### 4.4.5. Línea Zafra-Huelva

La creación de una nueva línea que unía Zafra con Huelva permitía reducir en 100 kilómetros, el trayecto que hasta entonces se realizaba por Sevilla. Este ferrocarril no pretendía ser de carácter industrial minero, sin embargo casi todos sus tráficos dependían de la minería. Una de las salidas mineras serían los fosfatos procedentes de Cáceres.

Las obras se llevaron a cabo en dos secciones, Huelva - Valdelamusa inaugurada en 1886, y Valdelamusa - Zafra puesta en funcionamiento 3 años más tarde.

Pk	Estación
0	Zafra (enlace con línea a Jerez de los Caballeros)
2	La Puebla de Sancho Pérez
46,6	Fregenal de la Sierra
63	Cumbres Mayores
166,4	Gibraleón
180,7	Huelva - mercancías
185,00	Huelva - Odiel

Tabla 10. Estaciones de la línea Huelva - Mérida. (1886-1889).  
Fuente : Antonio Blanch Sánchez, 2013.



Mapa 5. Trazado de la Línea Zafra-Huelva  
Fuente: Elaboración Propia



Mapa 6. Trazado de las primeras líneas ferroviarias de Extremadura.  
Fuente: Elaboración Propia

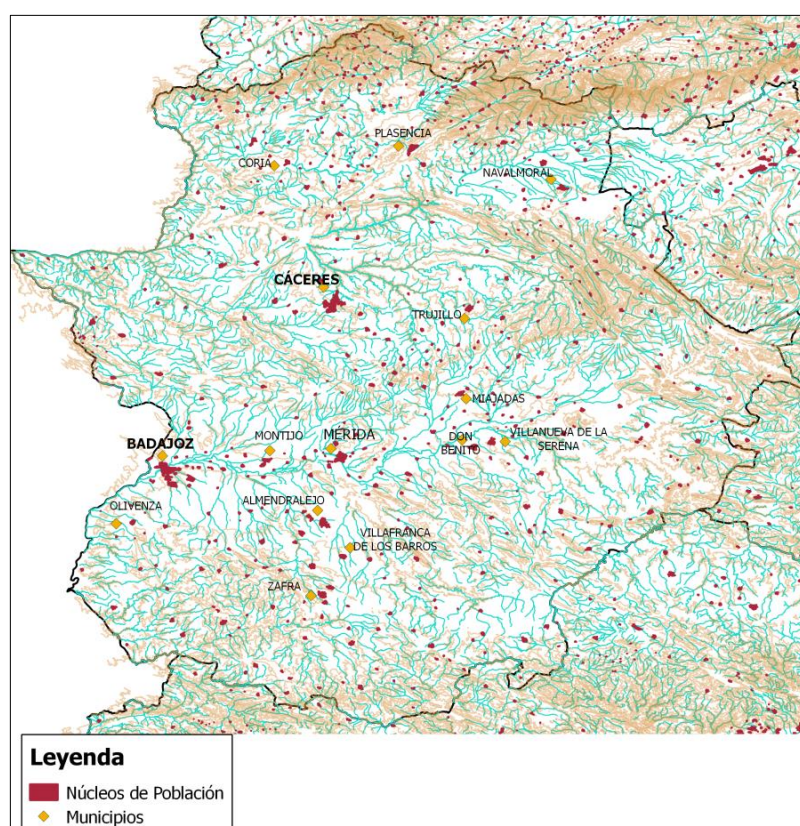
#### 4.5. Características generales de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Extremadura cuenta con las dos provincias más extensas de España, Badajoz con 21.766 km<sup>2</sup> y Cáceres con 19.868 km<sup>2</sup> de superficie, sumando un total de 41.634 km<sup>2</sup> y en ella vive una población de 1.077.715 habitantes<sup>18</sup>, lo que representa un 2,95% del total en España., contando tan solo con 25,88 habitantes por km<sup>2</sup>, es una de las comunidades con menor densidad.

A dicha situación, hay que añadir que la mitad de la población que habita en Extremadura, lo hace concentrada en quince municipios de los 388 totales existentes en la región.

Municipio	Población	Municipio	Población
Badajoz	149.946	Zafra	16.855
Cáceres	95.814	Montijo	15.674
Mérida	59.174	Villafranca de los Barros	13.224
Plasencia	40.663	Coria	12.886
Don Benito	36.975	Olivenza	12.032
Almendralejo	34.573	Miajadas	9.879
Villanueva de la Serena	25.992	Trujillo	9.436
Navalmoral de la Mata	17.247		

Tabla 11. Poblaciones de los principales municipios extremeños.  
Fuente: Elaboración propia



Mapa 7. Municipios más poblados de Extremadura.  
Fuente: Elaboración Propia

<sup>18</sup> Junta de Extremadura a fecha del 19/06/2017

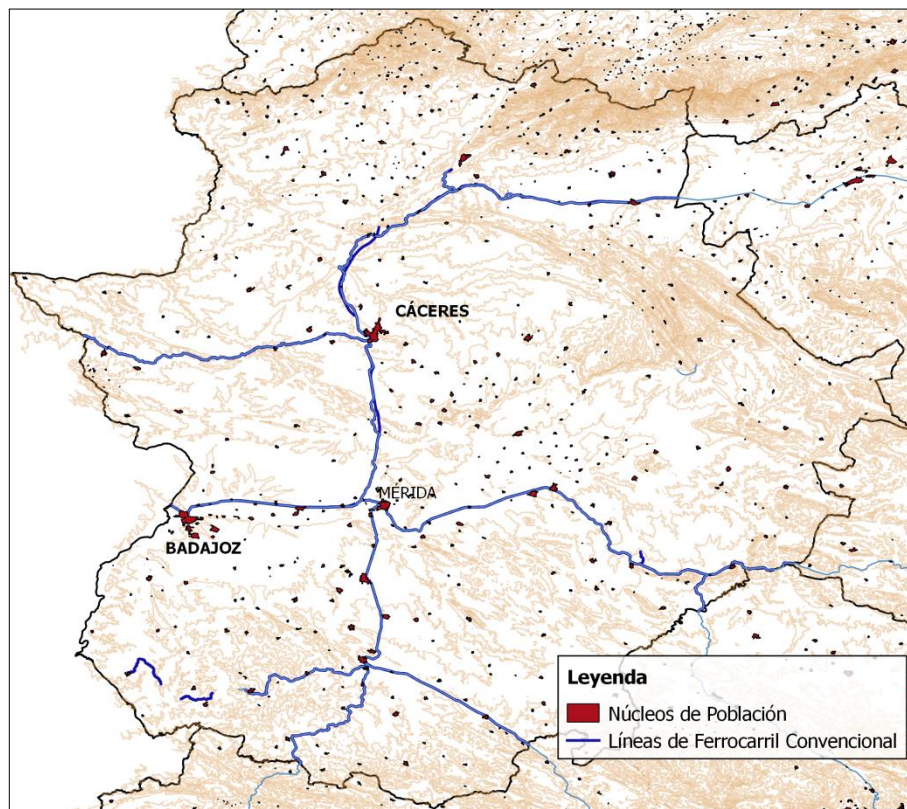


Dichos datos pueden ser un problema en temas de comunicación y desplazamiento, esta comunidad requiere una red de transporte muy extensa para comunicar a todas la poblaciones de la región, y es necesario unas buenas condiciones en las infraestructuras para poder desplazarse en un tiempo razonable.

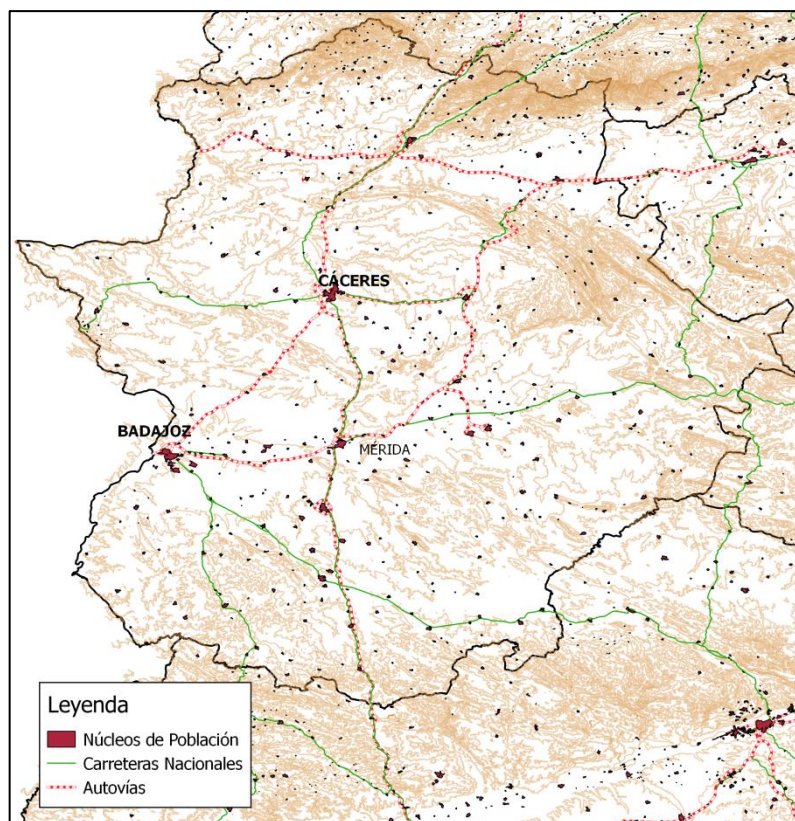
Para situarnos mejor se ha realizado el Mapa 7, donde podemos encontrar la distribución de los municipios más poblados de la comunidad autónoma de Extremadura.

Las principales vías de comunicación por carretera se pueden observar en el Mapa 9 y las líneas de ferrocarril en el Mapa 8.

Un ejemplo del problema que supone la extensión de la comunidad se puede observar en la zona este de la provincia de Cáceres, esta parte de la comunidad queda mal comunicada, en ella no existen líneas de tren y las carreteras son autonómicas (no aparecen en el mapa), esta zona corresponde a municipios poco poblados, como podemos comprobar en el Mapa 7.



Mapa 8. Línea Convencional del Ferrocarril Extremeño  
Fuente: Elaboración propia



Mapa 9. Líneas de Carreteras Nacionales y Autovías en Extremadura.  
Fuente: Elaboración propia

Para situarnos mejor se va a comentar brevemente la orografía de la comunidad extremeña.

Extremadura se caracteriza por una elevada altitud media, unos 500 metros sobre el nivel del mar, y por la presencia de materiales geológicos muy antiguos.

En cuanto al relieve, se diferencia en tres unidades; los sistemas montañosos, las llanuras interiores y los valles fluviales.

Los sistemas montañosos que destacan son el Sistema Central, formado por sierras como la de Gredos y las Hurdes entre las que se intercalan profundos valles como el del Jerte, es en este sistema montañoso donde se registran las mayores alturas, 2.401 metros de altitud en el llamado pico Calvitero, otro sistema son los Montes de Toledo que delimita las dos provincias, Cáceres y Badajoz, en él destacan Las Villuercas, la Sierra de Montánchez y la Sierra de San Pedro, y en tercer lugar se encuentra Sierra Morena que actúa como frontera natural de Andalucía.

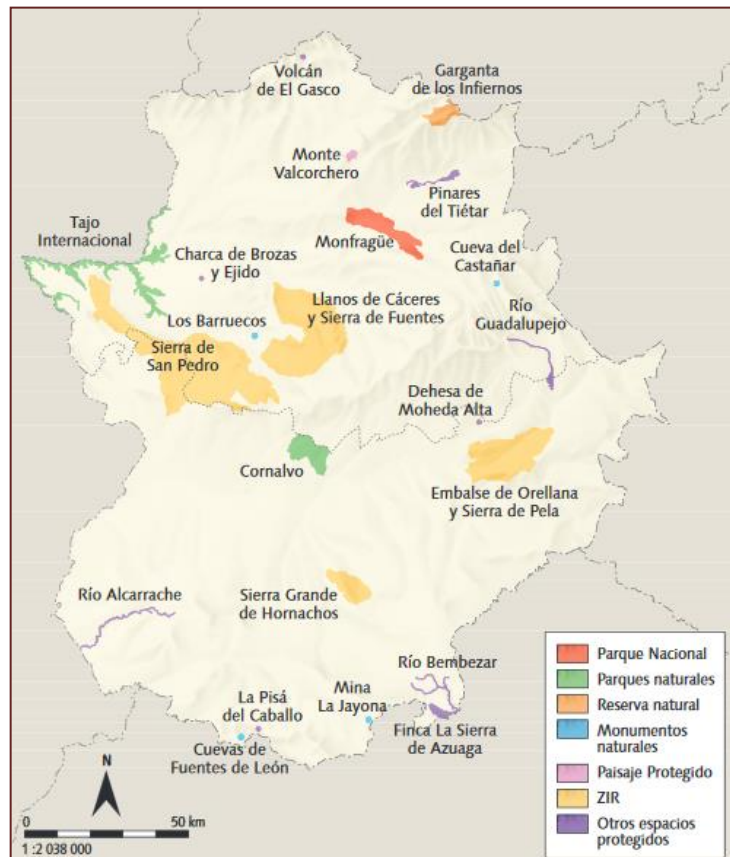
En cuanto a las llanuras interiores, se encuentran entre los sistemas montañosos y son amplios espacios llanos que oscilan entre altitudes de 400 y 500 metros. Las más importantes son la penillanura trujillano-cacereña y la penillanura del sur (La Serena, Tierra de Barros, Llanos de Olivenza y La Campiña).

La tercera unidad de relieve son los valles fluviales, el valle del Jerte y el del Guadiana.

Respecto a la hidrografía, Extremadura se caracteriza por el paso de dos grandes ríos, el Tajo y el Guadiana. También cuenta con grandes kilómetros de costa de agua dulce, por embalses como el de La Serena (Badajoz), que es el más grande de España y el tercero de Europa, el embalse de Alcántara, de Cíjara, el de Valdecañas, y un largo etcétera.

Extremadura cuenta también con distintos espacios protegidos, que forman la Red de Espacios Protegidos de la región (RENPEX). Entre ellos se encuentra el Parque Nacional Monfragüe, el Parque Natural de Cornalvo y el Tajo Internacional.

Existen otros espacios naturales protegidos: una reserva natural: Garganta de los Infiernos, cuatro monumentos naturales, un paisaje protegido, cuatro Zonas de Interés Regional (ZIR): Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, Embalse de Orellana y Sierra de Pela, Sierra de San Pedro y Sierra Grande de Hornachos; cuatro corredores ecológicos y de biodiversidad, cuatro parques periurbanos de conservación y ocio, y un lugar de interés científico: Volcán de El Gasco.



Mapa 10. Espacios Protegidos de Extremadura  
Fuente: Web [www.oupe.es](http://www.oupe.es)

	Hectáreas	% Extremadura
Extremadura	4.168.021,60	100 %
Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA)	1.089.232,90	26,1 %
Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)	828.949,17	19,9 %
Espacios Naturales Protegidos (ENP)	314.110,89	7,5%
Red Natura 2000 (ZEPA + LIC)	1.257.787,05	30,20 %
Áreas Protegidas (ZEPA + LIC + ENP)	1.276.288,09	30,6%

*Tabla 12. Superficies de las Áreas Protegidas.  
Fuente: Elaboración propia con datos de la Junta de Extremadura.*

Extremadura ocupa una posición estratégica por su situación geográfica, situada en la mitad de dos capitales europeas como lo son Madrid y Lisboa. Otro punto estratégico que hace que Extremadura cobre importancia es Sevilla y su influencia en toda la zona oeste de Andalucía alcanzando El Algarve de Portugal. Se crea así un triángulo de relación económica, social y cultural entre Madrid, Lisboa y Sevilla, en el que Extremadura no se puede quedar fuera.

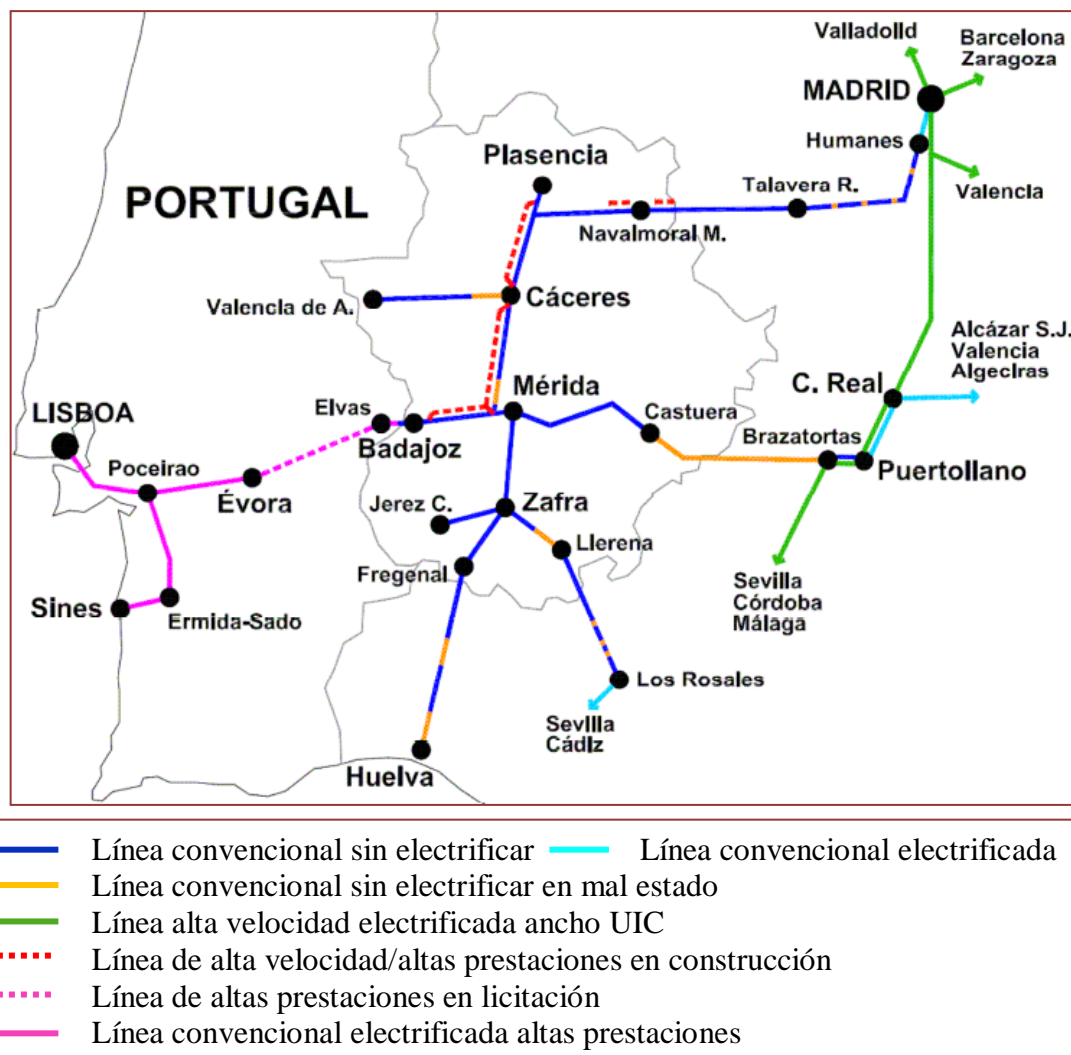
#### **4.6. Situación actual del ferrocarril en Extremadura**

Extremadura nunca tuvo un trato favorable ni en el trazado ni en el desarrollo de la red ferroviaria nacional y eso ha supuesto un lastre determinante en su desarrollo y cohesión social y territorial<sup>19</sup>, así expone su descontento la Junta de Extremadura en su informe sobre el Pacto por el Ferrocarril, comentado posteriormente en el presente estudio.

En el mapa siguiente podemos encontrar como queda la red extremeña en la actualidad, si hacemos una comparativa del trazado con las primeras líneas abiertas, veíamos en el apartado 4.4 que la línea que unía Plasencia con Cáceres lo hacía en una estación cercana a la capital, Arroyo-Malpartida, en la actualidad esa línea llega directamente a la estación de la ciudad de Cáceres. Otra diferencia del trazado es la línea que se abrió en 1868<sup>20</sup> de Almorchón a Belmez (61 km) para enlazar con Córdoba, fue cerrada años más tarde (1972) al tráfico de pasajeros y en 1992, provocado por las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, se perdía la conexión con Córdoba.

<sup>19</sup> (Consejería de Medio Ambiente y Rural, 2016)

<sup>20</sup> (Ferropedia.es, 2010)



Mapa 11. Situación actual de la red ferroviaria Extremeña  
 Fuente: (Consejería de Medio Ambiente y Rural, 2016)

Vemos en el *Mapa 11* que la línea de alta velocidad/altas prestaciones que se encuentra en construcción es la que empezó formando parte de la línea de alta velocidad Madrid-Lisboa, podremos detenernos en esta línea en apartados siguientes. También profundizaremos en las líneas que vemos de color amarillo definidas como líneas en mal estado.

Por último vemos que la línea Plasencia-Astorga se encuentra cerrada, esto es así desde 1984 debido al déficit que suponía la línea para la compañía, hoy día hay gente que sigue reclamando la reapertura de esta línea<sup>21</sup>, creyendo conveniente unir Extremadura con diferentes comunidades autónomas y exigiendo que dicha línea forme parte de la Red Básica Transeuropea (proyecto de la Unión Europea creado con la finalidad de conectar las regiones europeas mediante una infraestructura

<sup>21</sup> Últimas noticias vistas el 14 de Septiembre 2017

moderna y eficaz que vaya más allá de la simple yuxtaposición de las redes nacionales<sup>22</sup>), por su parte Adif pretende dismantelar la línea.



Mapa 12. Red Transeuropea de Transporte (red básica de ferrocarriles)  
Fuente: Ministerio de Fomento

Se puede ver el Mapa 12 con claridad y ampliado en el Anexo I.

Debemos destacar que la red transeuropea pretende la definición de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura que se está llevando a cabo y que forma parte del Corredor Central y del Corredor Atlántico-Mediterráneo, los cuales pertenecen a los proyectos europeos de conectar los diferentes países a través de una red global. Para llevar a cabo el Mecanismo "Conectar Europa", este aportará 26.000 millones de euros durante el periodo 2014-2020<sup>23</sup> para el sector transporte.

#### 4.6.1. Antecedentes

El ferrocarril Extremeño vivió una situación difícil entre mediados de los años 1990 y finales de 2004, provocado principalmente por una falta de inversiones en la línea, a lo que se le suma el uso de trenes obsoletos, un horario de viajes inconveniente o tiempos de trayectos largos. Y aunque pudo recomponerse de tan mala situación mediante intervenciones técnicas y grandes inversiones, las medidas tomadas no

<sup>22</sup> Página web *ineco.es*

<sup>23</sup> Datos obtenidos de la Tesis Doctoral de Juan Francisco Coloma Miró

fueron suficientes para que, no tantos años más tarde, volviéramos a encontrarnos en una situación insostenible que se explicará más adelante.

Veamos cuales fueron las intervenciones que se llevaron a cabo:

#### ➤ **Convenio con Renfe (2004)**

Se había llegado a una situación crítica, casi al borde del cierre, cuando se acordó, por parte de la Junta de Extremadura, el Ministerio de Fomento y Renfe (ahora Adif), un Convenio de colaboración para la mejora y modernización de la red interior de Extremadura. En dicho convenio la Junta de Extremadura se comprometía a invertir 70 millones de € destinados a la renovación completa de la vía e instalaciones de seguridad en varios tramos de la red que ascendían a 259 km. Por su parte Adif aportaría otros 70 millones para la rehabilitación de tres tramos: Mérida-Cáceres, Villanueva de la Serena-Cabeza del Buey y Zafra-Llerena, sumando un total de 180 kilómetros.

Con estas mejoras se conseguía la modernización de más de 400 km, un aumento considerable de seguridad y fiabilidad en las circulaciones y permitía un incremento en las velocidades.

#### OBRAS COFINANCIADAS

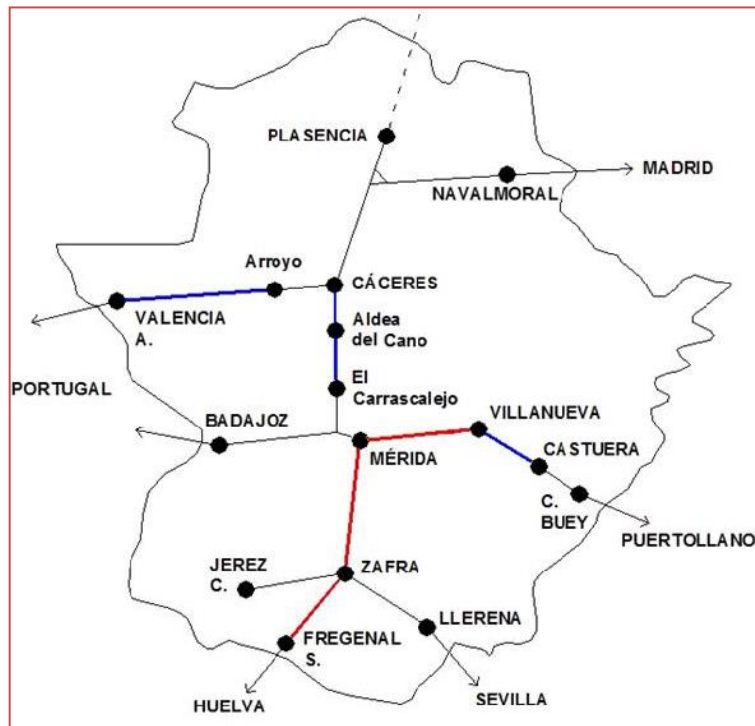
#### OBRAS REALIZADAS

#### POR FOMENTO/ADIF

Tramo Mérida-Zafra (65 km)	70,64€	Tramos Mérida-Aljucén-Cáceres (28km)	5,8 €	
Tramo Villanueva de la Serena - Mérida (59 km)	61,65€	Tramo Castuera-Villanueva de la Serena (35km)	13,52€	
Tramo Zafra-Fregenal de la Sierra (47 km)	28,20€	Tramo Cáceres- Valencia de Alcántara (40 km)	15,65€	
Tramo Cáceres-Valencia de Alcántara (supresión de pasos nivel)	4,03€	Tramo Zafra-Llerena (16km)	4,0 €	
Tramo Mérida-Zafra (apeadero)	0,32 €			
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>164,84€</b>	<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>38,88€</b>	<b>203,72€</b>

Tabla 13. Presupuesto de las actuaciones del Convenio Adif-Junta de Extremadura 2004-2008. (En millones de €)  
Fuente: datos obtenidos de la Tesis Doctoral de Juan Francisco Coloma Miró (2015)

En el *Mapa 13* se pueden ver las líneas proyectadas para realizar actuaciones dentro del convenio que se llevó a cabo entre Adif y la Junta de Extremadura en el periodo 2004-2008, en él se pueden observar en color rojo las líneas en las que se realizarían las obras cofinanciadas y en color azul las líneas cuyas obras serían realizadas por el Ministerio de Fomento/Adif.



*Mapa 13. Actuaciones previstas en el convenio Adif-Junta de Extremadura (2004-2008)*

*Fuente: Gobex en Tesis Doctoral de Juan Francisco Coloma Miró (2015)*

Es a partir de 2008 cuando las obras empiezan a ir más lentas, tanto que al llegar el final del convenio en 2009, se han quedado sin modernizar los trayectos Castuera-Cabeza del Buey, Zafra-Llerena y el resto de Mérida-Cáceres, 97 kilómetros en total. Por lo que la Junta de Extremadura se ve obligada a insistir para la firma a finales de 2009 de una prórroga hasta 2012 para terminar las mejoras acordadas en el convenio. Sin embargo no se concluyeron todas las obras previstas, en el siguiente mapa podemos ver qué obras siguen sin llevarse a cabo, se reconocen por las líneas en color rojo.





Mapa 14. Líneas pendientes de ejecutar tras el convenio con Adif en 2004 y la prórroga hasta 2012.  
Fuente: Junta de Extremadura

Se puede ver similitud entre las líneas que deberían haber sido intervenidas y mejoradas, color rojo del *Mapa 14*, con las líneas de color amarillo que veíamos en el *Mapa 11*, que correspondían a las líneas que hoy en 2017 se encuentran en mal estado.

### ➤ **Convenio con Renfe-Operadora (2005-2009)**

Como continuación de las mejoras obtenidas gracias al convenio de 2004, la Junta de Extremadura firma un convenio con Renfe-Operadora para optimizar los servicios prestados por la línea. Este convenio tenía vigencia hasta 2009 y con él, la Junta de Extremadura debía hacerse cargo de las líneas más deficitarias con una inversión de unos 6,9 millones de euros.

En la *Tabla 14* ( la cual podemos ver con claridad ampliada en el ANEXO I) observamos que 14 de los 28 servicios diarios eran subvencionados por la Junta de Extremadura en dicho periodo, cuyo coste asciende a 7,6 millones de euros, sin embargo hay que restar unos 0,7 millones por ingresos anuales de los tramos subvencionados, de esa cuenta sacamos la cifra mencionada en el párrafo anterior, son 6,9 millones de euros que aportó la Junta de Extremadura destinados a subvencionar los tramos más deficitarios, estos datos son para el periodo 2005-2009.

SERVICIOS (KM)	NºTOTAL SERVICIOS DIARIOS	TRAYECTO SUBVENC.	KM SUBVENC.	COSTE KM (2010)	DÍAS CIRCULACIÓN AÑO	TOTAL KM ANUALES	TOTAL COSTE ANUAL	TOTAL KM ANUALES SUBVENC.	TOTAL COSTE ANUAL SUBVENC.
Madrid- Cáceres-Badajoz (461 km)	2			9.26	365	336,530	3,116,267.80		
Madrid-Plasencia-Cáceres- Badajoz (491 km)	2			9.26	365	358,430	3,319,061.80		
Madrid-Plasencia-Cáceres- Mérida (432 km)	4			8.5	339	585,792	4,979,232.00		
Madrid-Plasencia (270 km)	2			8.5	365	197,100	1,675,350.00		
Plasencia-Cáceres-Mérida- Badajoz (221)	2	Plasencia-Mérida	162	9.26	365	161,330	1,493,915.80	118260.000	1,095,087.60
Madrid-Puertollano-Mérida- Badajoz(600 km)	2	Puertollano- Mérida	240	10.1	365	438,000	4,423,800.00	175200.000	1,769,520.00
Puertollano-Mérida-Zafra (305 km)	2		305	10.1	365	222,650	2,248,765.00	222650.000	2,248,765.00
Mérida-Sevilla (239km)	2	Mérida- Guadalcanal	130	9.26	365	174,470	1,615,592.20	94900.000	878,774.00
Mérida-Cabeza del Buey (128 km)	2	Mérida-C.del Buey	128	9.26	313	80,128	741,985.28	80128.000	741,985.28
Mérida-Badajoz (59 km)	2	Mérida-Badajoz	59	10.1	365	43,070	435,007.00	43070.000	435,007.00
Mérida-Cáceres (72 km)	2			10.1	365	52,560	530,856.00		
Mérida-Zafra (65 km)	2	Mérida-Zafra	65	10.1	365	47,450	479,245.00	47450.000	479,245.00
Llerena-Sevilla (134 km)	2			9.26	365	97,820	905,813.20		
<b>TOTALES</b>	<b>28</b>					<b>2,795,330</b>	<b>25,964,891.08</b>	<b>781,658</b>	<b>7,648,383.88</b>

Tabla 14. Costes del Convenio Junta de Extremadura- Renfe-Operadora 2005-2009(€).  
Fuente: datos obtenidos de la Tesis Doctoral de Juan Francisco Coloma Miró (2015)

Este acuerdo trajo consigo los trenes más modernos existentes en ese momento (R-598 y TRD-594), capaces de alcanzar 160 km/h, unos mejores horarios, importantes reducciones en los tiempos de viaje y en definitiva un servicio adecuado a las demandas de la región extremeña. Se mejoraron las conexiones con Madrid y se creó la "Estrella de Mérida", que permitía impulsar la conectividad interior gracias a la nueva propuesta de horarios que consentían enlaces con la estación de la capital extremeña.

El mencionado convenio provocó un aumento casi del 50% en el número de servicios, pasando de 15 diarios en 2004 a 28 en la actualidad. También se multiplicó el número de viajeros, pasando de 303.000 a 650.000 entre el periodo 2004-2008.

La evolución que han seguido los viajeros la podemos observar en el Gráfico 1, en el cual vemos como a partir de 2009 disminuye el número de viajeros, el cual empieza a aumentar en 2011, creando una tendencia ascendente hasta el año 2015.

Sin embargo, en el Gráfico 2 encontramos datos más actuales de número de viajeros en Extremadura, en el cual se ve como a partir de 2015 se han ido perdiendo viajeros hasta octubre de este mismo año (2017), que son los últimos datos con los que contamos.

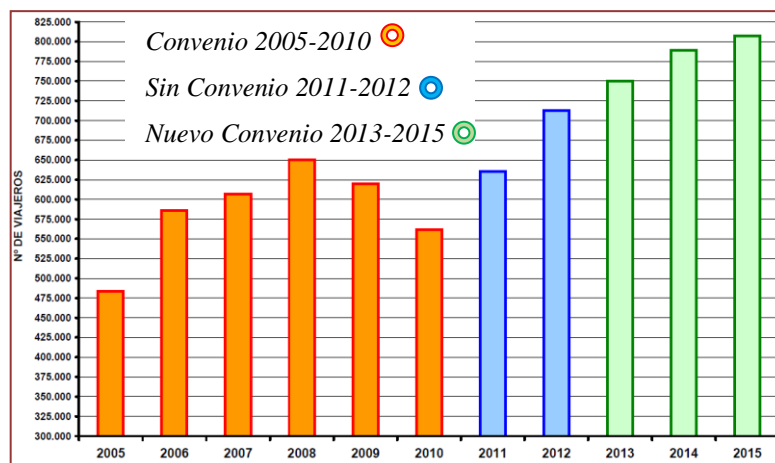


Gráfico 1. Evolución del Número de viajeros por tren en servicios regionales de Extremadura (2005-2015)  
Fuente: Junta de Extremadura

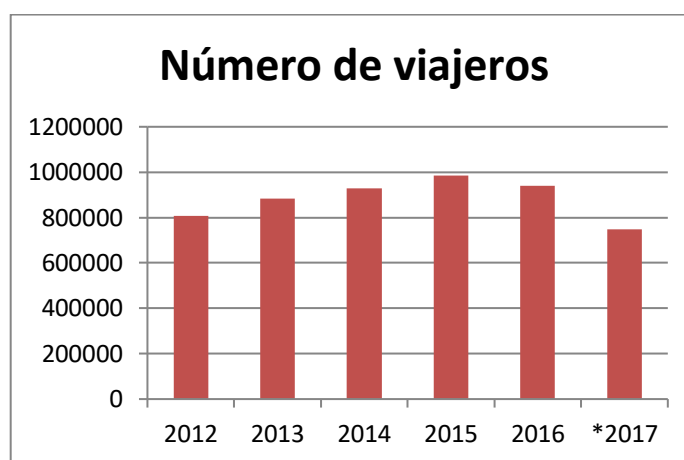


Gráfico 2. Número de viajeros en el periodo 2012-2017  
Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por Adif

➤ **Plan de Optimización y Mejora del Transporte Ferroviario en Extremadura (2012)**

La situación del ferrocarril era muy comprometida, falta de inversiones, pérdida de trenes de larga distancia en 2010 y retrasos de las obras de la línea de alta velocidad. Todo ello provocó que, en 2012, el Gobierno de Extremadura firmara un acuerdo con el Ministerio de Fomento para dar soluciones a las malas condiciones del ferrocarril, dando lugar al Plan de Optimización y Mejora del Transporte Ferroviario en Extremadura, cuyas bases eran principalmente:

- Reestructurar el servicio ferroviario.
- Concluir las obras de la red regional.
- Aprovechar las obras de la línea de alta velocidad para mejorar la conexión entre Extremadura y Madrid a corto plazo.

Gracias a este plan se han mejorado la eficiencia y calidad del servicio prestado en la región. Un efecto destacable es el aumento de pasajeros del ferrocarril en un 25% entre 2012 y 2015, gracias a mejoras de los trenes regionales y en los horarios y ofertas comerciales, promovidas por la Junta de Extremadura.

Este plan trajo muchos beneficios en cuanto se refiere a servicios, entre otras medidas, se ajustaron horarios de enlaces en la Estrella de Mérida con el fin de aprovechar la posición estratégica de estación y se adaptaron servicios de fuera de la comunidad para que también se atiendan los tráficos internos, cubriendo así las dos demandas. En la línea principal Madrid-Cáceres-Badajoz se incorporaron nuevos trenes diesel de última generación, y se sustituyeron los trenes más antiguos en las demás líneas.

Sin embargo, no se terminaron las obras de la red regional, ni se llevó a cabo el proyecto para aprovechar las obras de la línea de alta velocidad, proyecto desarrollado en el punto 4.7. *Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura*.

#### ➤ **Otros Convenios**

En 2010 la Junta de Extremadura firma un acuerdo con Renfe Media Distancia, por el que los titulares del Carné de Viaje tienen acceso libre y gratuito en trayectos en los que o el destino o el origen sean poblaciones de la comunidad autónoma de Extremadura<sup>24</sup>.

Con el fin de garantizar el mantenimiento del servicio en las líneas que no han sido declaradas Obligaciones de Servicio Público, cuyo significado se explica en el punto 4.6.2, se lleva a cabo en 2013 un acuerdo entre la Junta de Extremadura y Renfe Operadora. Gracias a este acuerdo siguen en funcionamiento las líneas regionales deficitarias, de las que se hace cargo la Junta de Extremadura a través de subvenciones que ascienden a un coste anual de 3,7 millones de €<sup>25</sup>, lo cual supone la mitad de los gastos del convenio anterior (2004-2009).

En 2014 se llega a un acuerdo entre la Junta de Extremadura y Renfe Viajeros en el que se establece un marco de colaboración a favor de los usuarios de la red extremeña, y en él se especifican las actuaciones específicas en el periodo 2014-

---

<sup>24</sup> Web Renfe

<sup>25</sup> Dato aportado por la Junta de Extremadura.

2015. Algunas de las acciones que Renfe se compromete a poner en marcha son las siguientes<sup>26</sup>:

- Tren Al-Ándalus: "Ruta de Extremadura"
- Rutas turísticas en tren
- Fines de Semana temáticos



Mapa 15. Trayecto realizado por el tren Al-Ándalus  
Fuente: Web Renfe

La Ruta Extremeña que completa el trayecto Al-Ándalus sigue vigente actualmente, el recorrido completo tiene una duración de 7 días y 6 noches.

Algunas medidas que se han adoptado, entre otras, con el fin de impulsar el transporte por ferrocarril en la región son:

- Operativos especiales y refuerzos de los servicios con motivos de eventos culturales
- Descuentos a grupos, asociaciones, estudiantes de hasta un 60%.
- Billetes combinados para facilitar enlaces.

#### ➤ **Pacto Social y Político por el Ferrocarril en Extremadura**

Con el fin de exigir mejoras en la red extremeña, se ha llevado a cabo un pacto social y político por el ferrocarril en Extremadura de la mano de la Junta de Extremadura, la Confederación Empresarial Extremeña (CREEX), UGT Extremadura y CCOO

<sup>26</sup> DOE, n°201.

Extremadura, ya que las últimas actuaciones de mejoras tuvieron lugar en el periodo 2004-2008 gracias a un convenio entre Adif y la Junta de Extremadura.

Es en este pacto, redactado en Marzo de 2016, donde se exige al Gobierno de España una serie de actuaciones desarrolladas a continuación, con carácter prioritario y desarrolladas en la legislatura 2015-2019.

- Ejecutar un plan urgente de mejora, renovación y electrificación de la red.
- Modernizar las redes que comunican con Sevilla y Huelva.
- Mejorar los servicios de horarios y trenes con una red moderna regional.
- Estudiar la recuperación de la línea Plasencia-Astorga
- Acondicionar la vía Cáceres-Valencia de Alcántara

Ante estas exigencias la Junta de Extremadura se compromete, dice, a dotar de los recursos económicos necesarios para firmar un convenio con los agentes ferroviarios.

En la *Tabla 15* podemos observar las inversiones que se han llevado a cabo en el periodo comprendido entre 2004 y 2015.

PRINCIPALES EVENTOS E INVERSIONES EN EL FERROCARRIL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA. PERIODO 2004-2015

ACTUACIÓN / ACUERDO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTALES (M.€)
PERIODO DESARROLLO													
CONVENIO JUNTA EXTREMADURA-MINISTERIO DE FOMENTO-ADIF MEJORA RED FERROVIARIA EXTREMADURA	10,2	53,0	25,9	32,1	29,3	10,9	0,9	2,5	1,1				165,9
CONVENIO FOMENTO-ADIF													
INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)			7,5	6,0	13,9	7,2	4,0	0,0	0,0				38,6
PERIODO DESARROLLO													
CONVENIO RENFE													
SUBVENCIÓN A CARGO DE LA JUNTA DE EXTREMADURA (M.€)	4,3	6,1	6,3	6,4	6,5								29,6
PERIODO DESARROLLO													
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA / LÍNEA DE ALTAS PRESTACIONES PLASENCIA-BADAJÓZ													
EJECUCIÓN OBRAS													
INVERSIÓN PREVISTA EN LOS PGE (M.€)			15,1	78,4	196,6	351,0	325,1	243,6	135,8	175,0	198,9	200,7	1.920,2
INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)			0,1	2,2	53,5	120,5	76,3	165,2	180,6	184,0	84,7	86,5	950,6
PERIODO DESARROLLO													
MEJORA CORREDOR MÉRIDA-BRAZATORTAS-PUERTOLLANO. EJE 16 DE LA RED TEN-T													
MEJORA MÉRIDA-PUERTOLLANO													
INVERSIÓN PREVISTA EN LOS PGE (M.€)						10,0	40,0	27,0					77,0
INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)						0,0	0,0	0,0					0,0
PERIODO DESARROLLO													
ACUERDO JUNTA EXTREMADURA-MINISTERIO DE FOMENTO: PLAN DE OPTIMIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN EXTREMADURA													
ADJUDICACIÓN OBRAS MEJORA RED CONVENCIONAL (M. €)									0,0	0,6	2,9	0,5	4,0
ADJUDICACIÓN OBRAS LÍNEA ALTAS PRESTACIONES PLASENCIA-BADAJÓZ									0,0	0,5	143,9	224,8	369,2
PERIODO DESARROLLO													
CONTRATO SERVICIO PÚBLICO JUNTA EXTREMADURA-RENFE VIAJEROS S.A.													
SUBVENCIÓN A CARGO DE LA JUNTA DE EXTREMADURA (M.€)													
CONTRATO RENFE													
										1,2	3,7	3,5	8,4

Nivel ejecución obras  
 Alto  
 Medio  
 Bajo

Tabla 15. Principales eventos e inversiones destinadas al ferrocarril extremeño (2004-2015)  
 Fuente: Junta de Extremadura.

La *Tabla 15* se puede ver con claridad y ampliada en el ANEXO I.

#### 4.6.2. Líneas definidas como Obligaciones de Servicio Público

El transporte ferroviario se entiende como un servicio de interés general, teniendo en cuenta la importancia estratégica y las ventajas medioambientales de este. Por ello, se han definido las obligaciones de servicio público, para aquellos casos en los que los servicios de competencia estatal cuenten con una oferta insuficiente o no cumplan unas condiciones mínimas de frecuencia, calidad o precio<sup>27</sup>. De este modo es posible regular la intervención pública a favor de un servicio considerado de interés general por su razón social, económica o medioambiental, de manera que el Estado obliga a una sola empresa a hacerse cargo de la continuidad de los servicios ferroviarios y compensa económicamente de dos maneras, o bien otorgándole derechos exclusivos de explotación a dicha empresa o en forma de subvención, que es competencia de la Administración General del Estado (AGE). En la *Tabla 10* podemos observar datos de las subvenciones que el Estado ha concedido a Renfe-Operadora en los años 2014, 2015 y 2016.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE	2014	2015	2016
TERRESTRE:			
A Renfe Viajeros, S.A, para la compensación de las Obligaciones de Servicio Público, pendiente de liquidación	<b>464.000,00</b>	<b>501.448,00</b>	<b>495.376,00</b>
Renfe Viajeros, S.A. para compensar los servicios de transporte de cercanías y regionales traspasados a Cataluña, correspondientes al ejercicio años anteriores, pendientes de liquidación	<b>35.2908,00</b>	<b>107.260,00</b>	<b>110.023,00</b>
	(2011)		
	130.222,00		
	(2012)		
	106.239,00		
	(2013)		
	116.447,00		

*Tabla 16. Compensación de las Obligaciones de Servicio Público (miles de euros).  
Fuente: Presupuestos Generales del Estado*

Solo las líneas declaradas obligaciones del servicio público recibirán ayudas del Estado, las restantes deben regirse por criterios de competencia comercial.

<sup>27</sup> (BOE, 2015)



En la actualidad los servicios regionales de nuestra comunidad que no han sido declarados Obligaciones del Servicio Público por el Estado, se traducen en 13 servicios diarios que utilizan un total de 110.000 viajeros al año, lo que exige a la Junta de Extremadura subvencionar tales recorridos mediante el convenio que mantiene con Renfe.

Servicio	Días Circul.	Nº Servicios /Semana	Km	Días Circulación	Sujetos OSP	Trayectos contratados con la Junta
Badajoz-Madrid (vía Cáceres)	Diario	14	473	365	OSP total	
Madrid-Badajoz (vía Cáceres y Plasencia)	Diario - S	12	491,6	313	OSP total	
Cáceres-Madrid (vía Plasencia)	Diario- D	12	360,1	313	OSP total	
Mérida-Madrid	Diario	7	432,4	365	OSP total	
Madrid- Plasencia	Diario- V	6	270,7	313	OSP total	
Madrid-Cáceres	V	1	360,1	52	OSP total	
Madrid-Llerena	L a J	4	538	208	OSP Madrid- Mérida	Mérida-Llerena
Zafra-Madrid	L a J	4	497,6	208	OSP Madrid- Mérida	Zafra-Mérida
Madrid-Huelva	V, S y D	6	682,8	157	OSP total	
Badajoz-Alcázar de S.J.	Diario	14	451,4	365	OSP total	
Puertollano-Badajoz	Diario	14	298,5	365	OSP total	
Cáceres-Sevilla	Diario	14	310,9	365	OSP total	
Cáceres-Valencia de Alcántara	Diario- M	12	88	313		Cáceres- Valencia de Alcántara
Badajoz-Villanueva S	L a V	10	118,1	261		Badajoz- Villanueva S
C.Buey - Badajoz	Diario	14	186,9	365		C.Buey - Badajoz

Villanueva S.- Badajoz	Diario- S	6	118,1	313	Villanueva S- Badajoz
Mérida- Villanueva S.	Diario- S	6	58,9	313	Mérida- Villanueva S.
Llerena-Mérida	L a V	5	105,6	261	Llerena-Mérida
Cáceres-Zafra	L a J	4	137,3	208	Cáceres-Zafra
Cáceres- Llerena	V	1	177,7	52	Cáceres-Llerena
Cáceres-Mérida	D	1	72,1	52	Cáceres-Mérida
Plasencia-Mérida	L a V	5	161,7	261	Plasencia-Mérida

Tabla 17. Líneas extremeñas sujetas a Servicio de Obligación Pública

Fuente: Junta de Extremadura

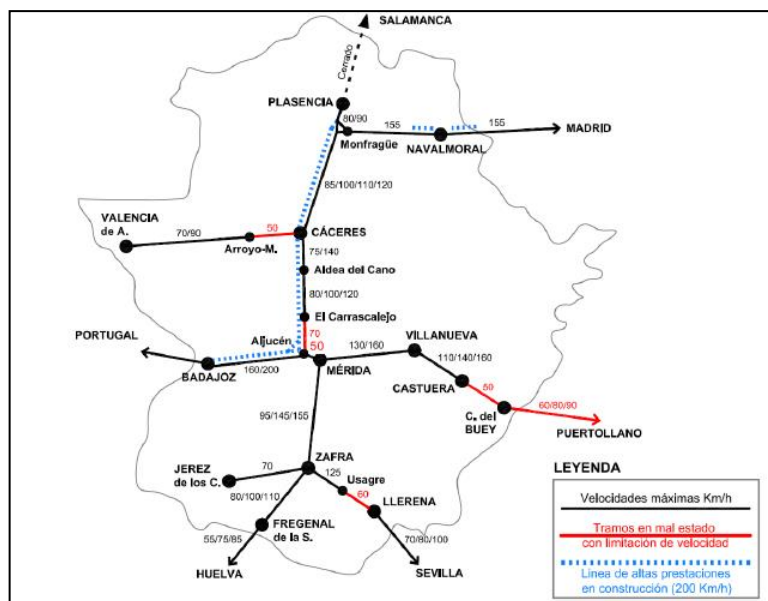
Según la tabla anterior los servicios semanales ascienden a 172, de los cuales 100 (58%) están sujetos a servicio de obligación pública y 72 de esos servicios están financiados por la Junta de Extremadura, un 42% de los servicios totales.

#### 4.6.3. Problemas que presenta la red extremeña en la actualidad.

Hoy día los extremeños cuentan con 725 km de vías férreas, pero ninguno de ellas se encuentra duplicada ni electrificada, en España solo dos comunidades autónomas no cuentan con vías electrificadas, Murcia y Extremadura. A esto hay que sumarle que dicha red funciona todavía con traviesas de madera del siglo XIX y que sus instalaciones y sistemas de seguridad se han quedado obsoletos. Sin olvidarnos de la falta de un tren de alta velocidad ni larga distancia, siendo la única comunidad que no disfruta de estos servicios, motivos suficientes para que la Consejería de Transporte la califique como la región con peor ferrocarril del país.

Si nos remontamos a la historia, es en 1944 cuando entra en servicio la primera electrificación de Renfe, en este caso fue en la línea Madrid a El Escorial y Cercedilla, a partir de ahí diversas líneas se ven beneficiadas de la llegada de la electrificación, Ávila en 1945, la línea hasta Segovia en 1946, Barcelona a Mataró en 1948 y una larga lista en los años sucesivos. Sin embargo, 73 años después Extremadura sigue esperando su turno.

La mala situación del ferrocarril se traduce en una obligada reducción de la velocidad de los trenes que circulan por ellas, aumentando así el tiempo de viaje y provocando retrasos casi a diario.



Mapa 16. Velocidades permitidas en cada tramo de la red extremeña  
Fuente: (Consejería de Medio Ambiente y Rural, 2016)

En la *Ilustración 1* podemos observar un moderno tren automotor S/599, que cubre el servicio Puertollano-Badajoz en el tramo Cabeza del Buey - Castuera, este tren puede alcanzar velocidades de hasta 160 km/h. Sin embargo, es asombroso pensar que no supera los 50km/h debido a las malas condiciones de las vías por las que circula. Esta situación se entiende como un mal uso de los recursos existentes, permitiendo solo un 30% de rendimiento del tren con el que contamos, lo que se traduce en una muy baja productividad. Hoy día el 15% de las vías de nuestra región tienen limitaciones de hasta 50 y 30 km/h (véase *Mapa 16*).



Ilustración 1. Tren tipo S/599 en el tramo Cabeza del Buey - Castuera  
Fuente: (Consejería de Medio Ambiente y Rural, 2016)

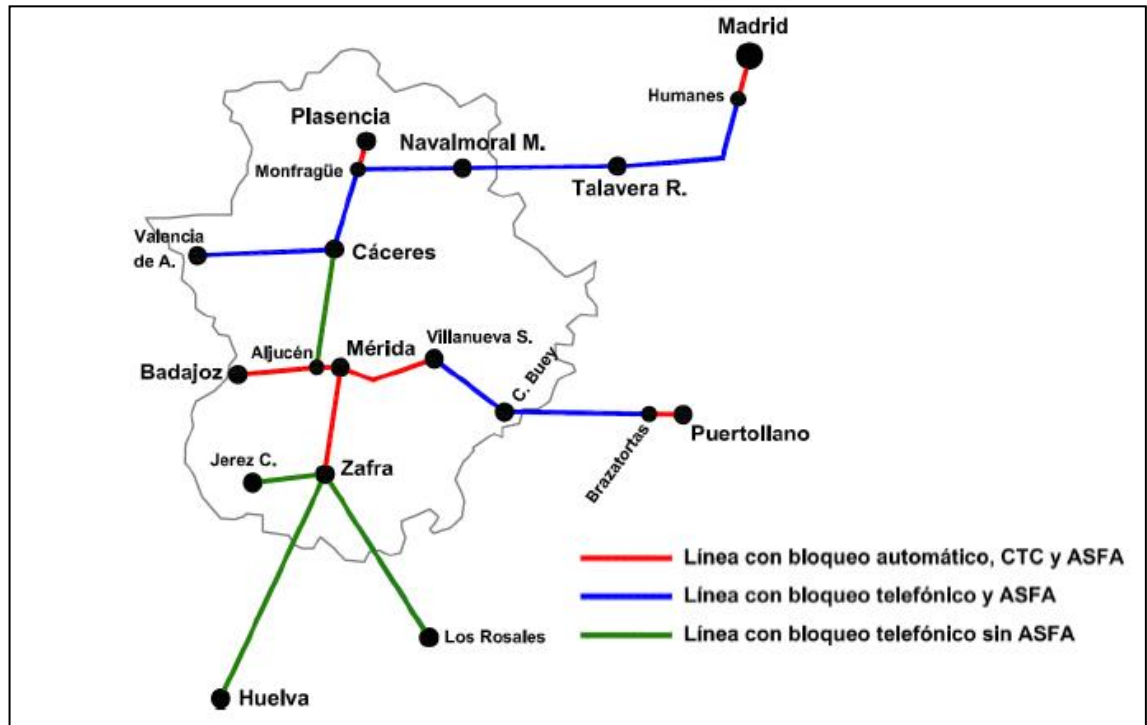
Un ejemplo de la precaria situación en la que se encuentra la infraestructura del ferrocarril es la *Ilustración 2*, donde podemos ver la vía entre Usagre y Llerena, con carriles de 1885, los más antiguos del país. Ese tramo en concreto tiene limitaciones de 60 km/h como se ve en el *Mapa 16*.



*Ilustración 2. Vía del ferrocarril extremeño con carriles de 1885*  
Fuente:(Consejería de Medio Ambiente y Rural, 2016)

Un dato que podemos aportar, en lo que se refiere a seguridad, es que sólo el 25% de las vías ferroviarias cuentan con un sistema de bloqueo automático, el resto de vías se gestionan con bloqueos telefónicos y con las mismas instalaciones que hace 60 años. ¿Y esto que quiere decir? Vamos a detenernos en el punto 4.6.4 para explicar lo que significa tener aún sistemas de bloqueo telefónicos y cómo afecta a la seguridad.

#### 4.6.4. Tipos de Bloqueo



Mapa 17. Tipos de bloqueos en las diferentes líneas extremeñas.  
Fuente: (Consejería de Medio Ambiente y Rural, 2016)

El sistema "rueda de acero" sobre "carril de acero", tiene la ventaja de poder alcanzar elevadas velocidades sin necesidad de perder grandes cantidades de energía, debido a la baja resistencia al avance y a un escaso coeficiente de rozamiento. Sin embargo desde el punto de vista del frenado, es un inconveniente, ya que requiere de grandes distancias de frenado y no se pueden llevar a cabo deceleraciones muy rápidas.

Para tener una visión más concreta, con un sencillo cálculo<sup>28</sup> podemos tener una idea orientativa de la distancia que necesita el tren para detenerse, todo esto depende de las condiciones técnicas del tren en cuestión y de las condiciones de la vía. Pero si consideramos, por ejemplo, un tren a una velocidad de 160 km/h (que es la velocidad máxima que pueden alcanzar los trenes que circulan actualmente por la red convencional extremeña), se necesitarían unos 1.859,5 metros para la detención total del tren. Para este cálculo se ha supuesto un coeficiente  $\alpha$  igual a 0.075, este puede variar entre 0.06 y 0.075, adoptando el valor más alto se supone la situación más desfavorable, es decir, la necesidad de una mayor distancia de frenado. En esta

<sup>28</sup> Cálculo realizado con la fórmula de Pedelucq  $L = \frac{\alpha + v^2}{(1.094 + k) + 0.127 - (0.235 + i + \alpha)}$

situación se ha supuesto una pendiente de bajada (positiva) del 5%, y por último, el coeficiente de frenado (k) se ha calculado con unos valores estimados del peso de la carga del tren y el peso del vehículo, obteniendo un valor igual a 0.908.

Esa elevada distancia de frenado, con el tiempo correspondiente que esta conlleva, explica la imposibilidad de detención por parte del maquinista ante la presencia de un obstáculo, lo que obliga al uso de sistemas que garanticen una circulación segura. Este sistema es el denominado sistema de bloqueo, que se encarga de mantener el espaciamiento necesario entre trenes, evitando colisiones. Dicho espaciamiento se puede medir en función de dos criterios, por tiempo o por distancia.

El método por tiempo es más sencillo, pero menos seguro, consiste en fijar un tiempo de, normalmente, 10 minutos entre la salida de dos trenes sucesivos de la misma estación. Mientras que el método de espaciamiento por distancia, nombrado a partir de ahora como cantonamiento, se basa en la división de la línea en secciones o cantones, en los cuales solo se permite la presencia de un tren, cuanto más pequeños sean esos cantones mayor será la capacidad de la línea, siempre que la velocidad no se vea afectada, esto es regulado por los sistemas de bloqueo.

Existen tres grandes tipos de sistemas de bloqueo, el bloqueo automático luminoso (B.A.L.), el bloqueo eléctrico (B.E.) y el bloqueo telefónico (B.T.), que consisten en la instalación de dispositivos que aseguren dicho espaciamiento.

Como he mencionado en párrafos anteriores, en Extremadura el 75% de las vías cuentan con bloqueo telefónico, el cual consiste en establecer unos acuerdos entre los jefes de estaciones contiguas, que se efectúan mediante unos mensajes (telefonemas), donde uno de ellos debe pedir permiso para expedir un tren y el otro debe concederle la vía. Otro proceso que debe llevarse a cabo es la comunicación de "aviso de llegada", cada vez que un tren llegue a la estación se debe avisar a la estación contigua anterior, y no se podrá proceder a la petición ni concesión de la vía si no se ha recibido el aviso de llegada. Deber ser mencionado que todo esto es registrado manualmente por los jefes de estaciones.

Para poder compararlo con el bloqueo automático, sistema con el que cuentan el 25% de las vías restantes, hago un breve resumen de cómo se desarrolla este sistema, en este caso, los cantones se protegen con señales luminosas, que se activan automáticamente por el paso de las circulaciones. Estas señales indican con una luz roja que el cantón está ocupado, con amarilla que está libre pero que el siguiente está rojo, y con una luz verde que el cantón está libre y el siguiente verde o amarillo. La

seguridad queda totalmente garantizada, siempre que el maquinista cumpla con la señalización.

En lo que se refiere a seguridad, el bloqueo telefónico presenta una disminución de seguridad con respecto al sistema de bloqueo automático, debido a que aumenta la intensidad del tráfico, de ahí que tienda a utilizarse solo en líneas de poco tráfico o en caso de avería de otros sistemas<sup>29</sup>. El sistema automático es, también, el único que detecta la rotura de la vía.

Otro inconveniente del bloqueo telefónico es que limita la capacidad de la línea debido a su disminución de seguridad.

A pesar de las claras ventajas que presenta el sistema de bloqueo automático, el inconveniente más destacable es su coste, tanto de inversión, como de mantenimiento y conservación, ya que requiere una mano de obra especializada.

#### 4.6.5. Incidentes en la red extremeña en el último año

En el último año han sido frecuentes las noticias sobre incidencias del tren extremeño en sus recorridos, con horas de retrasos y esperas de los viajeros en mitad de las vías, lo que ha hecho evidente las deficiencias que caracterizan a esta red ferroviaria.

En el mes de Octubre de 2017 ya se registraban 506 incidencias en la red regional sólo en ese mismo año, de esas incidencias 462 se deben a averías del material motor, es decir, los trenes<sup>30</sup>. Algunos ejemplos de estos sucesos recogidos en diversos periódicos los podemos ver en la tabla siguiente:

Mes	Acontecimiento	Avería	Consecuencias	Retraso	Trayecto
Julio	Incendio en los bajos del ferrocarril	Técnica y Mecánica	90 pasajeros desalojados en mitad del campo	Más de 2 horas	Badajoz-Madrid
Julio		Mecánica	160 pasajeros esperando en una estación	1 hora	Mérida-Madrid
Agosto	Fallo en el motor	Mecánica	Pasajeros esperando en una estación	2h45'	Madrid - Cáceres
Agosto	Rotura de Carril	Infraestructura	9 pasajeros trasladados por carretera		Plasencia-Mérida
Septiembre	Cuatro incidencias en cuatro líneas	Problemas técnicos	38 pasajeros a la espera en una estación	Más de 1 hora	Madrid - Plasencia

Tabla 18. Noticias sobre las averías de los trenes en Extremadura, 2017.

Fuente: Elaboración Propia

<sup>29</sup> Asignatura de Ferrocarriles, Universidad de Extremadura (Prof.: Emilio M. Arévalo Hernández)

<sup>30</sup> Noticia recogida en el diario digital HOY de Extremadura, 2017.

Este tipo de incidentes se han seguido produciendo hasta el último mes del año 2017, y no siendo casos aislados, sino que entre los días 4 y 11 de Diciembre se han llegado a producir un veintena de percances. Estos problemas se agravan si tenemos en cuenta que esta red ferroviaria es de vía única, por lo que cualquier incidencia que se produzca afecta de manera inevitable a otros trenes, obligando a estos a detenerse en medio de su trayecto esperando a que tengan vía libre y acumulando así retrasos. Cabe mencionar que, según datos proporcionados por Adif, la inversión del último año destinada al mantenimiento ordinario de la red convencional asciende a 1,67 millones de Euros, lo que significa una disminución del 3,3% con respecto al año anterior.

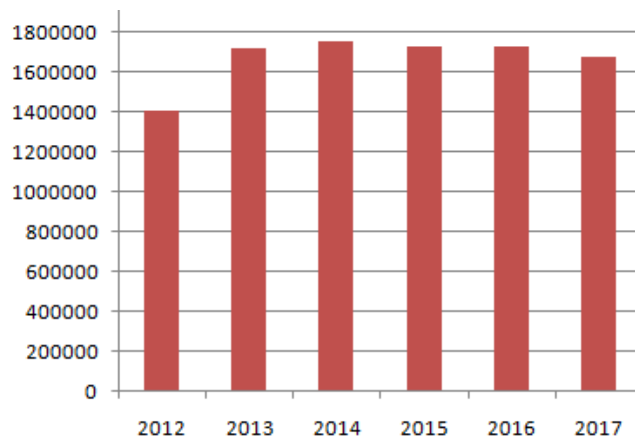


Gráfico 3. Gasto de Mantenimiento en la Red Convencional (2012-2017) (€)

Fuente: Elaboración Propia

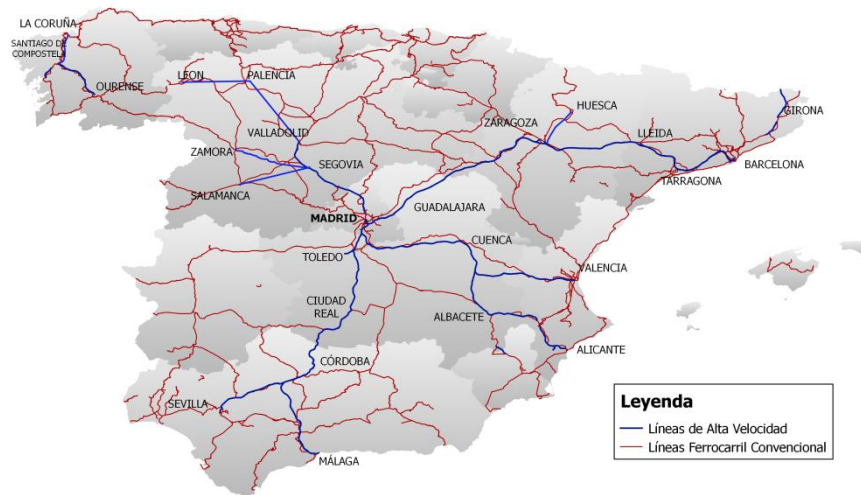
Una vez analizada la situación en la que se encuentra el ferrocarril extremeño, veamos qué obras o mejoras se están llevando a cabo en esta materia. La respuesta es muy rápida, la única actuación que se está realizando en la actualidad es la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, proyecto que va a ser desarrollado en el punto siguiente 4.7.

#### 4.7. Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura

Es en 1992 cuando entra en servicio la primera línea de alta velocidad en España, con motivo de la Expo de ese mismo año en Sevilla, unía Madrid con la capital andaluza y comprendía una longitud total de 476 kilómetros en ancho internacional (1.435 mm). Hoy día la red de alta velocidad asciende a 3.240 kilómetros de vías<sup>31</sup>, esta red comprende las líneas convencionales que se han adaptado para la circulación a más de 200 km/h y las líneas propias de alta velocidad.

<sup>31</sup> Datos obtenidos de la Web de Adif





Mapa 18. Líneas de Alta Velocidad en España

Fuente: Elaboración Propia

Extremadura todavía no cuenta con líneas de alta velocidad, es cierto que existe un proyecto para traer un tren de alta velocidad a la región, con la línea Madrid-Extremadura, pero tras años de obras, los extremeños todavía no disfrutan de esta línea. En dichas obras se han invertido ya 950 millones de euros<sup>32</sup> sin obtener un beneficio ni en altas velocidades ni en altas prestaciones, y destaca la Junta de Extremadura que mientras tanto, la red convencional no ha recibido casi subvenciones.

#### 4.7.1. Antecedentes

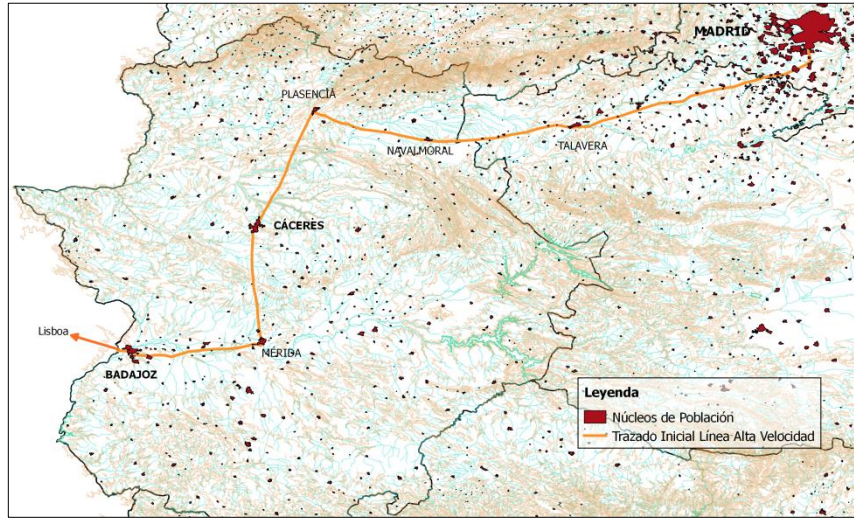
La idea de acercar Extremadura a la alta velocidad nace del proyecto internacional que pretendía unir Madrid con Lisboa con un tren de estas condiciones.

En ese momento, inicio de los 2000, existía un tren que realizaba la misma conexión, pasando por distintos municipios de la provincia de Cáceres y por la misma capital. Sin embargo, el tren Lusitania abandonó el tramo extremeño en 2012, en la actualidad opera por Castilla-León y realiza el recorrido completo en un total de 9 horas.

Tras varias propuestas de trazado, por fin en 2003 se acuerda con Portugal el paso del AVE por Extremadura. Dentro de esta alternativa, nacieron otras 6 propuestas. La elegida fue la que hacía el recorrido de Madrid-Talavera-Navalmoral-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz-Elvás-Lisboa, esa elección beneficiaba a Extremadura por

<sup>32</sup> Dato hasta Marzo de 2016

recorrer de norte a suroeste toda la comunidad, y pasar por las ciudades más pobladas.



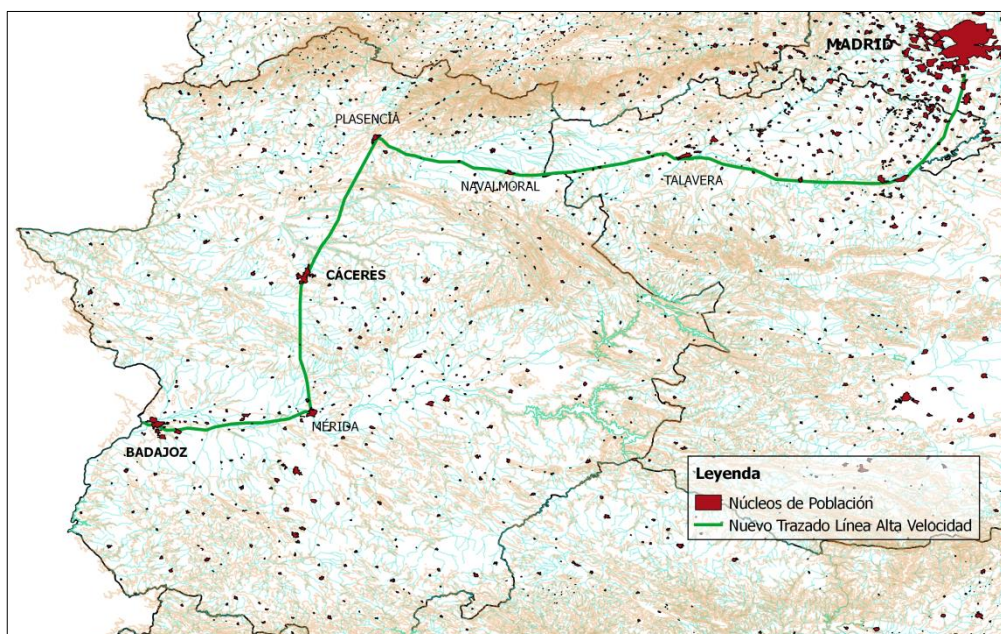
Mapa 19. Trazado Inicial de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Lisboa.  
Fuente: Elaboración Propia

Tramo	Kilómetros	Velocidad (km/h)	Tiempo	Tiempo acumulado
Puerta de Atocha-Talavera	125	210	36 min	36 min
Talavera - Navalmoral	72	210	21 min	57 min
Navalmoral-Plasencia	48	210	14 min	1h 11 min
Plasencia-Cáceres	80	210	23 min	1h 34min
Cáceres - Mérida	65	210	20 min	1h 54 min
Mérida-Badajoz	60	210	18 min	2h 12 min
Badajoz- Lisboa	255	210	1 h 21 min	3 h 33 min
<b>Madrid-Lisboa</b>	<b>705</b>			<b>3h 33 min</b>

Tabla 19. Tramos de la línea de alta velocidad Madrid-Lisboa (tiempo estimado)  
Fuente: Jorge Luis García Utrera, Tesina 2002

En 2011 Portugal se retira de este proyecto, tras muchos retrasos en las obras, entre tanto España decide continuar con las obras para aprovechar las que ya estaban ejecutadas y unir Badajoz con Madrid con una línea de alta velocidad.

Sin embargo, actualmente se ha modificado ligeramente el trazado, en Julio de 2017 se ha dado a conocer la nueva intención del Ministerio de Fomento de desviar el paso de la línea por Toledo, declarando mejores beneficios y gastos de ejecución menores.



Mapa 20. Nuevo Trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Badajoz.  
Fuente: Elaboración Propia

#### 4.7.1.1. Entorno

En este proyecto de línea de alta velocidad partiría de la estación Puerta de Atocha, y el primer tramo supondrían 125 km de red hasta su llegada a Talavera de la Reina (Toledo), que sería la primera parada. Sin embargo, como hemos mencionado en el apartado anterior, en 2017 se ha declarado la intención de un cambio de trazado, en el que la primera parada será en Toledo y continuaría hasta Talavera de la Reina.

El segundo tramo transcurre de Talavera a Cáceres, con un total de 200 km, la primera parada de este tramo sería en Navalmoral de la Mata, ya en Extremadura.

Desde la estación de Navalmoral se dirige hacia Plasencia, segunda parada en Extremadura, cruzando el río Tiétar. Este tramo discurre por una zona cercana al Parque Nacional de Monfragüe, a unos 15-20 kilómetros, este parque está considerado como Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) y como Reserva de la Biosfera, es el mayor Parque Natural de España con un total de 18.396 hectáreas<sup>33</sup>, y se encuentra entre los más importantes de Europa gracias a su gran biodiversidad. Se encuentra situado entre el triángulo formado por Trujillo, Plasencia y Navalmoral.

<sup>33</sup> Véase: <http://www.mapama.gob.es/es/red-parques-nacionales/nuestros-parques/monfrague/>

Las especies vegetales que predominan en el parque son los roquedos (*monticola*), encinares (*quercus ilex*), bosque y matorral mediterráneo, en cuanto a las aves se pueden encontrar cigüeñas negras (*ciconia nigra*), buitres (*gyps*), búho real (*bubo bubo*), alimoches (*Neophron percnopterus*) y águilas imperiales (*Aquila adalberti*), entre otras muchas. Es el río Tajo el eje vertebrador de este Parque.

La presencia de tal naturaleza obliga a tomar ciertas medidas de protección bastante estrictas para que las obras afecten lo mínimo posible a este ecosistema y provocar el mínimo impacto.

Desde Plasencia, la línea gira al sur, dirección Cáceres y Mérida, manteniendo una orientación sensiblemente paralela a la Autovía de la Plata A-66 o al trazado de la línea actual del ferrocarril Madrid – Valencia de Alcántara<sup>34</sup>.

El siguiente tramo transcurre entre Plasencia y Cáceres, en él se cruzará la sierra de Santa Catalina por un túnel entre Mirabel y Casas de Millán y se dispone a salvar los ríos Almonte y Tajo, se trata de la zona con más dificultad en términos de orografía para una infraestructura como la que necesita un tren de alta velocidad.

Dentro del tramo Plasencia-Cáceres nos volvemos a encontrar con una zona de especial conservación, en este caso son los Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes que se enmarcan sobre la penillanura extremeña y forma parte de la Meseta Meridional. En cuanto a la fauna que habita en esa zona, destacan las especies ornitológicas como la Cigüeña negra (*ciconia nigra*). Respecto a la vegetación predomina la vegetación herbácea, el pastizal, el chopo (*populus*), junto a esta destacan los alcornoques (*quercus suber*) y las encinas (*quercus ilex*).

Nos encontramos en presencia de un relieve que oscila entre los 644 metros de altura máxima en el Risco de Sierra de Fuentes y los 218 metros de cota del embalse de Alcántara, que se trata del límite de la zona de especial protección por el norte.

El siguiente tramo es el que transcurre desde Cáceres hasta Mérida y cubre un total de 65 kilómetros, seguiría prácticamente paralela al actual trazado de la línea férrea en un primer estadio, y en las proximidades de Mérida se separaría acercándose a la N-630 a la altura de Aljucén. En este punto, ya en la provincia de Badajoz, dejamos al margen izquierdo El Parque Natural de Cornalvo, declarado Zona Especial de Conservación.

---

<sup>34</sup> Web Adif Alta Velocidad

Se trata de un área con suaves relieves que se ven interrumpidos por la Sierra Bermeja y Sierra del Moro, que conforman el límite sur del espacio protegido. El río Aljucén, junto con los arroyos del Muelas y de la Fresneda son los principales cursos fluviales, presentando una vegetación de rivera con un excelente grado de conservación. El hábitat más representativo lo constituyen las dehesas de encinar (*Quercus ilex*) y de alcornocal (*Quercus suber*), también existen zonas donde se conserva la vegetación de bosque y matorral mediterráneo, conviven numerosas especies de fauna, estando inventariadas más de 250 especies de vertebrados, destacan especies como el Gato Montés (*Felis silvestris*), la Cigüeña Negra (*Ciconia nigra*) o el Elanio Azul (*Elanus caeruleus*). Dentro del Parque se encuentra el embalse de Cornalvo, declarado monumento nacional.

El siguiente y último tramo une 60 kilómetros entre Mérida y Badajoz, es el tramo con menos problemas orográficos y transcurre por la cuenca del Guadiana.

Según un estudio realizado en la tesina de Jorge Luis García Utrera, la solución adoptada definitivamente para el trazado del AVE (CMB-2), es la mejor, teniendo en cuenta diferentes criterios, como lo son la población existente en el paso por su trazado, la distancia recorrida, el número de paradas, el coste de las obras, que depende mucho del relieve existente, el impacto ambiental que producen dichas obras, teniendo en cuenta que transcurren por zonas protegidas, la intermodalidad, es decir, la conexión de la línea de AVE con otras redes de transporte y la posibilidad de transportar mercancías por la línea. Teniendo todos estos factores en cuenta y analizando los diferentes trazados posibles, se realizó la siguiente tabla, en la que podemos ver las alternativas más beneficiosas.

ALTERNATIVA	RECORRIDO	Población	Distancia	Nº Par.	Coste obras	Impacto ambiental	Intmod	Mercanc.	TOTAL	
Centro	CMB-1	Madrid-Talavera-Navalmoral-Plasencia Cáceres-Mérida-Badajoz-Évora-Lisboa	393,120	695	8	Alto	Medio	8	Aer+4	1
Centro	CMB-2	Madrid-Toledo-Talavera-Navalmoral-Plasencia Cáceres-Mérida-Badajoz-Évora-Lisboa	458,224	725	9	Medio Alto	Medio	9	Aer+4	2
Centro	CV.A.-1	Madrid-Toledo-Talavera-Trujillo-Cáceres Valencia de Alcántara-Portalegre-Santárem-Ota-Lisboa	231,419	643	8	Medio Alto	Alto	5	1	-1
Centro	CV.A.-2	Madrid-Talavera-Trujillo-Cáceres-Valencia de Alcántara-Portalegre-Santárem-Ota-Lisboa	166,315	615	7	Alto	Alto	3	1	-2
Centro	CV.A.-3	Madrid-Talavera-Navalmoral-Cáceres Valencia de Alcántara-Portalegre-Santárem-Ota-Lisboa	172,820	595	7	Alto	Muy alto	3	1	-2
Centro	CV.A.-4	Madrid-Talavera-Navalmoral-Trujillo-Cáceres Valencia de Alcántara-Portalegre-Santárem-Ota-Lisboa	182,135	645	8	Medio alto	Alto	4	1	-1
Norte	N-1	Madrid-Talavera-Navalmoral-Plasencia-Coria Castelo Branco-Santárem-Ota-Lisboa	141,020	605	8	Bajo	Bajo	2	1	-1
Norte	N-2	Madrid-Toledo-Talavera-Navalmoral-Plasencia Coria-Castelo Branco-Santárem-Ota-Lisboa	206,124	635	9	Bajo	Bajo	4	1	0
Sur	S	Madrid-Toledo-Ciudad Real-Puertollano Don Benito/Villanueva-Mérida-Badajoz-Évora-Lisboa	418,699	735	8	Muy bajo	Medio	8	Aer+2	2

Tabla 20. Análisis multicriterio de las diferentes alternativas del AVE.

Fuente: Tesina El AVE Madrid-Lisboa por Extremadura: Efectos territoriales y diferentes alternativas. (García Utrera, 2002)

La solución finalmente adoptada y modificada en este último año (2017) es la alternativa CMB-2.

#### 4.7.2. Situación Actual

Tras la retirada de Portugal del proyecto de una línea de alta velocidad que uniría Madrid con Lisboa, se propone terminar las obras de la línea de alta velocidad Plasencia-Badajoz para así permitir la circulación de trenes de altas prestaciones y reducir los tiempos de viaje con Madrid. Se acepta este proyecto, y desde 2007 hasta 2015 se invirtieron más de 950 millones de euros.

La línea que está en construcción se trata de una línea de vía única en el tramo Badajoz-Plasencia y doble en el tramo Plasencia-Madrid, mixta y electrificada de ancho internacional, con las características propias para el paso de un tren de alta velocidad.

La solución adoptada en 2007 pretendía alcanzar una disminución de tiempos de viaje en torno a un 17% con visión de futuro en 2015, y una reducción del 50% en su fase final, refiriéndose a la electrificación de la vía que permitiría el paso de trenes de alta velocidad, estas estimaciones vienen recogidas en el Gráfico 4.

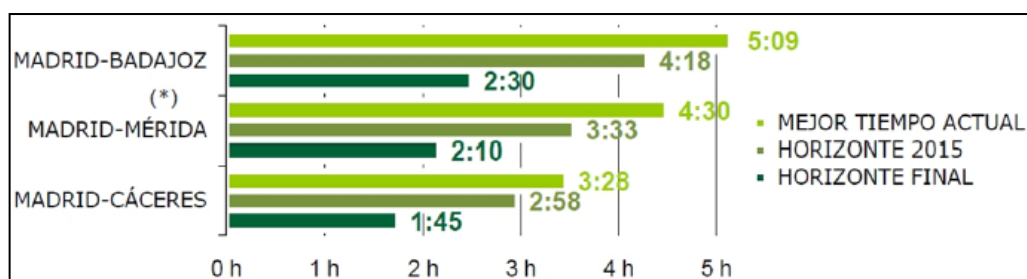


Gráfico 4. Tiempos de Trayecto Madrid-Ciudades Extremeñas.  
Fuente: Adif en Tesis Juan Francisco Coloma Miró (2015)

En Enero de 2018 todavía no se han terminado las obras, las últimas promesas aseguran que los extremeños podrán disfrutar de un tren de altas prestaciones en 2019, y electrificado en 2020, todo ello en el tramo Badajoz-Plasencia. La totalidad de la línea estaría finalizada en 2023.

Con la siguiente tabla nos podemos hacer una idea de cómo avanzan las obras de esta línea en función del presupuesto ejecutado, se ha elaborado gracias a datos proporcionados por la Junta de Extremadura:

Periodo	Presupuestado PGE (mill.€)	Licitado (mill. €)	Adjudicado (mill.€)	Ejecutado (mill.€)	% PGE Ejecutado
2006-2015	1.920,12	1.427,07	1.047,99	950,64	49,51 %

Tabla 21. Presupuesto Ejecutado del AVE Madrid-Badajoz en el periodo 2006-2015

Fuente: Elaboración propia con datos de la Junta de Extremadura

Se ha estimado un coste total de la línea en 4.000,00 millones de euros, por lo tanto, según los datos de la tabla, sólo se ha ejecutado un 23.77 % en 2015.

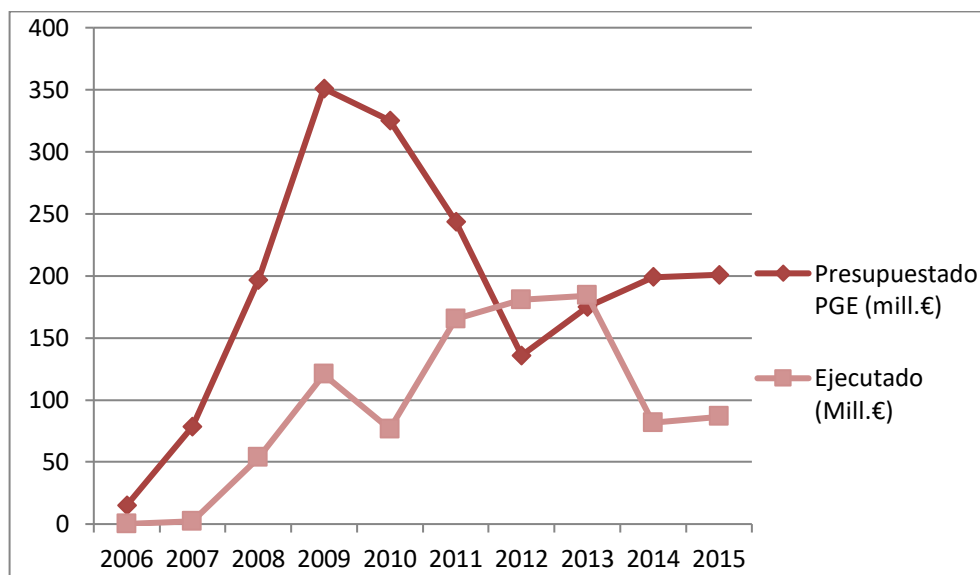


Gráfico 5. Presupuesto Ejecutado vs Presupuesto que debería haberse ejecutado (millones de €), (2006-2015)

Fuente: Elaboración propia con datos de la Junta de Extremadura

Algunas de las obras necesarias para esta infraestructura se recogen en la tabla siguiente, indicando la situación actual y el importe por el que se han adjudicado dichas obras.

Obra	Fecha Adjudicación	Importe Adjudicación	Plazos Previstos	Empresa	Situación
Tramo Talayuela-Arroyo de Santa María	30/04/2011	28.316.001,6	22 meses	Puentes y Calzadas Infraestructuras	Finalizado
Tramo Arroyo de Santa María-Navalmoral					No licitado
Tramo Navalmoral de la Mata-Casatejada	30/04/2011	48.168.644,3	26 meses	OHL (Obrascón Huarte Lían)	En curso (82%) <sup>35</sup>

<sup>35</sup> Fuente: Periódico Digital Hoy (13 Julio 2017)

<b>Tramo Casatejada-Toril</b>					No licitado
<b>Tramo Toril-Rio Tiétar</b>					No licitado
<b>Tramo Río Tiétar-Malpartida de Plasencia</b>					No licitado
<b>Tramo Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia</b>					No licitado
<b>Ramales conexión en Plasencia y Estación de Plasencia</b>	16/12/2016	13.895.478,55	15 meses	IBEROVIAS EMPRESA CONSTRUCTORA SA	En curso
<b>Estación de Plasencia</b>	28/03/2014	12.384.350,00	18 meses	Rover Alcisa S.A.	En curso
<b>Estación de Plasencia - Arroyo de la Charca</b>	28/03/2014	13.770.045,63	18 meses	Construcciones Sarrión, S.L	En curso
<b>Obras Plataforma Arroyo de la Charca-Grimaldo</b>	28/03/2014	22.490.449,08	18 meses	UTE FCC Construcción S.A. y Contratas y Ventas S.A	En curso
<b>Subtramo Grimaldo-Casas de Millán</b>	1/05/2010	108.983.652,07		UTE Sando-Obras subterráneas y Sevilla Nevado	En curso
<b>Casas de Millán-Cañaveral</b>	29/03/2010	66.225.980		UTE Coprosa y Detea	En curso
<b>Subtramo Cañaveral - Embalse de Alcántara</b>	27/01/2011	64.850.200,11	33 meses	UTE Copisa y Copasa	En curso
<b>Subtramo Embalse de Alcántara - Garrovillas</b>	23/09/2010	96.483.156,7		UTE FCC Construcción y Conduril Constructora Duriense	En curso
<b>Subtramo Garrovillas - Casar de CC</b>	29/03/2010	26.673.226,2		Joca Ingeniería y Construcciones	Finalizado
<b>Subtramo Casar de CC-Cáceres</b>	29/03/2010	20.229.991,9		Constructora Pirenaica (Copisa)	Finalizado
<b>Obra Plataforma AVE a Cáceres Ramal Sur</b>	21/12/2016	5.369.724,0	12 meses	Gévora Construcciones	Sin comenzar

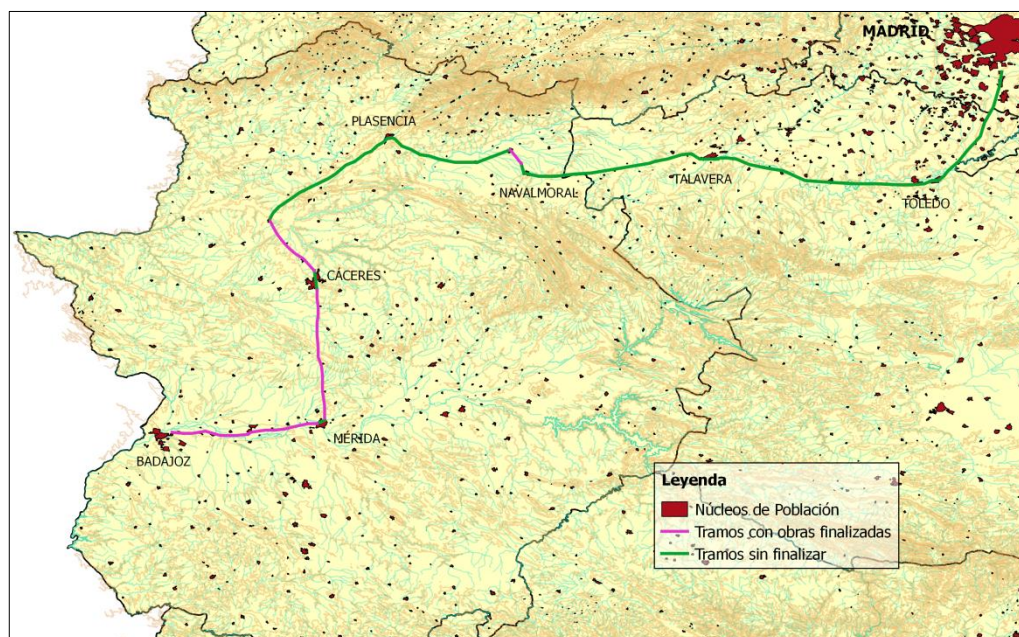


<b>Obra Plataforma AVE a Cáceres Ramal Norte</b>	6/9/2016	1.753.342,0		UTE Sarrión y Cotiosa	En curso
<b>Tramo Cáceres- Aldea del Cano</b>	30/05/2008	42.139.024,28	21 meses	UTE Altec y Balpia	Finalizado
<b>Tramo Aldea del Cano- Mérida</b>	26/09/2008	46.926.376,73		UTE Sacyr, S.A. y Cavosa Obras y Proyectos, S.A	Finalizado
<b>Suministro y transporte de traviesas LAV tramo Mérida- Badajoz</b>	27/06/2014	8.735.071,00	8 meses	UTE Gic y Drace	En curso
<b>Accesos a Mérida. San Rafael- Cuarto de Jara</b>	22/12/2014	18.000.000,00		Vías y Construcciones	Paralizado
<b>Accesos a Mérida. Cuarto de Jara-Arroyo de la Albuera</b>		16.505.283,00			Paralizado
<b>Obras Subtramo Mérida- Montijo</b>	26/10/2007	57.959.233,01	14 meses	UTE Joca Ingeniería y Construcciones, S.A y Construcciones Sarrión, S.A.	Finalizado
<b>Obras Montijo- Badajoz</b>	29/06/2007	41.138.429,9	18 meses	UTE AGG Occidental Empresa Constructora S.A, y GEA 21.	Finalizado
<b>Montaje de vía tramo CC-Mérida LAV Plasencia- BA</b>	27/02/2015	4.552.335,81	8 meses	Ferrovial Agroman S.A.	En curso
<b>Montaje de vía tramo Mérida-BA LAV Plasencia- BA</b>	24/04/2015	3.214.893,00	7 meses	Ferrovial Agroman S.A.	En curso

Tabla 22. Estado de los diferentes tramos de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz  
Fuente: Elaboración Propia con datos del Ministerio de Fomento, BOE y Junta de Extremadura

Como podemos observar en la Tabla 22, ya se han finalizado las obras en siete tramos de la línea y se está trabajando en otros nueve.

Otra actuación que ya se está llevando a cabo es el montaje de vía entre Cáceres y Badajoz y el proyecto para el montaje de la misma en el tramo Cáceres-Plasencia está en redacción.



Mapa 21. Tramos finalizados de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz  
Fuente: Elaboración Propia.

En estas actuaciones se está invirtiendo una media de 5,76 M€ /km<sup>36</sup>, teniendo en cuenta que los tramos que poseen infraestructuras singulares, como el tramo de Grimaldo-Casas de Millán en el que se incluye el túnel de Santa María o los viaductos que pertenecen a los tramos que transcurren por el río Tajo y el Almonte conllevan un coste unitario mayor.

A día de hoy ya se ha completado el 80% de la inversión prevista para el tramo Plasencia-Cáceres, que prevé su puesta en marcha en 2019.

#### 4.7.3. Opinión Pública

Cuando se va a realizar una infraestructura de esta envergadura, es preciso conocer la opinión de la sociedad, ya que es para esta para quien se construye tal obra, para cubrir sus necesidades y mejorar su calidad de vida.

Por ello he visto conveniente realizar una encuesta en la que se refleje la postura de la sociedad extremeña frente a la construcción de una línea de alta velocidad Madrid-Frontera Portuguesa.

<sup>36</sup> Tesis de Francisco Coloma Miró, 2015

La encuesta se ha realizado a través de la plataforma "Google Encuestas", la cual me ha permitido llegar a diferentes perfiles de personas que habitan en diversos puntos de la comunidad de Extremadura.

Han sido 281 las personas que han participado en esta encuesta, dicho cuestionario ha sido divulgado por distintas redes sociales en el periodo de tiempo de un mes.

La **pregunta número 1** se centra en las edades de los encuestados, me parece relevante dicha cuestión, ya que el precio dispuesto a pagar por los pasajeros (última pregunta realizada) va a depender, en cierta medida, de este aspecto.

Los rangos de edades diferenciados en la encuesta se han hecho así, teniendo en cuenta las ofertas y promociones que Renfe ofrece a los menores de 25 y a los pensionistas o mayores de 65 años.

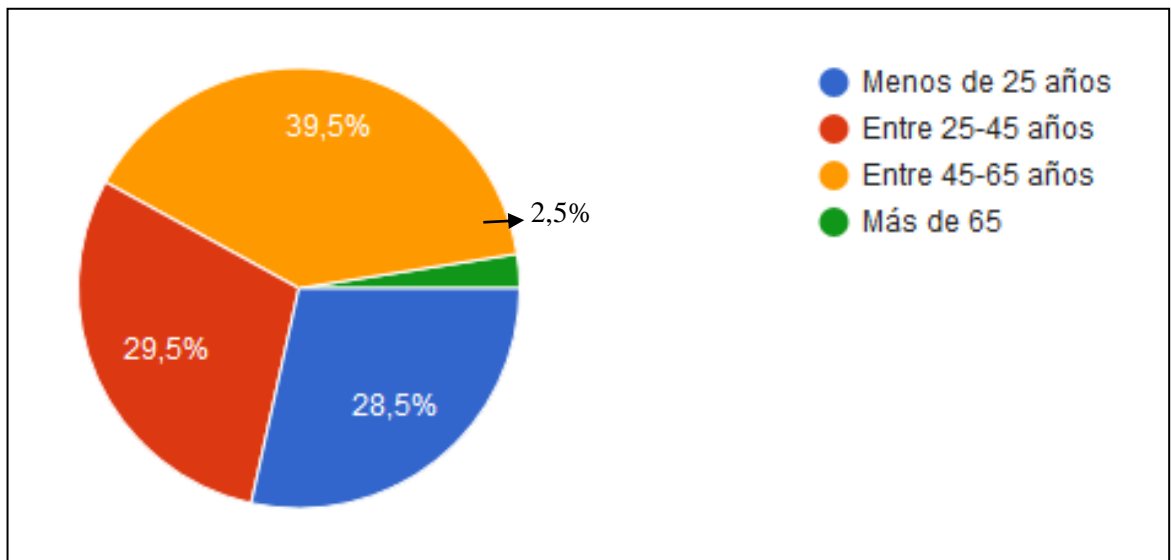


Gráfico 6. Edades de los encuestados.  
Fuente: Elaboración propia

Como podemos observar en el gráfico, la población menos representada en la encuesta son los mayores de 65 años.

Tras conocer la edad de los participantes, **la segunda pregunta** busca conocer la frecuencia de los desplazamientos de cada encuestado, se ha formulado de la siguiente manera: *¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?*. A esta cuestión se podía responder eligiendo entre tres opciones: nunca, a veces o habitualmente.

Nos ha servido para conocer el medio de transporte que utilizan los encuestados que más viajes realizan, y el precio que estos mismos estarían dispuestos a pagar por el servicio de alta velocidad.

La **pregunta número 3** es en la que se refleja el medio de transporte que utiliza la población para desplazamientos dentro de la comunidad autónoma de Extremadura. En esta pregunta se han dado como opciones de respuesta a los medios de transporte utilizado: el coche, el autobús y el tren, y como alternativa a otros posibles medios, la cuarta opción (otros).

Con las preguntas realizadas hasta el momento vemos la postura que toman los encuestados frente a situaciones de desplazamientos dentro de Extremadura.

Las siguientes cuestiones se centran en analizar los viajes que realizan los extremeños fuera de su comunidad. En primer lugar se trata de conocer la frecuencia con la que realizan esos desplazamientos. La **pregunta 4**, por lo tanto, ha sido la siguiente: *¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas?*. Esta pregunta, al igual que la 2, se podía responder eligiendo entre tres opciones: nunca, a veces o habitualmente.

Nos ha ayudado para conocer a qué comunidad se dirigen los encuestados que realizan viajes habitualmente, para así comprobar cuál es la comunidad más frecuentada por los extremeños.

También se puede comprobar qué medio de transporte utilizan los mismos usuarios que han respondido *habitualmente* a esta pregunta. Para conocer este dato necesitamos analizar la **pregunta 5**, *¿qué medio de transporte utilizas para desplazamientos fuera de Extremadura?*.

Las opciones de respuesta proporcionadas eran: coche, tren, autobús y avión, y como medio de transporte alternativo, la opción otros.

La siguiente pregunta (**pregunta 6**) se ha realizado con el fin de conocer cuáles son las ciudades más visitadas por los extremeños fuera de su comunidad. Los encuestados tenían la posibilidad de elegir la ciudad, concreta, a la que más frecuentemente se dirigen desde Extremadura.

Con este tipo de respuestas tenemos la posibilidad de conocer tanto la comunidad autónoma más visitada, como las ciudades más elegidas dentro de esas comunidades, y comprobar cuales son las redes de comunicación más necesarias teniendo en cuenta la demanda de la población.

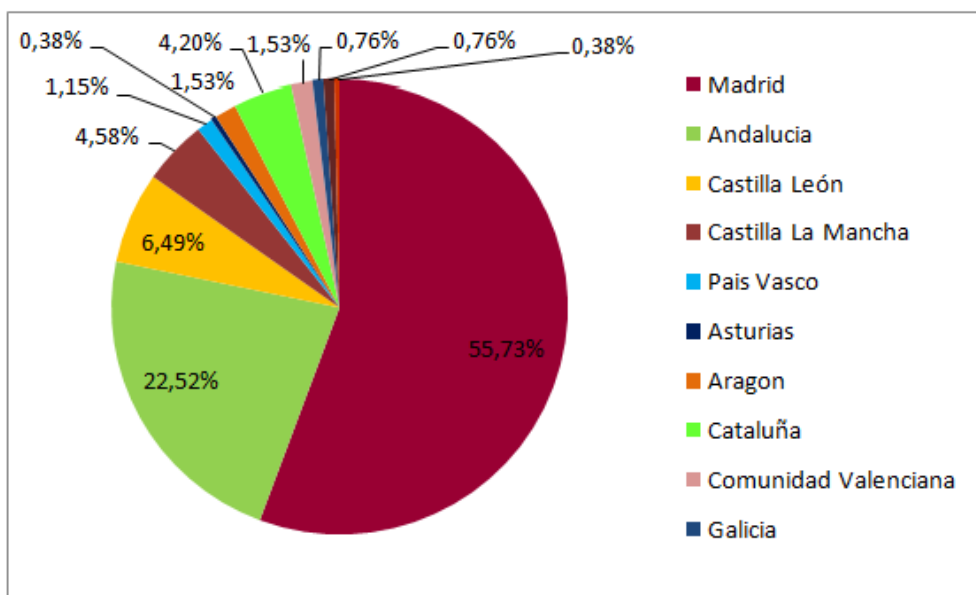


Gráfico 7. Comunidades autónomas más repetidas por los extremeños para sus desplazamientos

Fuente: Elaboración propia

Una vez conocida la situación tanto dentro como fuera de la comunidad, las últimas preguntas se basan en conocer la opinión de los extremeños frente a la nueva línea de alta velocidad Madrid-Badajoz que está en construcción.

La primera pregunta de este bloque (**pregunta 7**) es la siguiente: *Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?*

En esta cuestión he querido mencionar las principales estaciones previstas en la línea, ya que se pregunta si lo usarían para viajes dentro de la comunidad, me parece necesario aclarar cuáles serían los posibles trayectos.

Me centro en esta línea porque es la que actualmente está en construcción y para la que se están invirtiendo todos los recursos económicos.

Se ha realizado la misma pregunta para desplazamientos con destinos fuera de la comunidad (**pregunta 9**).

Realizo las dos cuestiones porque, aunque la terminación de esta línea en Extremadura está prevista para 2019, no será hasta años más tardes cuando nos conecte con Madrid, por lo tanto, me parece necesario conocer la postura de los extremeños cuando solo exista línea de altas prestaciones y velocidad para moverse dentro de la misma comunidad.

Por último he centrado las **preguntas 8 y 10** en conocer cuánto están dispuestos a pagar los extremeños por este tipo de servicios. Esta pregunta también se ha hecho para las dos opciones, la de desplazarse dentro o fuera de la comunidad.

Los rangos de precios utilizados se han hecho basándose en los precios existentes otras líneas de características parecidas, pueden verse en la *Ilustración 3* y en la *Ilustración 4*.

**8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?**

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1) Hasta 20 € por billete | 2) Hasta 30 € por billete |
| 3) Hasta 50 € por billete | 4) Más de 50€ por billete |

*\*trayectos dentro de Extremadura*

*Ilustración 3. Pregunta 8 realizada en la encuesta y sus posibles respuestas.*

*Fuente: Elaboración propia*

**10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?**

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1) Hasta 50 € por billete  | 2) Hasta 75 € por billete  |
| 3) Hasta 100 € por billete | 4) Más de 100€ por billete |

*\*trayectos fuera de Extremadura*

*Ilustración 4. Pregunta 10 realizada en la encuesta y sus posibles respuestas*

*Fuente: Elaboración propia.*

## ➤ RESULTADOS

En este apartado vamos a analizar las respuestas ofrecidas por los encuestados.

Los resultados del análisis, tanto numéricos como gráficos, se han realizado con la herramienta de Microsoft Office Excel.

Analizando las **preguntas 2 y 4** vamos a comprobar la frecuencia con la que los encuestados realizan viajes tanto dentro como fuera de Extremadura, diferenciando entre los que se desplazan habitualmente y los que lo hacen de manera puntual.

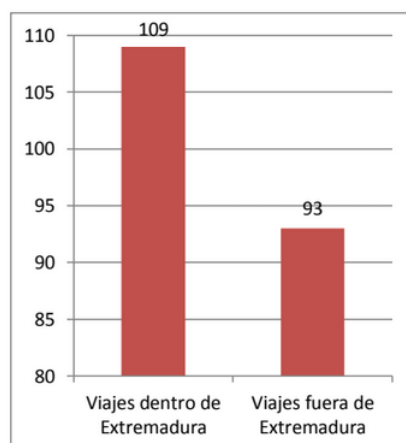


Gráfico 8. Viajes realizados habitualmente por los encuestados.  
Fuente: Elaboración propia.

En el *Gráfico 8* observamos el número de encuestados que realizan viajes habitualmente dentro de la comunidad autónoma (109) y los usuarios que se desplazan fuera de Extremadura con frecuencia (93).

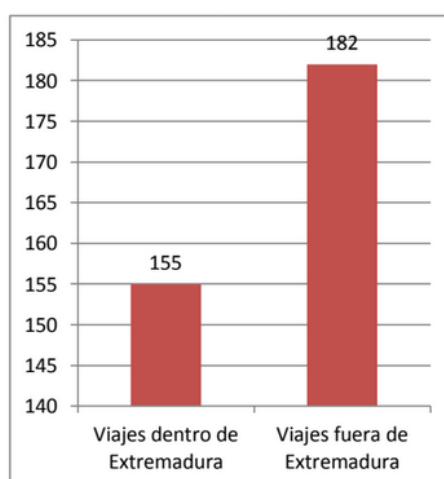


Gráfico 9. Viajes realizados puntualmente por los encuestados.  
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a las personas que han contestado "a veces" en las preguntas 2 y 4, viendo el *Gráfico 9* se comprueba que es mayor el número que realiza este tipo de viajes puntuales fuera de la comunidad (182), frente a los 155 encuestados que en alguna ocasión se desplazan dentro de Extremadura.

Sumando el número de encuestados que sí realizan desplazamientos, ya sea de manera habitual o puntual, son 275 los usuarios que lo hacen fuera de la comunidad autónoma, frente a los 264 que viajan dentro de la misma.

Es decir, que de manera global se producen más viajes desde Extremadura hacia otras comunidades, sin embargo, el 66% de estas personas lo hacen de manera

puntual. Lo mismo pasa para los viajes dentro de Extremadura, aunque en un porcentaje un poco más bajo, el 58% de los encuestados que sí realizan desplazamientos dentro de Extremadura, lo hacen de manera puntual.

Conociendo la frecuencia con la que los encuestados se desplazan, nos vamos a centrar en la pregunta dirigida a conocer el medio de transporte utilizado para esos desplazamientos internos de la región extremeña (**pregunta 3**). En ella, podemos observar cómo un 87,8% de los encuestados eligen el coche como medio para desplazarse, frente al escaso 4,4% que prefieren el tren.

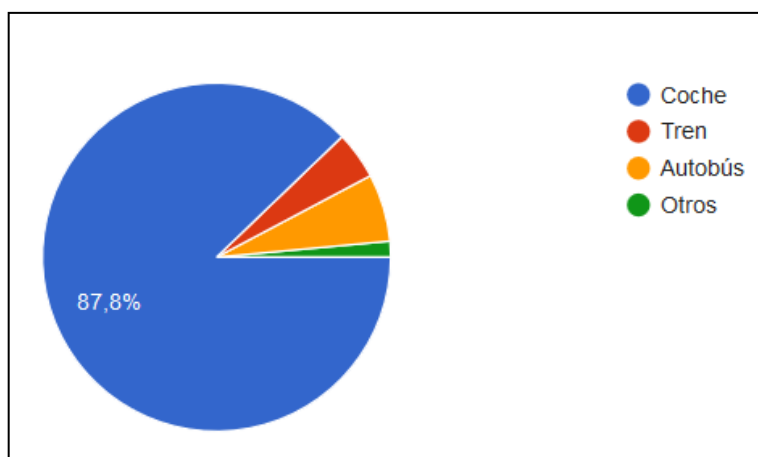


Gráfico 10. Medios de transporte utilizados para viajes dentro de Extremadura.

Fuente: Elaboración propia

El autobús sigue siendo elegido por más usuarios que el tren, aunque con un porcentaje poco significativo, solo lo utilizan un 6,3%.

Mi explicación para esta realidad se basa en el hecho de que los medios de transporte públicos no cuentan con un buen servicio de horarios, precios o tiempos de viaje.

Es el caso del trayecto Cáceres-Badajoz, o viceversa, que por carretera nacional, porque no existe autovía para la unión de las dos capitales de provincia de la región, se tarda una hora aproximadamente. Si se elige la opción del tren se alarga el trayecto de 93 kilómetros a 1 hora 42 minutos, siendo ese el tren que en menos tiempo realiza este recorrido, pudiendo llegar a tardar hasta 2 horas.

Si vemos los horarios existentes, para el trayecto Cáceres-Badajoz se puede elegir entre 6 opciones de horarios diferentes de Lunes a Viernes, los fines de semana son solo 4 los horarios a elegir. Mientras tanto, para el trayecto inverso (Badajoz-Cáceres), son solo 5 los horarios disponibles en días de diario y se reducen a 3 en Sábado y Domingo.

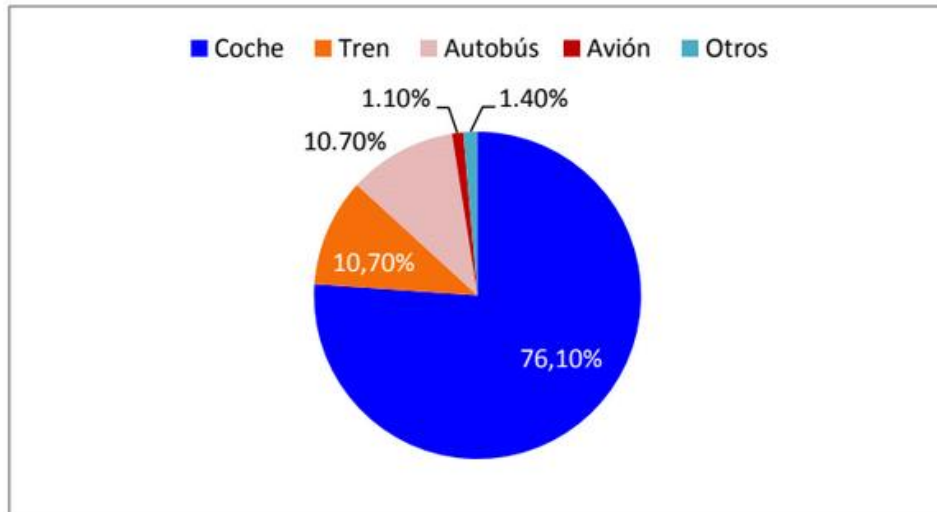


Conociendo la situación que se da para las dos capitales extremeñas, podemos hacernos una idea de la comunicación que pueden existir entre los diferentes pueblos o ciudades más pequeñas.

Es decir, que sin tener en cuenta el precio del billete, sólo por reducir el tiempo de viaje y por la compatibilidad horaria de cada usuario, eligen el coche.

Esta es la situación dentro de la región, ¿y fuera? Para ello observamos los resultados de la **pregunta 5**.

Estos han sido los resultados, como observamos en el *Gráfico 11*, al igual que para los desplazamientos dentro de la región, los usuarios prefieren utilizar el coche como medio de transporte en sus viajes, predominando esta opción con un 76,1% . Los siguientes medios de transporte utilizados son el tren y el autobús con el mismo porcentaje (10,7%).



*Gráfico 11. Medios de transporte utilizados para viajes fuera de Extremadura.  
Fuente: Elaboración propia*

Dentro de la elección de desplazarse en coche, los motivos serían los mismos que los expuestos anteriormente, los escasos horarios, los excesivos tiempos de viaje y las pocas ventajas económicas.

Como ejemplo podemos analizar el trayecto Badajoz-Madrid, que sería el más largo posible en la línea de alta velocidad que está en construcción.

Un trayecto de 400 km que por autovía tarda en recorrerse 3 horas 48 minutos<sup>37</sup>, si optamos por coger el tren actual tardaríamos, como mínimo, 5 horas 9 minutos, eligiendo el tren más directo y asumiendo que no haya retrasos o averías, como es

<sup>37</sup> Según datos ofrecidos por la aplicación web "Google Maps"

frecuente en los últimos meses, ese mismo trayecto puede llegar a recorrerse en 8 horas 30 minutos, según la página oficial de Renfe.

Dentro de la variedad de horarios existentes, podemos elegir entre 7 diferentes, los cuales varían en tiempo y precio, siendo el último horario posible a las 17.05 horas, todo ello si es de Lunes a Viernes el día que pretendes viajar, si es Sábado o Domingo debes elegir entre 5 horarios diferentes, siendo el último a las 14.25 horas. Se puede deducir de lo dicho anteriormente que la idea de coger el coche beneficia tanto en tiempo de viaje como en comodidad en lo que se refiere a horarios.

A todo esto hay que sumarle el surgimiento de nuevas formas de viaje, que son los nuevos y grandes competidores como alternativa a los tradicionales medios de transporte, refiriéndome a aplicaciones que tienen como fin compartir viajes, un ejemplo sería *Blablacar*, la cual ofrece una amplia variedad de viajes desde cualquier punto, dando la posibilidad de compartir los gastos originados por el desplazamiento, con la comodidad de realizarlo en un tiempo menor al que ofrece el tren o el autobús y por un precio bastante menor.

Relacionando el medio de transporte escogido y la frecuencia con la que se producen esos desplazamientos podemos observar en el *Gráfico 12*, que más del 66% de los encuestados que utilizan el tren como medio de transporte en sus viajes fuera de la comunidad lo hacen de manera puntual.



*Gráfico 12. Frecuencia con la que viajan los usuarios que usan el tren*  
Fuente: Elaboración propia

Para conocer el medio de transporte más utilizado por los usuarios que viajan de una forma más habitual fuera de la comunidad autónoma miramos el *Gráfico 13*, en él observamos que el medio más elegido por los viajeros habituales es el coche ,

asumiendo un 72 % de los encuestados, seguido en un segundo puesto con mucha diferencia por el tren con tan solo un 10,75%.

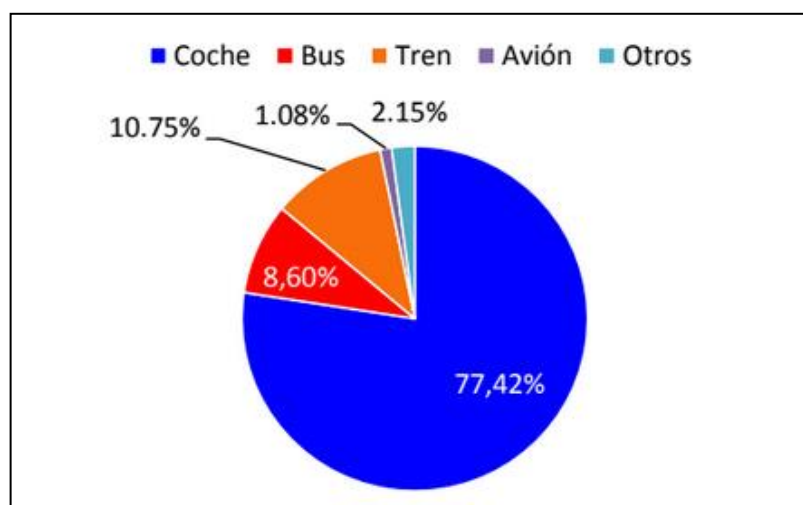


Gráfico 13. Medios de transporte utilizados por los viajeros más habituales.  
Fuente: Elaboración propia.

Bien, ya conocemos cómo se desplazan los extremeños, ahora conozcamos a dónde lo hacen. Según la encuesta realizada más del 50% de la población extremeña realiza viajes con destino Madrid (porcentajes representados en el Gráfico 7).

La siguiente comunidad más elegida por los encuestados es Andalucía, dentro de la cual cabe destacar que los destinos más frecuentes son Sevilla o Cádiz.

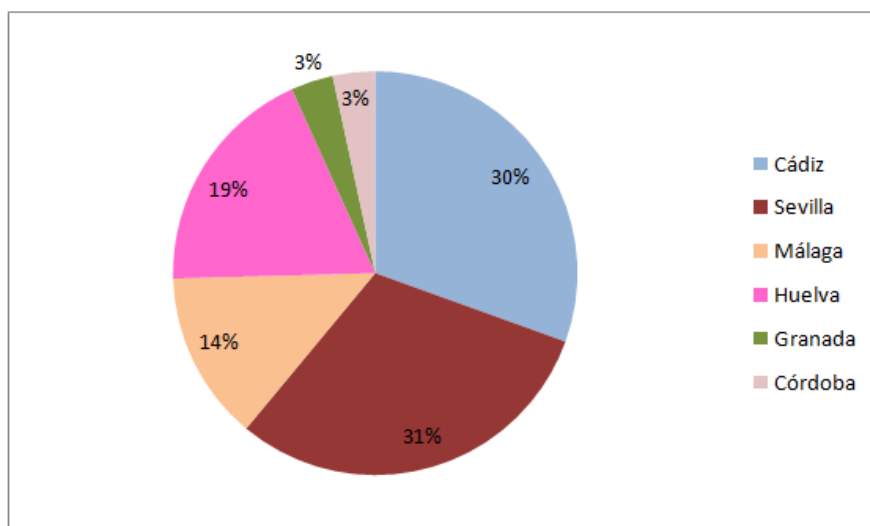


Gráfico 14. Destinos más frecuentes desde Extremadura a Andalucía.  
Fuente: Elaboración propia

Otra comunidad reseñable es Castilla León, la cual se encuentra en tercera posición representando un 6,49% de los extremeños que realizan viajes fuera de la región. En esta comunidad es Salamanca la ciudad más frecuentada por los extremeños.

Las siguientes comunidades más representativas son Castilla La Mancha y Cataluña, de las cuales Toledo y Barcelona, respectivamente, son las que más se han repetido entre los encuestados.

El resto de comunidades consigue un porcentaje muy bajo, por lo tanto, podemos afirmar que la comunicación más importante para Extremadura sería la que enlaza con Madrid, en una posición muy por delante de las demás, siguiéndola a esta la conexión con Sevilla, que permitiría un enlace con el resto de provincias andaluzas.

En consecuencia, según la demanda de la población extremeña, podríamos pensar que la opción de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz es la opción más eficiente y que cubre las necesidades de la mayoría de los encuestados.

Relacionando el medio de transporte utilizado con el destino observamos que según los encuestados el 69% de los que eligen el tren lo hacen para dirigirse a Madrid, el resto para realizar trayectos hacia ciudades que enlazan sus líneas de tren con Madrid, como por ejemplo Barcelona o Zaragoza. Este sería otro motivo por el que pensar que la construcción de una nueva línea que mejore las condiciones actuales sería beneficioso para la mayoría de los usuarios encuestados.

Las siguientes respuestas a analizar son las de las **preguntas 7 y 9**, ¿usarían los encuestados la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz, dentro y fuera de la comunidad? En ambos casos ha ganado el sí, los extremeños sí optarían por utilizar la línea de alta velocidad

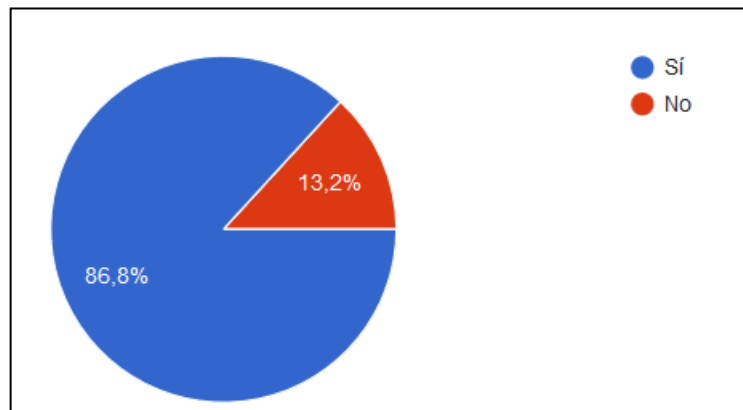


Gráfico 15. Uso del AVE para viajes dentro de Extremadura

Fuente: Elaboración propia.

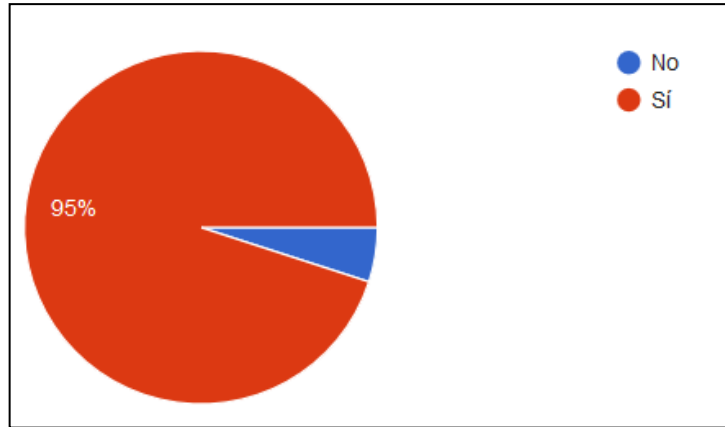


Gráfico 16. Uso del AVE para viajes fuera de Extremadura

Fuente: Elaboración propia

Según las respuestas que han ofrecido los encuestados, usarían más la nueva línea para viajes fuera de la región, pero seguiría siendo útil para conectarse con las distintas ciudades extremeñas.

Viendo estas respuestas podemos pensar que la opción de traer alta velocidad a Extremadura cubre las demandas de la población.

Por último analizamos el precio máximo que estarían dispuestos a pagar los usuarios por este servicio de alta velocidad. Como sería más frecuente su uso para desplazamientos efectuados fuera de la comunidad, vamos a analizar las respuestas obtenidas en la **pregunta 10** que se centra en los precios por billete de viajes fuera de Extremadura.

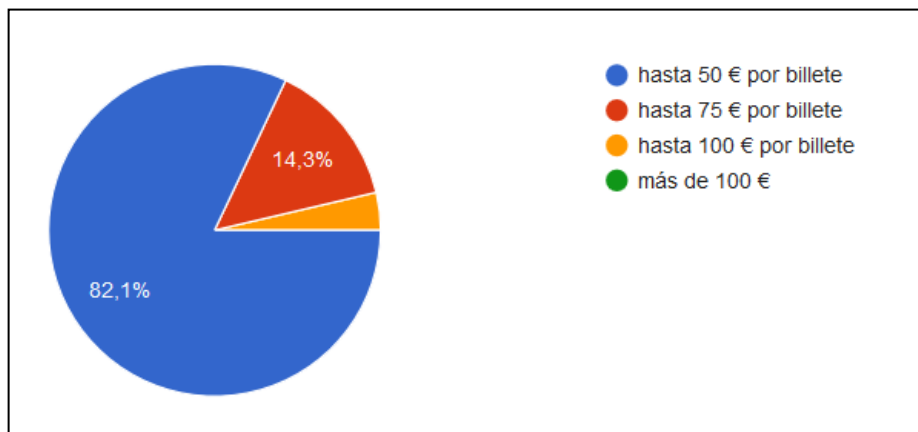


Gráfico 17. Precio dispuesto a pagar por el servicio de alta velocidad en Extremadura

Fuente: Elaboración propia.

Un porcentaje muy alto (82,1%) de los encuestados no pagaría más de 50€ por billete. Es evidente que aquí entran en juego más factores, como el trayecto que realizaría cada uno, no sería el mismo precio para un recorrido Madrid-Plasencia que

Madrid-Badajoz, pero nos sirve para hacernos una idea de lo que espera la población de este servicio.

Relacionando esta pregunta con **la pregunta número 4**, la cual pretende conocer la frecuencia con la que los encuestados se desplazan, observamos que de los pocos que estarían dispuestos a llegar a 100 € por billete, el 60% realiza solo a veces viajes fuera de la comunidad. Es decir, que estarían dispuestos a pagar ese precio teniendo en cuenta que no son frecuentes sus desplazamientos.

Si lo separamos por edades, el 100% de los encuestados mayores de 65 años no pagaría más de 50 €.

De un total de 80 encuestados que son menores de 25 años, han contestado 79 a la pregunta sobre el precio que estarían dispuestos a pagar por este servicio.

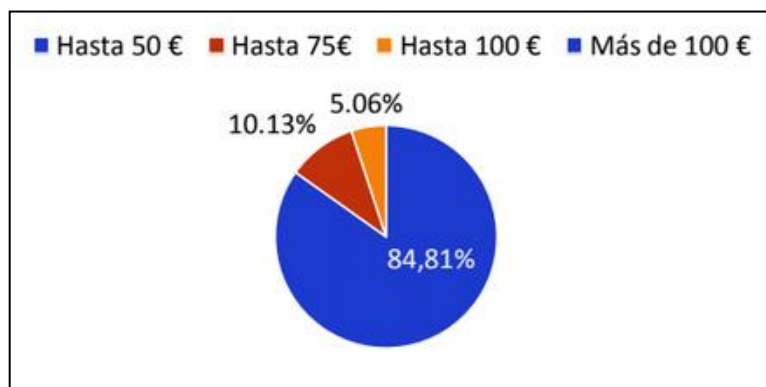


Gráfico 18. Respuestas de los menores de 25 años a la pregunta 10.

Fuente: Elaboración propia

Como podemos ver en el *Gráfico 18*, casi el 85 % de los menores de 25 años no pagarían más de 50 € por billete.

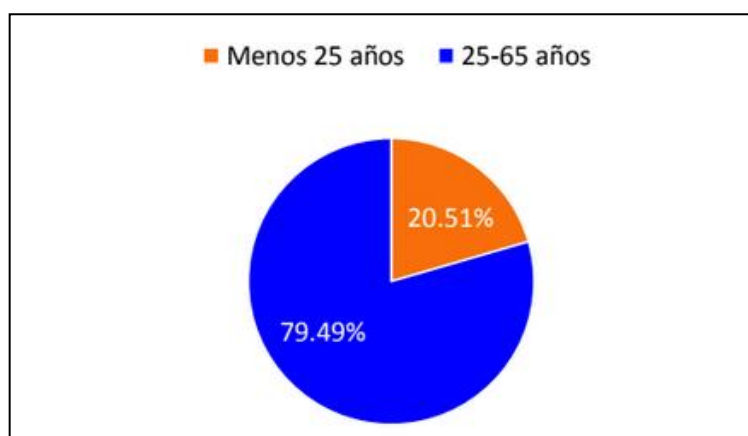


Gráfico 19. Porcentaje de encuestados dispuestos a pagar hasta 75 por billete (en función de la edad).

Fuente: Elaboración propia

Por último, de la relación que existe entre el precio máximo dispuesto a pagar por los pasajeros y la edad, se deduce que casi el 80% de los que pagarían hasta 75€ tienen una edad comprendida entre los 25 y los 65 años.

De estas relaciones observamos que los que menos están dispuestos a pagar son los menores de 25 años, que podemos clasificarlos como estudiantes o personas que se encuentran en una situación económica en desventaja<sup>38</sup>, y los mayores de 65, mayoritariamente pensionistas, los cuales se benefician de las reducciones de precios de billetes con las que cuenta Renfe.

Una vez conocida la postura tomada por los encuestados, podemos hacer una comparativa de los precios actuales en otras líneas de alta velocidad, para ver si se ajustan las expectativas de los extremeños a la realidad.

Comparando con las ciudades elegidas para realizar el estudio socioeconómico en el apartado posterior 4.7.4, es decir, Zamora y Salamanca, que cuentan con conexión directa a Madrid a través de trenes ALVIA (trenes de alta velocidad) los precios oscilan, para la ciudad de Salamanca, entre los 27-40€, y para la ciudad de Zamora entre 24-53€<sup>39</sup>, todo ello dependiendo del horario elegido y los días de viaje, pudiendo llegar a precios más bajos y más altos.

Esos precios son para trenes de alta velocidad, pero no para un tren AVE, que es lo que se pretende alcanzar en Extremadura, por ello he querido comparar con otras líneas de características similares en cuanto a tipo de tren y distancia desde Madrid, es el caso de Córdoba, que cuenta con enlace a la capital mediante una línea por la que circula el AVE.

En este caso el precio asciende, y varía entre los 60 y los 105 € por billete, en un recorrido de 394 kilómetros (comparable a lo que realizaría la línea completa Madrid-Badajoz).

Analizando estos datos vemos que no se alejan mucho las expectativas de los extremeños de los precios reales existentes en alta velocidad. Aunque sí es cierto que la implantación de trenes AVE podría incrementar el precio por billete.

---

<sup>38</sup> Véase artículo de la página web (Press, 2017) o para un análisis en profundidad informe (Ministerio de empleo y seguridad social, 2017)

<sup>39</sup> Datos obtenidos de la página web oficial de Renfe.

#### 4.7.4. Estudio socioeconómico

Para poder analizar cómo afectaría la llegada del AVE a Extremadura en un ámbito socioeconómico, he visto interesante hacer una comparativa de las ciudades extremeñas con otras similares, tales como Zamora o Salamanca.

En ellas, la llegada de la alta velocidad ha supuesto un notable incremento en el número de viajeros. Un 135% para el trayecto Madrid- Zamora y un 86% en el enlace de Madrid-Salamanca<sup>40</sup>.

Según esos datos se han realizado estimaciones que aseguran que se duplicaría el número de viajeros en Extremadura, pasando de los actuales 800.000 viajeros por tren a los 1.600.000.

Se ha optado por analizar estas dos ciudades, debido a que su interés turístico y el número de habitantes es comparable a ciudades extremeñas en las que tendrá parada la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz.

En el caso de Zamora la línea de alta velocidad con trenes ALVIA<sup>41</sup> llegó en Diciembre de 2015 como consecuencia del trazado propuesto para conectar Galicia con Madrid, enlazando la capital con Zamora en 1 hora 33 minutos de trayecto.

Zamora es una ciudad que cuenta con 63.217 habitantes, población comparable a la de la capital extremeña (Mérida) .

Nos centramos en el aumento de turistas en los años posteriores a la llegada de la alta velocidad, debido a que sería un factor clave en Extremadura para la demanda de este tipo de transporte, ya que ciudades como Mérida o Cáceres son sustancialmente turísticas.

Según los datos ofrecidos por el INE (Instituto Nacional de Estadística) el número de viajeros se ha visto incrementado en 2016 hasta un 7%. Los datos de 2017 todavía no se conocen, pero se estima un nuevo aumento, ya que las cifras hasta Octubre ya superan los datos en ese mismo mes del año anterior.

---

<sup>40</sup> (Agencias Zamora, 2016)

<sup>41</sup> *capacitados para circular por líneas electrificadas de ancho internacional a velocidades de hasta 250 km/h*



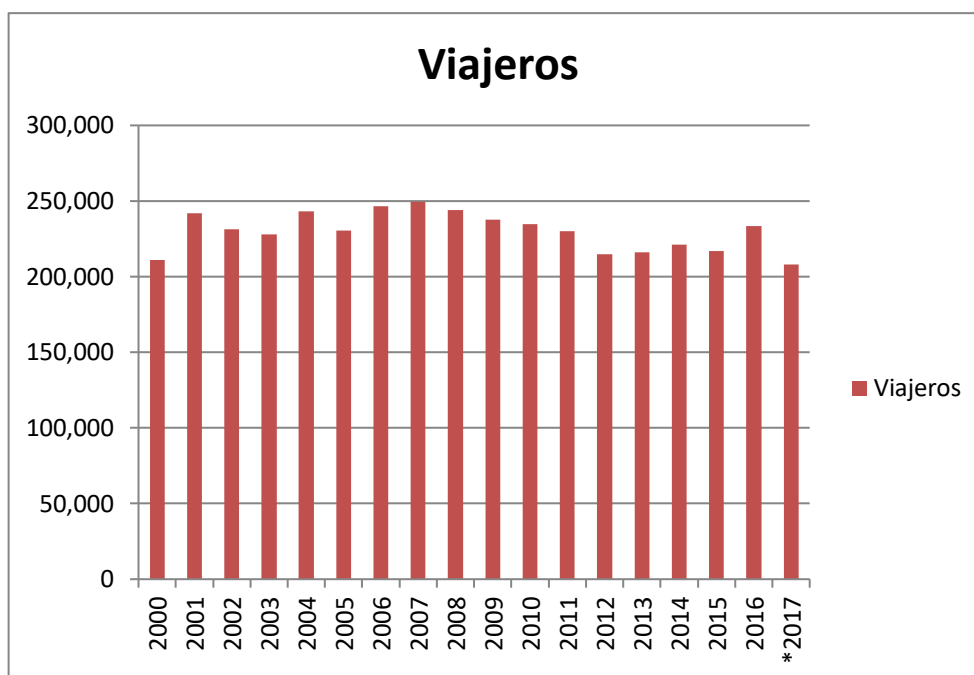


Gráfico 20. Número de viajeros en la ciudad de Zamora (periodo 2000-2017<sup>42</sup>)

Fuente: Elaboración propia con datos del INE.

No se puede afirmar rotundamente que esos datos de turismo tan ventajosos para la ciudad de Zamora sea consecuencia directa y única de la llegada de trenes de alta velocidad, es evidente que hay que tener en cuenta otros factores tales como la política de turismo sostenible que está llevando a cabo la ciudad o la mejora económica que ha experimentado el país en los últimos años de recuperación tras la crisis sufrida<sup>43</sup>, pero sí creo que la alta velocidad es un factor a tener en cuenta en ese crecimiento, ya que en 2015 Zamora sufrió un descenso de los viajeros y ha sido en 2016 (tras la puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad) cuando ha recuperado datos que no se producían desde 2009.

El mismo análisis se puede hacer para la ciudad de Salamanca, con 144.949 habitantes, comparable a la ciudad de Badajoz. También es en Diciembre de 2015 cuando llegaron a Salamanca los trenes ALVIA, conectando los 220 kilómetros de distancia que la une con Madrid en 1 hora 36 minutos.

Ya fue notable en Salamanca el aumento de turistas en el año 2015 superando records históricos, llegando a alcanzar el millón de pernoctaciones, sin embargo en 2016 superó el número de viajeros y se prevé volver a hacerlo en 2017.

Hasta ahora el INE (Instituto Nacional de Estadística) sólo proporciona datos hasta Octubre de 2017, estando ya en 862.447 viajeros, comparándolo con los datos del

<sup>42</sup> Los datos de 2017 son hasta Octubre

<sup>43</sup> Véase artículo *elconfidencial.com* (G.Jorrín, 2017)

año anterior, en esa misma fecha habían visitado Salamanca 844.213 viajeros, por lo que se prevé un número superior al finalizar 2017.

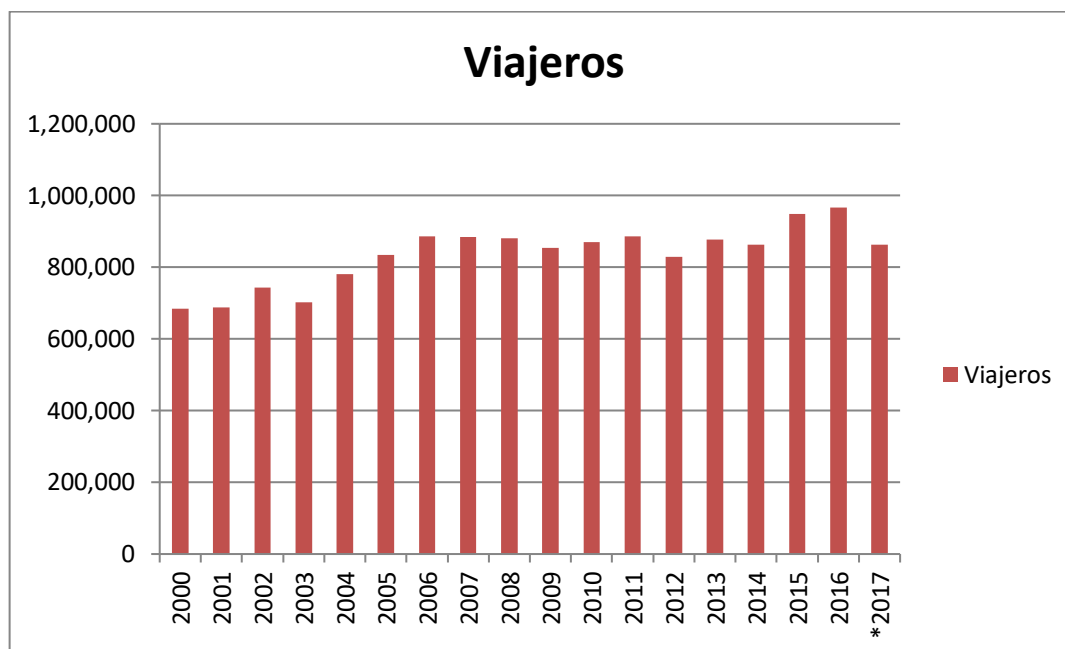


Gráfico 21. Número de viajeros en la ciudad de Salamanca (periodo 2000-2017<sup>44</sup>)

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del INE

En este caso y viendo la línea que ha seguido el turismo, no se puede atribuir el mérito de este aumento únicamente a la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Madrid-Salamanca, pues ya en 2015 antes de la llegada de este se habían superado records históricos.

Pero con los datos mencionados previamente del aumento de viajeros por tren del 86% es evidente que ha aportado mejoras en los medios de transporte elegidos por los viajeros para desplazarse a esta ciudad.

En cualquier caso la llegada de la alta velocidad ha supuesto mejoras para las dos ciudades que hemos seleccionado para la comparativa.

Con este análisis, ¿podemos afirmar que con la llegada de la alta velocidad mejoraría el turismo en Extremadura?

Es evidente que nos basamos en estimaciones, que pueden llegar a alcanzarse o no, o incluso superarse.

Si vemos la tendencia del turismo a lo largo de los años en la provincia de Cáceres, por ejemplo, comprobamos que ha experimentado un gran aumento desde 2015 y en 2016 se han superado todos los datos de viajeros hasta el momento. Como pasa para las ciudades analizadas anteriormente no tenemos datos finales de este último año,

<sup>44</sup> Los datos de 2017 son hasta Octubre

2017. Pero por los mismos motivos, se prevé que se superen los datos del año anterior.

Un motivo relevante para ese aumento es la adjudicación del título como Capital Española de la Gastronomía, a lo que se le suma el gran patrimonio cultural con el que cuenta Cáceres y su amplia naturaleza.

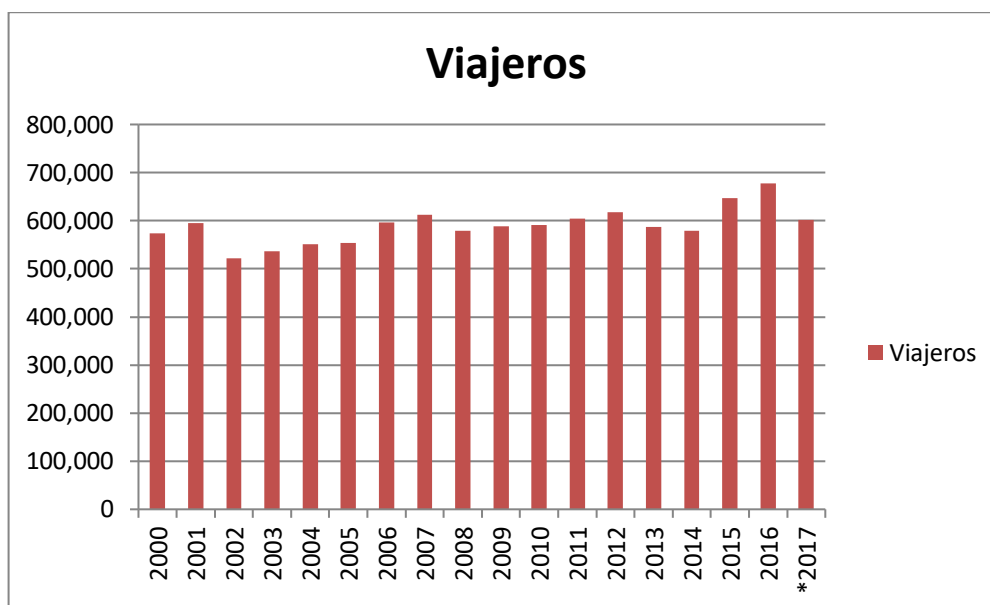


Gráfico 22. Número de viajeros en la ciudad de Cáceres (periodo 2000-2017<sup>45</sup>)

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del INE.

Si a este interés turístico y gastronómico con el que ya cuenta Cáceres, le sumamos unas buenas conexiones con la capital Española, es previsible un aumento de visitantes. Ya que podría sumarse en la ruta de los turistas que visitan Madrid y realizan excursiones a Toledo, Salamanca, Ávila o Segovia, estas visitas pueden hacerse en un solo día gracias a las conexiones con las que cuentan dichas ciudades con Madrid, todos trayectos menores a dos horas.

Si consiguiéramos conectar las ciudades extremeñas más turísticas, como Cáceres o Mérida, con Madrid en tiempos ajustados (cerca de 2 horas), como se pretende, se podría conseguir un aumento notable de turistas que aprovechan su viaje a Madrid para conocer distintas ciudades.

Como se ha mencionado anteriormente el Clúster del Turismo de Extremadura<sup>46</sup> estima un aumento del doble de viajeros por tren pasando de los 800.000 actuales a 1.600.000. Esto, según ellos, supondría unas ganancias de 108 millones de euros al año.

<sup>45</sup> Datos de 2017 hasta Octubre.

<sup>46</sup> Agrupación empresarial innovadora por el Turismo de Extremadura

Otro factor que puede analizarse es el aumento de empleo, ya que también afirma (*el Clúster del Turismo de Extremadura*) que supondría la creación de entre 5.000 y 6.000 puestos de trabajo directos.

Para atender a este factor, seguiremos con la comparativa de las dos ciudades elegidas en este estudio, Zamora y Salamanca, y analizaremos la evolución de la tasa de empleo en estas ciudades.

Para la provincia de Zamora observamos un incremento de empleo a partir de 2014 que sigue aumentando hasta la actualidad.

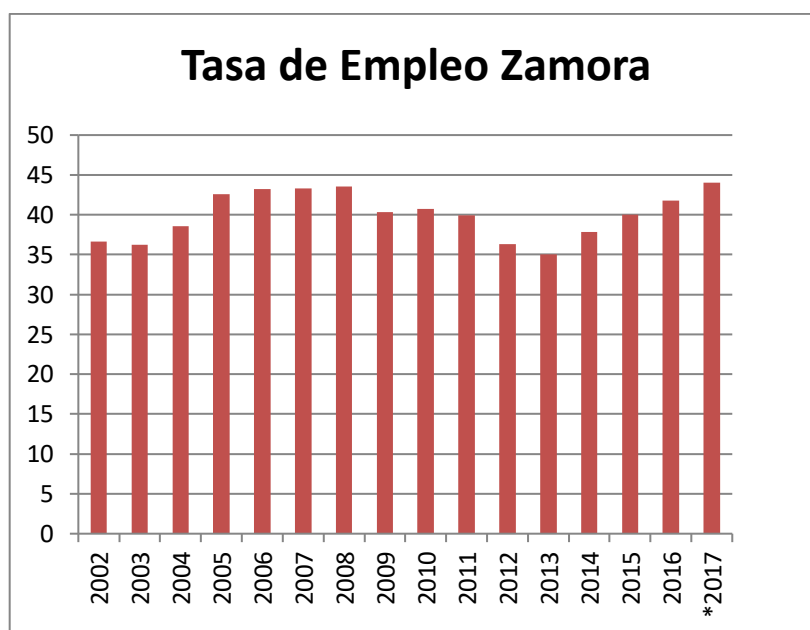


Gráfico 23. Tasa de Empleo de la ciudad de Zamora (periodo 2002-2017<sup>47</sup>)

Fuente: Elaboración propia con datos del INE.

En el caso de Salamanca existe una variación muy diferente, tanto en 2014 como en 2015 se genera empleo, aumentando en un 3% la tasa de empleo. Sin embargo el año siguiente (primer año de puesta en marcha de la línea de alta velocidad) aumenta el paro, disminuyendo en un 1,84% el empleo, y es en 2017 cuando vuelve a aumentar.

<sup>47</sup> Datos de 2017 hasta el 3º trimestre.

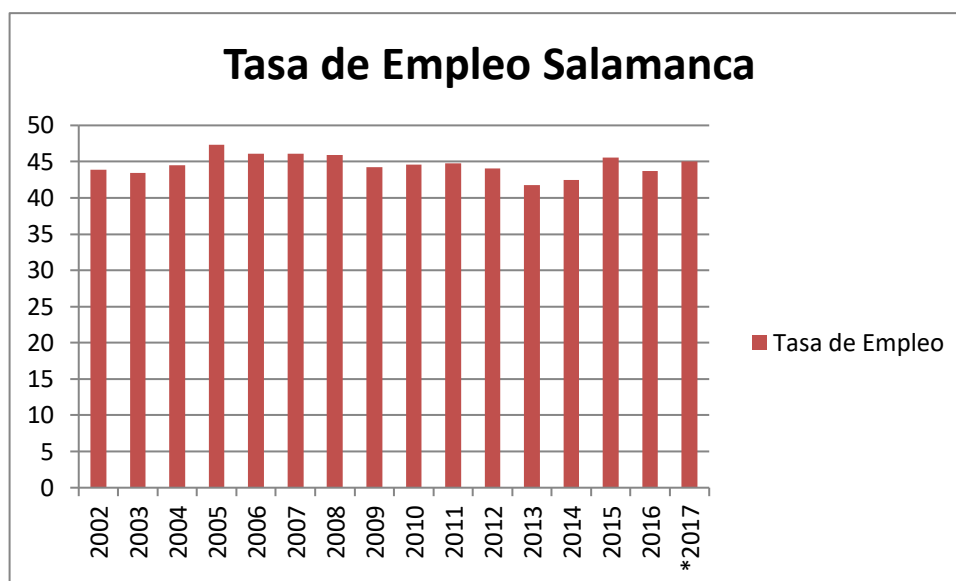


Gráfico 24. Tasa de empleo de la ciudad de Salamanca (periodo 2002-2017<sup>48</sup>)

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del INE.

Es obligatorio decir que estos datos son los resultados de la media de la tasa de empleo de los 4 trimestres de cada año, que es como el INE genera los datos sobre el empleo. Por lo tanto del último trimestre del año 2017 no existen aún datos.

En Salamanca la tasa de empleo del último trimestre de 2017 es de un 47%, por lo que se prevé un aumento de empleo respecto al año anterior.

Teniendo en cuenta estos datos no se puede afirmar que la llegada del AVE a estas ciudades haya influido de manera directa al aumento de empleo.

Por lo tanto, según este análisis, tampoco se puede certificar que se vaya a producir esa generación de empleo en la comunidad autónoma de Extremadura por la implantación de una línea de alta velocidad.

#### ➤ **Conclusión del presente estudio socioeconómico.**

Con respecto al sector turístico pienso que sería muy beneficioso ya que facilitaría la conexión con la capital del país, e indirectamente con otras ciudades importantes que cuentan con un enlace de las mismas condiciones con Madrid, permitiendo un desplazamiento rápido y de calidad hacia una comunidad que cuenta con un gran interés cultural.

Significaría un aumento de viajeros, como se ha podido observar en las ciudades de Zamora y Salamanca, sin olvidarnos de la influencia que hayan podido tener otros factores.

<sup>48</sup> Datos para 2017 hasta el 3º trimestre.

En cuanto al sector laboral, como se ha mencionado en párrafos anteriores, la llegada de una línea de alta velocidad no ha provocado una subida directa de empleo, por lo tanto no se puede afirmar que la tasa de empleo vaya a aumentar en Extremadura tras la puesta en marcha de la línea.

#### 4.7.5. Viabilidad del AVE

Los factores analizados en el presente estudio nos llevan a destacar que las obras realizadas hasta el momento son solo las que transcurren por los tramos extremeños, ya que los tramos que conectan con la capital no están en marcha todavía.

Esta línea sin su recorrido total, hasta Madrid, no tiene sentido si hacemos referencia al aumento que supondría de turismo (exterior) para Extremadura o a la demanda de la población, que, según la encuesta realizada, utilizaría más el tren de alta velocidad para desplazamientos fuera de la comunidad.

Por desgracia, parece que queda mucho para eso, pues en 2017 todavía se está modificando el trazado del proyecto, así lo dijo el ministro de Fomento en Julio de este mismo año, el tren de alta velocidad pasará finalmente por Toledo. Como argumentos para este cambio, defienden un ahorro de 110 millones de euros y mayor funcionalidad. Esto complicaría el inicio de las obras ya que requiere de un nuevo estudio para el tramo Talavera-Madrid, el cual se va a aprovechar para mejorar el diseño global de la infraestructura, ha declarado el Ministerio de Fomento. Los más optimistas prevén la redacción de dicho estudio durante todo el año 2018 y debería terminar en 2019, cuando se realizarían los proyectos. De ese modo la obras podrían concluirse en 2023.

A sí mismo aseguran que las obras del tren en Extremadura estarán finalizadas en 2019 y la vía será electrificada en 2020, y así por fin la región podrá contar con un tren de alta velocidad.

Recordamos que el proyecto inicial comenzó en 2003, tras llegar a un acuerdo entre España y Portugal sobre el trazado, que finalmente pasaría por Extremadura, y se preveía finalizar en 2010, sin embargo en 2005, Portugal ya anuncia un retraso de tres años en la apertura de la línea, mientras España se reitera en la primera fecha fijada<sup>49</sup>. Finalmente en 2012 Portugal terminó por abandonar el proyecto del AVE Madrid-Lisboa. En resumen, tras siete años de retrasos, todavía en 2017 Extremadura

---

<sup>49</sup> (*elmundo.es*, 2005)

tendrá que esperar tres más para disfrutar de estos servicios y siete años adicionales para poder conectarse en esas condiciones con Madrid.

Fue la retirada de Portugal lo que ralentizó las obras del proyecto, y lo que hizo plantearnos ¿es viable la creación de tal infraestructura en esta comunidad, en cuanto a rentabilidad?

Esta cuestión trae diversas opiniones y puntos de vista que no son objeto de este trabajo, por lo que no vamos a analizar en profundidad, pero sí cabe destacar que España es el segundo país con la red de alta velocidad más extensa, solo por detrás de China, y sin embargo está en los últimos puestos del ranking en cuanto a su uso.

España tiene a su favor que cuenta con uno de los gastos de construcción más bajos del mundo, con una media de 18 millones de euros por kilómetro, pese a ello, FEDEA (*Fundación de Estudios de Economía Aplicada*) asegura que debido al coste asumido para la creación de toda la red de alta velocidad, que asciende a más de 50.000 millones de euros, y el poco uso de sus servicios, todas las líneas de alta velocidad españolas son deficitarias, y que alcanzarán a cubrir un porcentaje de la inversión realizada solo a largo plazo.

Según la misma fuente, en los últimos años las líneas de alta velocidad han empezado a dar beneficios, pero apenas cubrirían los gastos de operación. Para ello es necesario aumentar la ocupación de las líneas, que ya se vio incrementada hasta un 82% en 2016.

A esto podemos añadir que el coste de mantener el total de kilómetros de vías de alta velocidad (3.240 km) supone unos 270 millones de euros al año, eso son 83.000 euros por kilómetro al año.

Teniendo en cuenta todo esto, el gobierno sigue apostando por la creación de nuevas líneas de estas características entendiendo que el beneficio que producen se basa en la rentabilidad social, es decir, la capacidad para conectar todo el territorio nacional.

## 5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Teniendo analizada la situación actual del ferrocarril extremeño, sus deficiencias y las medidas que se están adoptando en este ámbito (línea de alta velocidad), se puede observar que existen carencia en la red convencional que posee Extremadura, por ello, nos queda proponer las actuaciones que deberían llevarse a cabo para que Extremadura cuente con un tren de calidad, y digno, como exigen las plataformas sociales creadas para reivindicar estas mismas exigencias.

Como hemos podido ver en el punto *4.6 Situación actual del ferrocarril en Extremadura*, dentro del subapartado 4.6.1, apenas se han invertido recursos para la mejora de la línea convencional de ferrocarril desde 2012, cuando finalizó la prórroga del convenio creado entre el Ministerio de Fomento y Adif, eso ha desencadenado en una situación insostenible para los usuarios habituales de este medio de transporte. A continuación se enumeran los múltiples problemas con los que cuenta la red ferroviaria de Extremadura:

1. La totalidad de la línea, 725 km, es de vía única y sin electrificar. Siendo la única Comunidad Autónoma, junto a Murcia, que no cuenta con líneas electrificadas.
2. El 15% de las vías cuentan con traviesas de madera de principios del siglo XX, lo que obliga a tener limitaciones de hasta 30 km/h.
3. El 75% de las líneas férreas regionales disponen de bloqueos telefónicos y con las mismas instalaciones de seguridad que hace 60 años.
4. Extremadura es la única Comunidad Autónoma que no cuenta con servicios de larga distancia o altas prestaciones.
5. La mitad de los servicios origen/destino Extremadura, son subvencionados por la Junta de Extremadura mediante el convenio con Renfe.
6. No se prevé la puesta en marcha de Alta Velocidad en Extremadura hasta 2019, y su unión con Madrid hasta 2023.

En definitiva, se han estado dirigiendo durante los últimos años, todos los recursos económicos a la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz, sin poder disfrutar de ninguna de sus ventajas hasta ahora, y sabiendo que las predicciones más optimistas calculan la terminación total de la línea en 2023. Por ello, y conociendo las deficiencias con las que cuenta Extremadura en materia ferroviaria, lo que se ha podido comprobar durante este último año (2017) con situaciones como las mencionadas en el punto *4.6.5. Incidentes en la red extremeña en el último año*, es



evidente la necesidad de mejorar la línea convencional, para poder contar con un tren que se adapte a las necesidades de los extremeños en un periodo corto de tiempo, y no esperar a la puesta en marcha de la línea de altas prestaciones.

Las propuestas para las actuaciones necesarias en la red ferroviaria se encuentran ya recogidas en el informe realizado por la Junta de Extremadura, *Pacto social y político por el ferrocarril en Extremadura*, mencionado en el punto 4.6.1. *Antecedentes*, y se basan en la renovación de la vía, mejorando los sistemas de seguridad y la electrificación de la red convencional.

### 5.1. Primera Fase de actuación.

Las principales actuaciones deben llevarse a cabo en los tramos más deteriorados, estos se pueden observar en el *Mapa 11*, siendo estos las líneas de color amarillo, o en el *Mapa 14*, de color rojo. Son los siguientes: el trayecto Cáceres-Arroyo, la línea que conecta Castuera con Puertollano, un tramo de la línea Zafra-Llerena y el trayecto Aljucén-El Carrascalejo. Todos ellos se encuentran dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura, sin embargo, varios tramos que continúan la línea extremeña hacia otras comunidades también se encuentran en mal estado y debe ser prioritaria su renovación, así son los tramos pertenecientes al recorrido Talavera de la Reina-Humanes, y zonas del trayecto Fregenal-Huelva. Estos tramos corresponden a los cuellos de botella que deben ser eliminados, teniendo limitaciones de velocidad entre 30 y 60 km/h.

Los trayectos nombrados corresponden a los tramos en los que no se llevaron a cabo las actuaciones acordadas en el convenio 2005-2009 con Adif y suman un total de 198 kilómetros pendientes de renovación.

Tramo	Kilómetros
Castuera-Cabeza del Buey	31
Usagre-Llerena	18
Aljucén-El Carrascalejo	14
Cáceres-Arroyo de Malpartida	15
Cabeza del Buey-Brazatortas	93
Belmonte-Gibraleón-Huelva	25
Talavera-Humanes	3

Tabla 23. Tramos que necesitan renovación urgente  
Fuente: Elaboración propia con datos de la Junta de Extremadura

En la *Tabla 23* se encuentran recogidos los tramos que necesitan una renovación de la infraestructura, en cuanto a la mejora de instalaciones de seguridad y señalización se debe proceder a la instalación de bloqueo automático (explicado en el *punto*

4.6.4), sistema CTC<sup>50</sup> y tren-tierra<sup>51</sup> con el fin de solucionar los actuales problemas de explotación que se dan en los tramos recogidos en la siguiente tabla:

Tramo	Km
Navalmoral-Illescas	162
Villanueva de la Serena-Brazatortas	160
Zafra-Los Rosales	138

Tabla 24. Tramos que necesitan nuevas instalaciones de seguridad.

Fuente: Elaboración Propia con datos de la Junta de Extremadura

En esta fase se pretende eliminar las limitaciones de velocidad existentes y aumentar la capacidad de explotación de la línea con la implantación de sistemas de seguridad y señalización más modernos.

En las siguientes tablas encontramos las estimaciones previstas en cuanto al presupuesto necesario para las actuaciones necesarias en la red.

LÍNEA	TRAYECTO	KM AFECTADOS	TIPO ACTUACIÓN	PRESUPUESTO LICITACIÓN M. € (CON IVA)	MEJORA TIEMPO VIAJE
BADAJOS-PUERTOLLANO	Castuera-C. Buey	31	Renovación vía	16,0	20 m
MÉRIDA-SEVILLA	Usagre-Llerena	18	Rehabilitación vía	5,5	15 m
MÉRIDA-CÁCERES	Aljucén-El Carrascalejo	13,5	Rehabilitación vía	4,0	10 m
CÁCERES-VALENCIA ALC.	Cáceres-Arroyo Malpartida	15,5	Rehabilitación vía	4,5	10 m
<b>TOTALES</b>		<b>78</b>		<b>30,0</b>	

Tabla 25. Renovación/rehabilitación vías red interior de Extremadura.

Fuente: Junta de Extremadura.

LÍNEA	TRAYECTO	KM AFECTADOS	TIPO ACTUACIÓN	PRESUPUESTO LICITACIÓN M. € (CON IVA)	MEJORA TIEMPO VIAJE
BADAJOS-PUERTOLLANO	C. Buey-Brazatortas	93	Renovación vía	48,0	30 m
	Estación Brazatortas	2	Cambiador de ancho	6,0	
ZAFRA-HUELVA	Belmote-Huelva	25	Rehabilitación vía	8,0	20 m
MADRID-CÁCERES	Humanes-Talavera	3	Mejoras puntuales	3,0	10 m
<b>TOTALES</b>		<b>123</b>		<b>65,0</b>	

Tabla 26. Mejoras en Infraestructura y vía fuera de la comunidad.

Fuente: Junta de Extremadura.

LÍNEA	TRAYECTO	KM AFECTADOS	TIPO ACTUACIÓN	PRESUPUESTO LICITACIÓN M. € (CON IVA)
MADRID-CÁCERES	Illescas-Navalmoral	162	BLAU, CTC, Tren Tierra	27,0
BADAJOS-PUERTOLLANO	Villanueva S.-Brazatortas	161	BLAU, CTC, Tren Tierra	23,0
MÉRIDA-SEVILLA	Zafra-Los Rosales	138	BLAU, CTC, Tren Tierra	19,5
<b>TOTALES</b>		<b>461</b>		<b>69,5</b>

Tabla 27. Mejoras en instalaciones de seguridad y señalización.

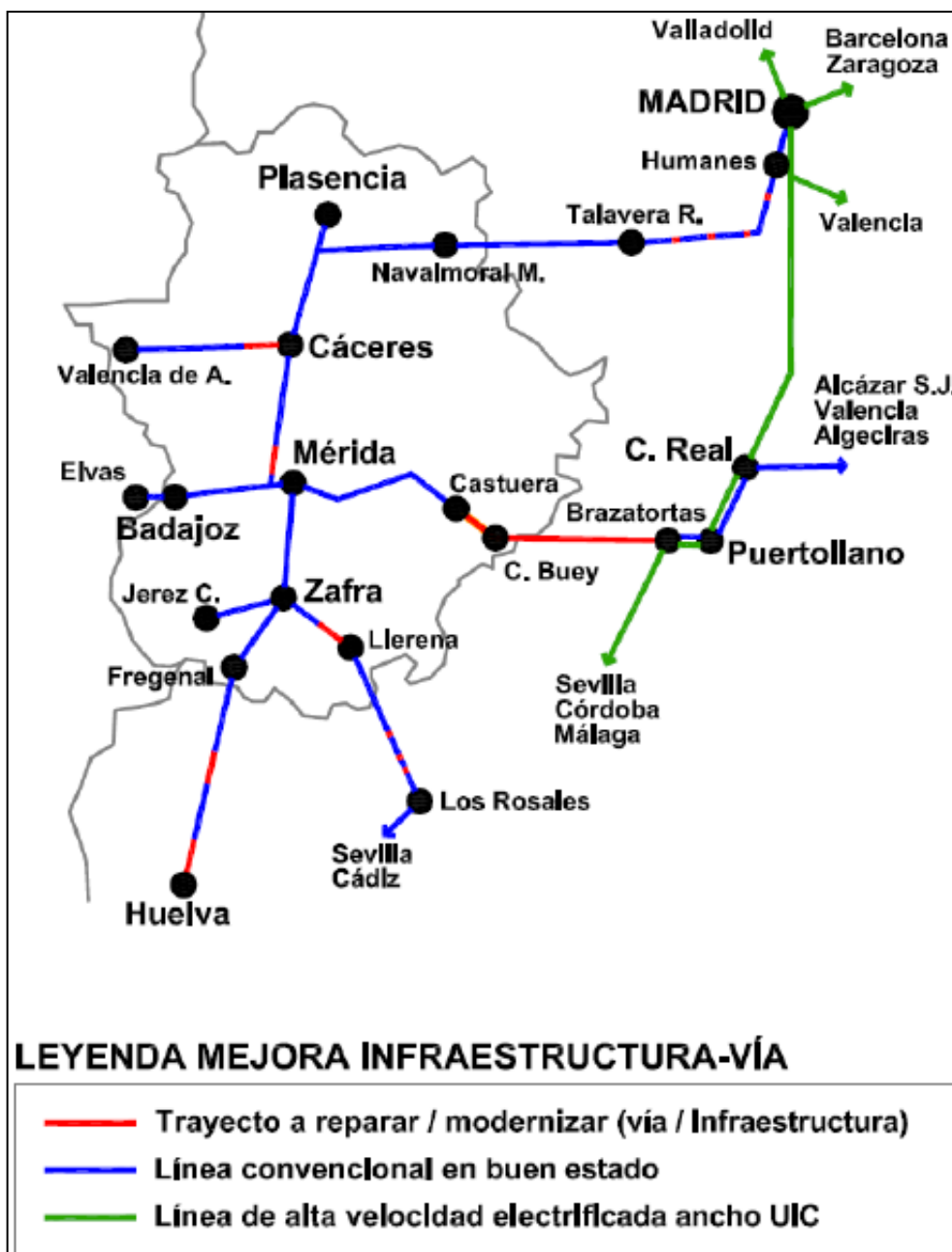
Fuente: Junta de Extremadura.

<sup>50</sup> Control de Tráfico Centralizado: permite la gestión del tráfico ferroviario desde un puesto de mando y garantiza la seguridad.

<sup>51</sup> se refiere a un sistema analógico de radiotelefonía utilizado para comunicar trenes con el puesto de mando

LÍNEA	TRAYECTO	KM AFECTADOS	TIPO ACTUACIÓN	PRESUPUESTO LICITACIÓN M. € (CON IVA)
MÉRIDA-SEVILLA	Cazalla-Villanueva Río	3,2	Mejora infraestructura	2,5
ZAFRA-HUELVA	Jabugo-Belmonte	2,2	Tratamiento trincheras	3,5
VARIAS	Red interior Extremadura		Supresión pasos a nivel	14,0
			Nuevos apeaderos	2,5
<b>TOTALES</b>		<b>5,4</b>		<b>22,5</b>

Tabla 28. Propuestas de mejoras complementarias en la red ferroviaria convencional.  
Fuente: Junta de Extremadura.



Mapa 22. Tramos propuestos para actuación en la infraestructura.  
Fuente: Junta de Extremadura



Mapa 23. Tramos propuestos para nuevas instalaciones de seguridad. Fuente: Junta de Extremadura.

PLAN DE SOSTENIBILIDAD Y MEJORA DEL FERROCARRIL EN EXTREMADURA. DESARROLLO DE INVERSIONES. PERIODO 2016-2019										
PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	LÍNEA FERREA	TIPO ACTUACIÓN Y TRAYECTO AFECTADO	KM AFECTADOS	PRESUPUESTO ESTIMADO EJECUCIÓN M. € (con IVA)	2016	2017	2018	2019	TOTALES (M. €)	
MODERNIZACIÓN DE LA RED CONVENCIONAL: RENOVACIÓN DE VÍA, MEJORA DE INFRAESTRUCTURA Y DE INSTALACIONES DE SEGURIDAD	CIUDAD REAL-PUERTOLLANO-BADAJOZ	Renovación vía Castuera-C. Buey-Brazatortas	124,0	64,0						
		Instalación de cambiador de ancho en Brazatortas	2,0	6,0						
		Instalación de bloqueo automático, CTC y Tran-Tierra Villanueva S-Brazatortas	164,0	23,0						
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			21,0	52,0	20,0			93,0
	MADRID-CÁCERES-VALENCIA DE ALCÁNTARA	Instalación de bloqueo automático, CTC y Tran-Tierra Navalmoral-Illescas	162,0	27,0						
		Mejoras puntuales infraestructura y plataforma Talavera-Huones	3,0	3,0						
		Rehabilitación vía Cáceres-Arroyo Malpartida	15,5	4,5						
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			11,0	21,5	2,0			34,5
	ALJUCÉN-CÁCERES (BADAJOZ-MÉRIDA-CÁCERES)	Rehabilitación vía Aljucén-El Carrascalejo	13,5	4,0						
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			4,0					4,0
	MÉRIDA-LOS ROSALES (SEVILLA)	Mejoras infraestructura Cazalla-Villanueva Río Mías	3,2	7,5						
		Rehabilitación vía Usagre-Llerena	18,0	5,5						
		Instalación de bloqueo automático, CTC y Tran-Tierra Zafra-Los Rosales	138,0	19,5						
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			5,0	15,5	7,0			27,5
	ZAFRA-HUELVA	Mejoras infraestructura Jabugo-Belmonte	2,2	3,5						
Rehabilitación vía Belmonte-Huelva		25,0	8,0							
Desarrollo de la inversión en M. €/año				3,5	7,0	3,0			11,5	
VARIAS LÍNEAS	Plan de supresión de pasos a nivel y mejora seguridad		14,0							
	Plan de mejora de estaciones y construcción de nuevos apeaderos		7,5							
TOTAL INVERSIÓN EN RED CONVENCIONAL					47,0	104,0	36,0		187,0	

Tabla 29. Propuestas de Actuación en la red ferroviaria convencional de Extremadura. Fuente: Junta de Extremadura.

La Junta de Extremadura aporta un plan de inversiones y tiempos de actuaciones estimados, este cuadro se puede ver ampliado y con claridad en el ANEXO I.

En este plan se estima un total de inversión en la red convencional de 187 millones de euros y se prevé finalizar el total de las obras en un máximo de 3 años.

Las propuestas que recoge la *Tabla 29* se realizaron en 2015 con la idea de iniciar las actuaciones en 2016, por lo tanto el cuadro donde aparecen los tiempos de actuación se enmarcan en esas fechas, como ya sabemos, todavía no se han llevado a cabo, por lo tanto según estas estimaciones, si las obras iniciaran en 2018, se podrían obtener las mejoras necesarias en la red extremeña antes de 2021.

## 5.2. Segunda Fase de Actuación. Electrificación.

Para que Extremadura pueda competir con las demás Comunidades Autónomas, en cuanto a modelos de transporte, debería contar con vías electrificadas, esta actuación se ve necesaria una vez se hayan finalizado las obras de renovación de las líneas.

Los tramos que propone la Junta de Extremadura para su electrificación son:

- Puertollano-Badajoz, electrificación en corriente continua de 3kV con catenaria tipo CR-220
- Pantoja-Navalmoral-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz, electrificación en corriente alterna a 25 kV.

El segundo tramo electrificado correspondería a la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz, en su paso por Extremadura, proyecto que ya se encuentra en marcha, una vez finalizadas las obras de la línea en cuestión.

Lo que se pretende con la electrificación del tramo Badajoz-Puertollano es la conexión de esta línea con la línea de alta velocidad que une Madrid con Sevilla, pudiendo aprovechar la unión para mejorar los tiempos de trayecto con esas dos ciudades, volviendo a apostar por la propuesta del Eje 16, desarrollada en el apartado siguiente.

LÍNEA	TRAYECTO	KM AFECTADOS	TIPO ACTUACIÓN	PRESUPUESTO LICITACIÓN M. € (CON IVA)
MADRID-CÁCERES-BADAJEZ	LAV Pantoja-Badajoz	420	Electrificación 25 kV AC	180,0
BADAJEZ-PUERTOLLANO	Badajoz-Nava Puertollano	295	Electrific. CR-220 3 kV CC	90,0
<b>TOTALES</b>		<b>715</b>		<b>270,0</b>

*Tabla 30. Inversión estimada para la electrificación de las vías*

*Fuente: Junta de Extremadura.*



Mapa 24. Líneas propuestas para su electrificación.

Fuente: Junta de Extremadura

### 5.3. Propuesta Eje 16

Una propuesta bastante ventajosa, como alternativa a corto plazo de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz, se remonta a julio de 2009 cuando, con motivo del retraso de las obras de la línea Madrid-Extremadura de alta velocidad, el Ministerio de Fomento anuncia una inversión de 77 millones de euros, con la que se pretende mejorar la vía Mérida-Puertollano e instalar un cambiador de ancho de Brazatortas para conectarla con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, proyecto que mejoraría a corto plazo la conexión entre Badajoz y Madrid.

No se llevó a cabo. Incluso contando con los estudios y proyectos necesarios, teniendo la dotación presupuestaria y un plazo de ejecución de 18 meses, nada de ello tomó forma.

Esta solución permitiría la circulación de trenes Talgo Alvia de alta velocidad, capaces de viajar a 250 km/h en líneas de alta velocidad y hasta 180 km/h en la línea convencional.

Es ahora la Junta de Extremadura quien rescata este proyecto y pretende impulsarlo. Teniendo en cuenta que esta región no va a disfrutar, en un periodo corto de tiempo, del tren de alta velocidad Madrid-Extremadura, en el que se están poniendo todos los esfuerzos y recursos. Esta sería una solución que dotaría a la comunidad, en no más de 20 meses, de un servicio que se asemeja bastante al de alta velocidad. Cabe mencionar que el viaje actual que une Badajoz con Madrid, pasando por Cáceres, tarda en recorrerse 5h30', con esta propuesta se vería reducido el tiempo de viaje a 3h50', ahorrándose más de hora y media de trayecto.

Hay que aclarar que la Junta de Extremadura no ve este proyecto como una alternativa definitiva al tren de alta velocidad, sino como una solución a corto plazo para las demandas de los extremeños de un tren digno y moderno, sin privarles de la futura línea Madrid-Extremadura.

Esta línea constituye el antiguo eje 16, que formaba parte de la red transeuropea de transporte por su posición estratégica como proyecto prioritario en 2010, conectando el puerto de Sines (Portugal) y el puerto de Algeciras (España) con Madrid y continuaba hasta París (*Mapa 25*).



Mapa 25. Trazado del Antiguo Eje 16

Fuente: Web European comission

Años más tarde en los reglamentos europeos de 2013 pasaron de ser 30 ejes proyectados a 9. Se desestimó, por tanto, esta solución, eliminando el trayecto de Mérida a Puertollano y pasando a formar parte del Corredor Atlántico-Mediterráneo (véase Mapa 26).

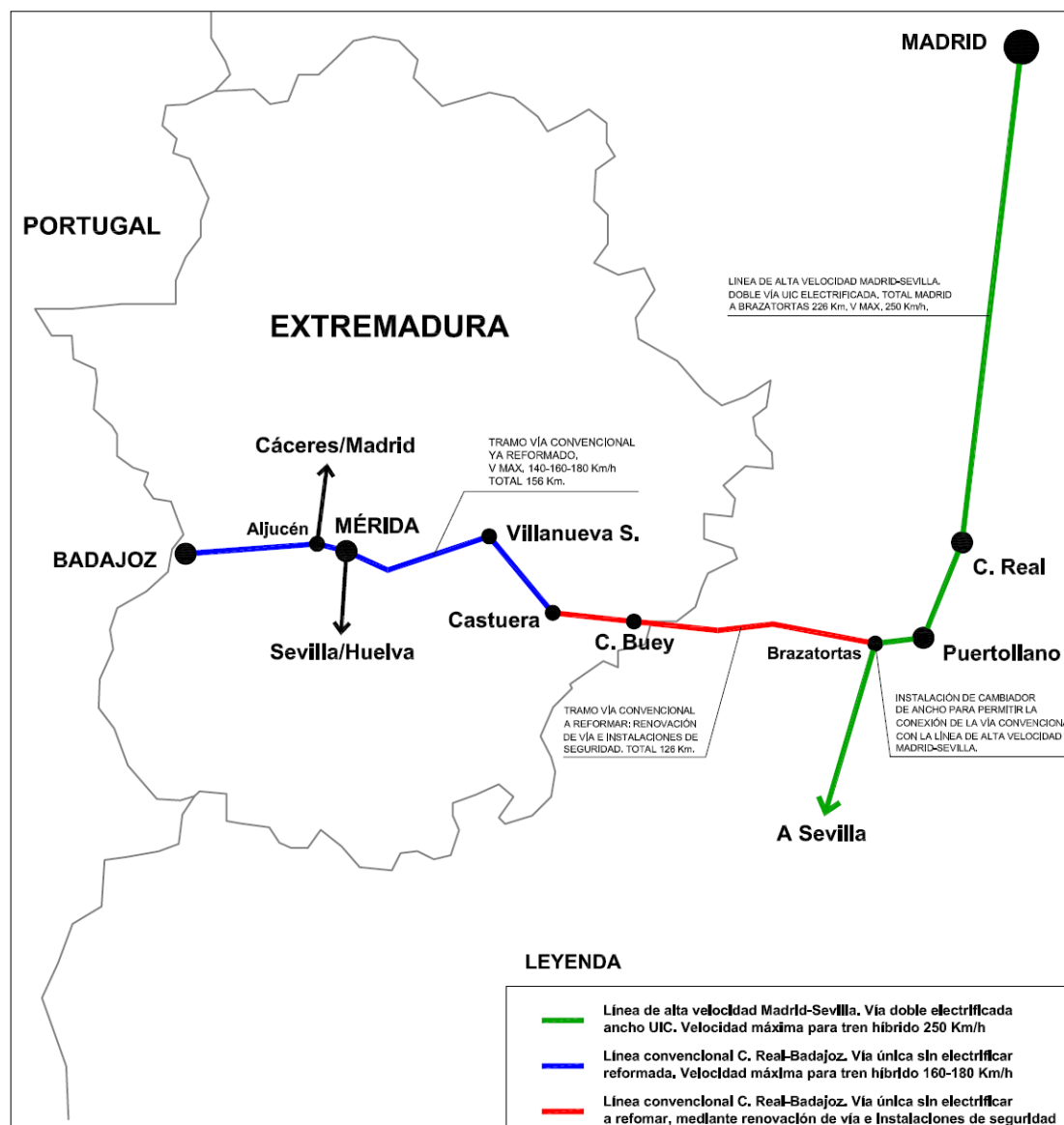


Mapa 26. Corredor Atlántico-Mediterráneo

Fuente: Ministerio de Fomento

Puede verse el Mapa 26 con más claridad en el ANEXO I





Mapa 27. Solución a la propuesta del eje 16.

Fuente: Junta de Extremadura

Otra mejora que supondría un avance en la red extremeña, pero que significaría una inversión mayor y un tiempo de ejecución también mayor, sería duplicar las vías, lo que evitaría los problemas que se han presentado en este último año, haciendo referencia a las situaciones vividas por trenes en buen estado parados en medio de su trayecto esperando la liberación de la vía por otro tren estropeado.

A estas actuaciones, que deberían llevarse a cabo por Adif y el Ministerio de Fomento, hay que sumarles las mejoras que se pueden dar gracias a convenios de la Junta de Extremadura con Renfe, una futura negociación entre las dos entidades y el Ministerio de Fomento en cuanto a la declaración de las Obligaciones de Servicio

Público (mencionadas en el punto 4.6.2 ), podría reducir la inversión que la Junta de Extremadura destina a estos servicios.

También es competencia de Renfe la posibilidad de implantar una mejor oferta comercial para impulsar el uso del tren regional, tanto en precio como en horarios y comodidades. En cuanto a la cuestión que mencionábamos al inicio de este punto 5, de la inexistencia de trenes de larga distancia, se debe aclarar que en el primer trimestre de 2018 entrará en funcionamiento un nuevo servicio Talgo de larga distancia que unirá Badajoz con Madrid<sup>52</sup>.

## 6. CONCLUSIONES

En el presente estudio se ha querido analizar la situación de las líneas convencionales del tren actual en la comunidad autónoma de Extremadura, conociendo, a parte de las características de su infraestructura, los servicios regionales que ofrece el tren con los trayectos diarios correspondientes, qué servicios están sujetos a obligaciones de servicio público y lo que esto supone para el presupuesto de la Junta de Extremadura, todo ello queda recogido en la Tabla 17.

De los 172 servicios semanales, 72 no están sujetos a obligaciones de servicio público, por lo tanto, esos servicios suponen un coste anual de 3,7 millones de euros para la Junta de Extremadura, que se hace cargo de las líneas más deficitarias.

Con las propuestas indicadas en el punto 5 para mejorar el servicio ferroviario ofrecido, se pretende negociar y acordar una nueva declaración de obligaciones de servicio público, para así reducir el coste por parte del gobierno en subvencionar líneas ferroviarias.

También hemos analizado los antecedentes de la red, las actuaciones que se han llevado a cabo en materia ferroviaria en los años anteriores gracias a los convenios establecidos, de lo que podemos concluir que no se han realizado obras de renovación de la red convencional desde 2009. Sin olvidarnos de las medidas que no han sido cumplidas y que se recogían en esos convenios, que es lo que ha provocado la difícil situación del tren extremeño, ejemplo de ello son los tramos con reducciones de velocidad, o los incidentes mencionados en el punto 4.6.5, que se agravan por la falta de vía doble en la totalidad de la red.

---

<sup>52</sup> (El Periódico Extremadura, 2017)

Cabe destacar la disminución del presupuesto destinado a mantenimiento ordinario para la red ferroviaria con respecto al año anterior.

Es decir, que a la falta de inversiones para mejorar las infraestructuras ferroviarias, hay que sumarle la disminución de gastos en mantenimiento de la red.

Para solucionar los problemas derivados de esta falta de atención por la red extremeña se proponen una serie de actuaciones recogidas en el punto 5, en el que, resumidamente, se recomienda en primer lugar la renovación de las vías más afectadas y en peor estado, lo que asciende a unos 200 kilómetros de vías que necesitan actuación inmediata. Otra propuesta indicada es la implantación de nuevos sistemas de seguridad y señalización en un total de 461 kilómetros de la red.

Por último, otra cuestión que se ha analizado en el presente estudio son los proyectos actuales que se están llevando a cabo en la comunidad autónoma de Extremadura en materia ferroviaria. Se puede resolver que la única actuación que se está realizando en la actualidad es el proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz. Se han querido analizar dos cuestiones, si Extremadura necesita este tipo de infraestructura y si supondría mejoras en el ámbito socioeconómico, para entender a estas cuestiones se ha visto necesario realizar una encuesta a la población extremeña para conocer cuál es la posición de esta ante el proyecto en cuestión.

De dicha encuesta podemos concluir que la población sí demanda una línea de alta velocidad que los conecte con la capital, ya que más del 55 % de los encuestados tienen como destino en sus desplazamientos Madrid, o ciudades que tienen enlace directo mediante líneas de alta velocidad con Madrid, y un 95% asegura que sí utilizaría la línea de alta velocidad, por lo que, según este estudio, es una realidad la necesidad de tal infraestructura.

También se ha realizado un estudio socioeconómico para analizar cómo afectaría la implantación de la línea de alta velocidad en Extremadura, para ello se han comparado diferentes ámbitos sociales de ciudades que tienen similitudes con ciudades extremeñas, tanto en número de habitantes como en interés turístico o en distancia con Madrid. Las ciudades elegidas han sido Zamora y Salamanca, las dos ciudades cuentan con líneas de alta velocidad que las conectan con Madrid.

De dicho estudio se puede concluir que no se han obtenido datos concluyentes que aseguren mejoras en el ámbito laboral. Es decir, que no se ve una relación evidente entre la llegada del AVE y el aumento de tasa de empleo en ninguna de las dos

ciudades, ya que la evolución de empleo es diversa para ambas ciudades, en Salamanca aumentó la tasa de paro tras implantar el AVE y en el caso de Zamora la tasa de empleo ya había aumentado en años anteriores a la llegada de la línea de alta velocidad.

En cuanto al turismo, sí se ve un aumento de viajeros tras la fecha de puesta en marcha del AVE en ambas ciudades, aunque hay que destacar que en el caso de Salamanca ya había sufrido un aumento el año anterior a este acontecimiento.

En definitiva, según el estudio realizado, podemos estimar que la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz sí supondría un aumento del turismo para la comunidad extremeña, pero no podemos afirmar que el empleo se vaya a ver incrementado gracias al AVE.

Debido a la demanda de la población y a la mejora que supondría en cuanto al turismo, se ve necesario apostar por la terminación de esta línea de alta velocidad en el menor tiempo posible, para poder así disfrutar de estas ventajas, a las que añadimos el avance tecnológico que supondría para Extremadura y la oportunidad de igualarnos a otras comunidades que ya cuentan con líneas de alta velocidad.

Se han realizado las siguientes tablas a modo de resumen en cuanto a las actuaciones que se deberían llevar a cabo en la red ferroviaria:

ACTUACIÓN	KILÓMETROS AFECTADOS	INVERSIÓN (mill €)	PLAZO
Renovación/rehabilitación/mejoras en las vías de la red ferroviaria convencional	206	117,50	30 meses
Mejoras en instalación de seguridad y señalización	461	69,50	30 meses
Electrificación de la línea ferroviaria convencional	295	90,00	18 meses

Tabla 31. Cuadro resumen de las actuaciones propuestas en la red convencional extremeña.  
Fuente: Elaboración Propia.

Si se llevaran a cabo todas las medidas propuestas la inversión en la red convencional ascendería a un total de 277,5 millones € con un plazo de ejecución de 30 meses.

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>KILÓMTEROS AFECTADOS</b>	<b>INVERSIÓN</b>	<b>PLAZO</b>
Terminación Línea Altas Prestaciones Plasencia-Badajoz	205	294,00€	12 meses
Electrificación Línea Alta Velocidad Madrid-Badajoz	420	180,00 €	12 meses <sup>53</sup>

Tabla 32. Cuadro resumen de actuaciones pendientes Línea de alta velocidad en el tramo Badajoz-Plasencia  
Fuente: Elaboración Propia

La inversión total del tramo Plasencia-Badajoz es de 1.473 millones de euros, y se afirma que se ha completado el 80% de la inversión total prevista<sup>54</sup>, de ahí que los gastos de las actuaciones pendientes asciendan a 294 millones. El plazo de finalización se estima en 2019, y un año después se terminarían las obras de electrificación de la vía.

	<b>ACTUACIONES RED CONVENCIONAL</b>	<b>ACTUACIONES LÍNEA ALTAS PRESTACIONES (Tramo Badajoz- Plasencia)</b>	<b>ACTUACIONES LÍNEA ALTAS PRESTACIONES (Tramo total Madrid-Badajoz)</b>
INVERSIÓN	277,50	2.250,00	4.000,00
TOTAL (Mill.€)			
Fecha finalización	2020	2020	2023

Tabla 33. Cuadro resumen de las actuaciones en materia ferroviaria de Extremadura.  
Fuente: Elaboración Propia.

<sup>53</sup> Según declaraciones del Ministro de Fomento véase (HOY.es, 2017)

<sup>54</sup> (El Periódico Extremadura, 2017)

## Bibliografía

*Oupe.es*. [En línea] [Citado el: 22 de Noviembre de 2017.] [www.oupe.es/es/mas-areas-educacion/secundaria/geografia-e-historia/proyadarveccssgeohistextremadura/OGaleria documentos/CCSS\\_3 ESO\\_EXT\\_interiores.pdf](http://www.oupe.es/es/mas-areas-educacion/secundaria/geografia-e-historia/proyadarveccssgeohistextremadura/OGaleria documentos/CCSS_3 ESO_EXT_interiores.pdf).

**Agencias Zamora. 2016.** [www.atantico.net](http://www.atantico.net). [En línea] 26 de 02 de 2016. [Citado el: 18 de 12 de 2017.] <http://www.atlantico.net/articulo/economia/ave-aumenta-135-viajeros-zamora-madrid/20160226092515516866.html>.

**BOE. 2015.** *10440, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.* España : BOE, 2015. 234.

—. **2014.** *Anuncios de licitaciones públicas y adjudicaciones.* Madrid : s.n., 2014. pág. 1. Sec. V-A. Pág. 32593. 164.

—. **2014.** *Anuncios de licitaciones públicas y adjudicaciones.* Ministerio de Fomento. Madrid : s.n., 2014. Sec. V-A. Pág. 32592, 32593, 32594. 164.

**Canosa, Victor.** *Los sistemas de bloqueo en el ferrocarril.*

**Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. 2016.** *Pacto Social y Político por el Ferrocarril en Extremadura.* Mérida : Dirección general de Transporte, 2016.

**Diario digital HOY. 2017.** *El tren extremeño registra 506 incidencias en lo que va de año.* Badajoz : s.n., 2017.

**DOE. 2014.** Resolución de 25 de Septiembre de 2014, de l Secretaría General, por la que se da publicidad al Convenio Marco de Colaboración entre Renfe Viajeros y la Junta de Extremadura. Mérida : s.n., 2014.

**El Periódico Extremadura. 2017.** Inversión y trabajos para el futuro tren de Extremadura. 17 de Noviembre de 2017, págs. 31, 32, 33, 34.

**elmundo.es. 2005.** Periódico Digital El Mundo. [En línea] 19 de Noviembre de 2005. [Citado el: 8 de Noviembre de 2017.]

**El Periódico Extremadura. 2007.** [elperiodicoextremadura.com](http://www.elperiodicoextremadura.com). [En línea] 29 de Junio de 2007. [http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/extremadura/fomento-adjudica-obras-primer-tramo-ave-extremeno\\_311663.html](http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/extremadura/fomento-adjudica-obras-primer-tramo-ave-extremeno_311663.html).

**Extremadura, El Periódico. 2017.** [Edición digital Periódico Extremadura ] 2017.

- FCC.** Ciudad FCC. [En línea] [Citado el: 24 de Noviembre de 2017.]  
<http://www.ciudadfcc.com/es/-/tramo-ave-embalse-alcantar-garrovillas>.  
*Ferrocarril de Plasencia a Astorga*. **1896**. 1896, Revista de Obras Públicas, pág. n°25.
- . **1896**. 1896, Revista de Obras Públicas, pág. n°16.
- Ferropedia.es. 2010.** ferropedia.es. [En línea] 23 de Diciembre de 2010. [Citado el: 7 de Noviembre de 2017.] [http://ferropedia.es/wiki/L%C3%ADnea\\_C3%ADnea\\_C3%ADC3%A1morch3%ADn.\\_Por\\_Amoluc](http://ferropedia.es/wiki/L%C3%ADnea_C3%ADnea_C3%ADC3%A1morch3%ADn._Por_Amoluc).
- Fomento. 2011.** *Ministerio de Fomento*. [En línea] 28 de Enero de 2011. [Citado el: 26 de Noviembre de 2017.] <http://www.mfom.es/MFOMB Prensa/Noticias/El-Gobierno-destina-64-8-millones-de-euros-a-un-de/d946ef38-2065-489e-9d18-fab26cfc6c01>.
- . **2010.** Ministerio de Fomento. [En línea] 30 de 03 de 2010. [Citado el: 26 de Noviembre de 2017.] <http://www.mfom.es/MFOMB Prensa/Noticias/Fomento-invierte-m%C3%A1s-de-113-millones-de-euros-en-y/b778e684-7adb-42de-8468-0f3cca192e28>.
- . **2010.** Ministerio de Fomento. [En línea] 24 de 09 de 2010. [Citado el: 26 de Noviembre de 2017.] <http://www.fomento.gob.es/MFOMB Prensa/Noticias/Fomento-destina-170-1-millones-de-euros-a-las-de/faa06204-7c50-472b-a81d-e9ac3ff9b13b>.
- Fomento, Ministerio de.** Ministerio de Fomento. [En línea] Gobierno de España. [Citado el: 2 de Noviembre de 2017.]  
[https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/FERROCARRILES/Estructura\\_ferr/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/FERROCARRILES/Estructura_ferr/).
- Francisco Comín Comín, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio, Javier Vidal Olivares. 1998.** *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles Volumen I*. Madrid : Anaya, 1998.
- G.Jorrín, Javier. 2017.** El Confidencial. [En línea] 09 de 08 de 2017. [Citado el: 18 de 12 de 2017.] [https://www.elconfidencial.com/economia/2017-08-09/recuperacion-fin-crisis-empleo-pib-consumo-ahorro-salarios\\_1426873/](https://www.elconfidencial.com/economia/2017-08-09/recuperacion-fin-crisis-empleo-pib-consumo-ahorro-salarios_1426873/).
- Gaceta de Madrid. 1845.** Real Decreto. *Gaceta de Madrid*. 19 de Enero de 1845, 3780.
- García Utrera, Jorge Luis. 2002.** El AVE Madrid-Lisboa por Extremadura: efectos territoriales y diferentes alternativas. *Tesina*. 2002.
- Gobierno de España. 2014.** *Presupuestos Generales del Estado*. 2014.

—. **2015.** *Presupuestos Generales del Estado.* 2015.

—. **2016.** *Presupuestos Generales del Estado.* 2016.

**Hernández, Emilio M. Arévalo.** **2016/2017.** Seguridad en la circulación. Enclavamiento y bloqueos. *Asignatura de Ferrocarriles, Universidad de Extremadura.* 2016/2017.

**HOY.** **2010.** epextremadura.es. [En línea] 26 de Octubre de 2010.

<http://www.europapress.es/extremadura/noticia-adif-adjudica-obras-plataforma-subtramo-merida-montijo-ave-importe-mas-579-millones-euros-20071026151652.html>.

**HOY.es.** **2017.** [En línea] 18 de Septiembre de 2017. [Citado el: 11 de Enero de 2018.] <http://www.hoy.es/extremadura/fomento-compromete-electrificar-20170918211236-nt.html>.

*Inauguración de la Línea Férrea Plasencia a Astorga.* **1896.** 10 de 07 de 1896, Revista Ilustrada, Vías férreas, pág. 206.

**INE.** **2017.** *Estadística de Transporte de Viajeros (TV).* 2017.

<http://www.ine.es/daco/daco42/daco4210/tv1017.pdf>.

**J.Armero, Antonio.** **2016.** El esqueleto del AVE asoma en el norte. *HOY.* Digital, 21 de Octubre de 2016. <http://www.hoy.es/extremadura/201610/20/esqueleto-asoma-norte-20161020221920.html>.

*La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción.*

**Blanch Sánchez, Antonio.** **2013.** I, 2013, Revista de Estudios Extremeños, Vol. LXIX, págs. 437-460.

**La Opinión de Zamora.** **2017.** [En línea] 05 de 08 de 2017. [Citado el: 18 de 12 de 2017.] <http://www.laopiniondezamora.es/zamora/2017/08/05/llegada-turistas-aumenta-primer-semester/1024085.html>.

**La Razón.** **2017.** [En línea] 13 de Abril de 2017. [Citado el: 11 de Enero de 2018.] <http://www.larazon.es/economia/consolidar-su-rentabilidad-el-gran-reto-del-ave-25-anos-despues-de-su-inauguracion-BJ14957060>.

**Loncán, Alfonso Herranz.** **2008.** *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935).* Madrid : Fundación de los Ferrocarriles, 2008.

**Mendoza, Antonio Gómez.** **1982.** *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913.* Madrid : Alianza Editorial, 1982.

**Ministerio de empleo y seguridad social.** **2017.** *Jóvenes y mercado de trabajo (Jun 2017).* 2017.



**Miró, Juan Franciso Coloma. 2015.** Aspectos ingenieriles y técnicos de la construcción de la línea ferroviaria de mercancías de altas prestaciones en Extremadura y su efecto en la competitividad económica extremeña. *Tesis Doctoral*. Cáceres : Universidad de Extremadura, 2015. Vol. I.

**Press, Europa. 2017.** Publico.es. [En línea] 6 de 6 de 2017. [Citado el: 26 de 12 de 2017.] <http://www.publico.es/economia/73-trabajadores-menores-25-anos.html>.

*Tomo LXIX, Número I. Sánchez, Antonio Blanch. 2013.* 2013, Revista de Estudios Extremeños, págs. 437-460.

Viajar por Extremadura. [En línea] [Citado el: 24 de Noviembre de 2017.] <http://www.viajarporextremadura.com/cubic/ap/cubic.php/doc/Parque-Natural-de-Cornalvo-1.htm>.

**ANEXO I**  
**FIGURAS**

Mapa 12. Red Transeuropea de Transporte (red básica de ferrocarriles). Fuente: Ministerio de Fomento



Tabla 34. Costes del Convenio Junta de Extremadura- Renfe-Operadora 2005-2009(€). Fuente: datos obtenidos de la Tesis Doctoral de Juan Franciso Coloma Miró (2015)

SERVICIOS (KM)	NºTOTAL SERVICIOS DIARIOS	TRAYECTO SUBVENC.	KM SUBVENC.	COSTE KM (2010)	DÍAS CIRCULACIÓN AÑO	TOTAL KM ANUALES	TOTAL COSTE ANUAL	TOTAL KM ANUALES SUBVENC.	TOTAL COSTE ANUAL SUBVENC.
Madrid- Cáceres-Badajoz (461 km)	2			9.26	365	336,530	3,116,267.80		
Madrid-Plasencia-Cáceres- Badajoz (491 km)	2			9.26	365	358,430	3,319,061.80		
Madrid-Plasencia-Cáceres- Mérida (432 km)	4			8.5	339	585,792	4,979,232.00		
Madrid-Plasencia (270 km)	2			8.5	365	197,100	1,675,350.00		
Plasencia-Cáceres-Mérida- Badajoz (221)	2	Plasencia-Mérida	162	9.26	365	161,330	1,493,915.80	118260.000	1,095,087.60
Madrid-Puertollano-Mérida- Badajoz(600 km)	2	Puertollano- Mérida	240	10.1	365	438,000	4,423,800.00	175200.000	1,769,520.00
Puertollano-Mérida-Zafra (305 km)	2		305	10.1	365	222,650	2,248,765.00	222650.000	2,248,765.00
Mérida-Sevilla (239km)	2	Mérida- Guadalcanal	130	9.26	365	174,470	1,615,592.20	94900.000	878,774.00
Mérida-Cabeza del Buey (128 km)	2	Mérida-C.del Buey	128	9.26	313	80,128	741,985.28	80128.000	741,985.28
Mérida-Badajoz (59 km)	2	Mérida-Badajoz	59	10.1	365	43,070	435,007.00	43070.000	435,007.00
Mérida-Cáceres (72 km)	2			10.1	365	52,560	530,856.00		
Mérida-Zafra (65 km)	2	Mérida-Zafra	65	10.1	365	47,450	479,245.00	47450.000	479,245.00
Llerena-Sevilla (134 km)	2			9.26	365	97,820	905,813.20		
<b>TOTALES</b>	<b>28</b>					<b>2,795,330</b>	<b>25,964,891.08</b>	<b>781,658</b>	<b>7,648,383.88</b>

Tabla 15. Principales eventos e inversiones destinadas al ferrocarril extremeño (2004-2015). Fuente: Junta de Extremadura.

PRINCIPALES EVENTOS E INVERSIONES EN EL FERROCARRIL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA. PERIODO 2004-2015														
ACTUACIÓN / ACUERDO	EVOLUCIÓN E INVERSIÓN	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTALES (M. €)
CONVENIO JUNTA EXTREMADURA-MINISTERIO DE FOMENTO-ADIF MEJORA RED FERROVIARIA EXTREMADURA	PERIODO DESARROLLO		CONVENIO FOMENTO-ADIF					PRÓRROGA						
	EJECUCIÓN OBRAS COFINANCIADAS AL 40% POR LA JUNTA EX.													
	INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)	10,2	53,0	25,9	32,1	29,3	10,9	0,9	2,5	1,1				165,9
	EJECUCIÓN OBRAS A CARGO DE FOMENTO-ADIF													
	INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)			7,5	6,0	13,9	7,2	4,0	0,0	0,0				38,6
CONVENIO JUNTA EXTREMADURA-RENFE OPERADORA SERVICIOS FERROVIARIOS REGIONALES	PERIODO DESARROLLO		CONVENIO RENFE											
	SUBVENCIÓN A CARGO DE LA JUNTA DE EXTREMADURA (M.€)		4,3	6,1	6,3	6,4	6,5							29,6
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA / LÍNEA DE ALTAS PRESTACIONES PLASENCIA-BADAJOS	PERIODO DESARROLLO			LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA					LÍNEA DE ALTAS PRESTACIONES PLASENCIA-BADAJOS					
	EJECUCIÓN OBRAS													
	INVERSIÓN PREVISTA EN LOS PGE (M. €)			15,1	78,4	196,6	351,0	325,1	243,6	135,8	175,0	198,9	200,7	1.920,2
	INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)			0,1	2,2	53,5	120,5	76,3	165,2	180,6	184,0	81,7	86,5	950,6
MEJORA CORREDOR MÉRIDA-BRAZATORTAS-PUERTOLLANO. EJE 16 DE LA RED TEN-T	PERIODO DESARROLLO						MEJORA MÉRIDA-PUERTOLLANO							
	INVERSIÓN PREVISTA EN LOS PGE (M.€)						10,0	40,0	27,0					77,0
	INVERSIÓN EJECUTADA (M. €)						0,0	0,0	0,0					0,0
ACUERDO JUNTA EXTREMADURA-MINISTERIO DE FOMENTO: PLAN DE OPTIMIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN EXTREMADURA	PERIODO DESARROLLO									PLAN OPTIMIZACIÓN F.C. EXTREMADURA				
	ADJUDICACIÓN OBRAS MEJORA RED CONVENCIONAL (M. €)									0,0	0,6	2,9	0,5	4,0
	ADJUDICACIÓN OBRAS LÍNEA ALTAS PRESTACIONES PLASENCIA-BADAJOS									0,0	0,5	143,9	224,8	369,2
CONTRATO SERVICIO PÚBLICO JUNTA EXTREMADURA-RENFE VIAJEROS S.A.	PERIODO DESARROLLO										CONTRATO RENFE			
	SUBVENCIÓN A CARGO DE LA JUNTA DE EXTREMADURA (M.€)										1,2	3,7	3,5	8,4

Nivel ejecución obras  
 Alto  
 Medio  
 Bajo

Tabla 27. Propuestas de Actuación en la red ferroviaria convencional de Extremadura. Fuente: Junta de Extremadura.

PLAN DE SOSTENIBILIDAD Y MEJORA DEL FERROCARRIL EN EXTREMADURA. DESARROLLO DE INVERSIONES. PERIODO 2016-2019

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	LÍNEA FERREA	TIPO ACTUACIÓN Y TRAYECTO AFECTADO	KM AFECTADOS	PRESUPUESTO ESTIMADO EJECUCIÓN M. € (con IVA)	2016	2017	2018	2019	TOTALES (M. €)
MODERNIZACIÓN DE LA RED CONVENCIONAL: RENOVACIÓN DE VÍA, MEJORA DE INFRAESTRUCTURA Y DE INSTALACIONES DE SEGURIDAD	CIUDAD REAL-PUERTOLLANO-BADAJOS	Renovación vía Castuera-C. Buey-Brazatortas	124,0	64,0					
		Instalación de cambiador de ancho en Brazatortas	2,0	6,0					
		Instalación de bloqueo automático, CTC y Tren-Tierra Villanueva S-Brazatortas	161,0	23,0					
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			21,0	52,0	20,0		93,0
	MADRID-CÁCERES-VALENCIA DE ALCÁNTARA	Instalación de bloqueo automático, CTC y Tren-Tierra Navalmoral-Illescas	162,0	27,0					
		Mejoras puntuales infraestructura y plataforma Talavera-Humanes	3,0	3,0					
		Rehabilitación vía Cáceres-Arroyo Malpartida	15,5	4,5					
	Desarrollo de la inversión en M. €/año			11,0	21,5	2,0		34,5	
	ALJUCÉN-CÁCERES (BADAJOZ-MÉRIDA-CÁCERES)	Rehabilitación vía Aljucén-El Carrascalejo	13,5	4,0					
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			4,0				4,0
	MÉRIDA-LOS ROSALES (SEVILLA)	Mejoras infraestructura Cazalla-Villanueva Río Minas	3,2	2,5					
		Rehabilitación vía Usagre-Llerena	18,0	5,5					
		Instalación de bloqueo automático, CTC y Tren-Tierra Zafra-Los Rosales	138,0	19,5					
		Desarrollo de la inversión en M. €/año			5,0	15,5	7,0		27,5
ZAFRA-HUELVA	Mejoras infraestructura Jabugo-Belmonte	2,2	3,5						
	Rehabilitación vía Belmonte-Huelva	25,0	8,0						
Desarrollo de la inversión en M. €/año			1,5	7,0	3,0		11,5		
VARIAS LÍNEAS	Plan de supresión de pasos a nivel y mejora seguridad		14,0						
	Plan de mejora de estaciones y construcción de nuevos apeaderos		2,5						
	Desarrollo de la inversión en M. €/año			4,5	8,0	4,0		16,5	
<b>TGTAL INVERSIÓN EN RED CONVENCIONAL</b>					<b>47,0</b>	<b>104,0</b>	<b>36,0</b>		<b>187,0</b>

Mapa 28. Corredor Atlántico-Mediterráneo. Fuente: Ministerio de Fomento



**ANEXO II**  
**LISTADO DE RESPUESTAS INDIVIDUALES A**  
**LA ENCUESTA REALIZADA**



Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:09:28	11/23/2017 13:11:27	11/23/2017 13:12:09	11/23/2017 13:16:35	11/23/2017 13:17:20
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Tren	Coche	Coche	Autobús	Tren
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Tren	Autobús	Coche	Autobús	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Sevilla	Cádiz	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:17:35	11/23/2017 13:17:46	11/23/2017 13:19:33	11/23/2017 13:20:36	11/23/2017 13:22:09
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Más de 65	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche		Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Sevilla		Madrid	Huelva	Málaga
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:23:10	11/23/2017 13:23:47	11/23/2017 13:23:48	11/23/2017 13:24:04	11/23/2017 13:24:38
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	Habitualmente	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Autobús
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Huelva	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:25:05	11/23/2017 13:25:29	11/23/2017 13:27:50	11/23/2017 13:32:49	11/23/2017 13:33:11
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Tren
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Barcelona	Toledo	Málaga	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:39:01	11/23/2017 13:39:13	11/23/2017 13:39:41	11/23/2017 13:40:22	11/23/2017 13:40:40
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Nunca	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?		Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Autobús	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete		hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:41:27	11/23/2017 13:42:11	11/23/2017 13:43:36	11/23/2017 13:43:42	11/23/2017 13:43:45
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	Nunca	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche		Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Cádiz	Madrid	Ávila
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:44:08	11/23/2017 13:46:40	11/23/2017 13:47:56	11/23/2017 13:48:58	11/23/2017 13:51:22
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Autobús	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Sevilla	Salamanca	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:51:39	11/23/2017 13:52:43	11/23/2017 13:52:55	11/23/2017 13:53:06	11/23/2017 13:54:28
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Nunca	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Nunca	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Barcelona	Cádiz	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete



Fecha de Respuesta	11/23/2017 13:54:32	11/23/2017 13:55:45	11/23/2017 13:58:11	11/23/2017 13:58:43	11/23/2017 14:00:58
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Más de 65	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Avión	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Barcelona	Huelva	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 14:02:42	11/23/2017 14:02:44	11/23/2017 14:05:34	11/23/2017 14:06:00	11/23/2017 14:07:17
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Huelva	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete		hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 14:09:53	11/23/2017 14:10:15	11/23/2017 14:13:29	11/23/2017 14:18:13	11/23/2017 14:27:53
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Toledo	Salamanca	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 14:28:59	11/23/2017 14:32:11	11/23/2017 14:36:19	11/23/2017 14:37:52	11/23/2017 14:39:09
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Más de 65
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Cádiz	La Coruña	Salamanca	Huelva
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 100 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 14:41:43	11/23/2017 14:41:57	11/23/2017 14:42:54	11/23/2017 14:47:47	11/23/2017 14:48:32
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Autobús
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Autobús
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?		Cádiz	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	No	Sí	No	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	No	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 14:51:06	11/23/2017 14:53:46	11/23/2017 15:01:44	11/23/2017 15:03:41	11/23/2017 15:04:09
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Nunca	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Autobús		Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Guadalajara	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:08:26	11/23/2017 15:08:46	11/23/2017 15:09:10	11/23/2017 15:09:14	11/23/2017 15:09:23
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Sevilla	Madrid	Toledo	Toledo	Córdoba
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete			hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:10:28	11/23/2017 15:11:15	11/23/2017 15:12:39	11/23/2017 15:13:40	11/23/2017 15:15:15
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Tren	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete



Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:15:47	11/23/2017 15:16:11	11/23/2017 15:22:09	11/23/2017 15:24:03	11/23/2017 15:24:21
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Más de 65	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Autobús
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Cádiz	Tarragona	Madrid		Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:27:06	11/23/2017 15:27:53	11/23/2017 15:28:32	11/23/2017 15:34:22	11/23/2017 15:41:18
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	Nunca	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche		Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Autobús	Autobús	Coche	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Huelva	Madrid	Salamanca	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:43:16	11/23/2017 15:45:17	11/23/2017 15:45:39	11/23/2017 15:45:40	11/23/2017 15:46:18
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Nunca	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Nunca	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Huelva	Sevilla	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete	más de 50€ por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:48:13	11/23/2017 15:48:44	11/23/2017 15:51:54	11/23/2017 15:52:37	11/23/2017 15:54:40
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Nunca	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Otros	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Barcelona	Madrid	Madrid	Sevilla	Huelva
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	No	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete			hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	No	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete		hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 15:57:42	11/23/2017 15:59:30	11/23/2017 15:59:36	11/23/2017 16:10:54	11/23/2017 16:11:17
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	Nunca
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Cádiz	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 16:14:02	11/23/2017 16:15:42	11/23/2017 16:18:53	11/23/2017 16:20:31	11/23/2017 16:20:51
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Más de 65	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Autobús	Coche	Coche	Autobús	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Otros	Coche	Autobús	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Salamanca	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	No	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 16:22:09	11/23/2017 16:33:00	11/23/2017 16:33:30	11/23/2017 16:38:44	11/23/2017 16:38:50
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Tren	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Tren	Coche	Avión
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Vizcaya		
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete		hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	No	Sí	Sí	No	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?		hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete		hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 16:42:18	11/23/2017 16:42:49	11/23/2017 16:43:15	11/23/2017 16:44:34	11/23/2017 16:51:13
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Córdoba	Salamanca	Sevilla	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete		hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete



Fecha de Respuesta	11/23/2017 16:53:39	11/23/2017 17:03:07	11/23/2017 17:18:51	11/23/2017 17:21:03	11/23/2017 17:33:54
1.¿Qué edad tienes?	Más de 65	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Más de 65	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Nunca	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Otros	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid				Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete		hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 17:51:33	11/23/2017 17:54:45	11/23/2017 18:06:11	11/23/2017 18:13:51	11/23/2017 18:15:06
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Tren	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Tren	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Toledo	Madrid	Sevilla	Barcelona	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 18:16:18	11/23/2017 18:26:13	11/23/2017 18:27:05	11/23/2017 18:30:38	11/23/2017 18:32:15
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Autobús	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Islas Baleares	Madrid	Salamanca	Madrid	
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete		hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 18:33:57	11/23/2017 18:40:19	11/23/2017 18:44:23	11/23/2017 18:46:22	11/23/2017 18:47:56
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Avión	Autobús	Coche	Autobús	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Málaga	Málaga	Guipúzcoa	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 100 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 18:48:01	11/23/2017 18:51:09	11/23/2017 18:52:53	11/23/2017 18:58:36	11/23/2017 19:05:36
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete		hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 19:16:09	11/23/2017 19:23:30	11/23/2017 19:25:28	11/23/2017 19:27:19	11/23/2017 19:54:51
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Tren	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Barcelona	Sevilla	Toledo	Salamanca	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 50€ por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 19:59:40	11/23/2017 20:04:50	11/23/2017 20:07:37	11/23/2017 20:10:02	11/23/2017 20:11:04
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Sevilla	Asturias
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 75 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 20:12:11	11/23/2017 20:38:01	11/23/2017 20:41:34	11/23/2017 20:41:50	11/23/2017 20:46:59
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Ciudad Real	Madrid	Madrid	Madrid	Sevilla
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete		hasta 50€ por billete		hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete



Fecha de Respuesta	11/23/2017 20:47:25	11/23/2017 20:50:07	11/23/2017 20:58:32	11/23/2017 21:16:52	11/23/2017 21:21:54
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Autobús	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Autobús	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Sevilla	Madrid	Madrid	Cádiz	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	más de 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 21:27:49	11/23/2017 21:31:36	11/23/2017 21:38:26	11/23/2017 21:47:08	11/23/2017 22:27:07
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Otros	Autobús	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Salamanca	Cádiz	Alicante	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete		hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/23/2017 22:27:54	11/23/2017 22:35:20	11/23/2017 23:06:48	11/23/2017 23:06:48	11/23/2017 23:19:28
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Nunca	Habitualmente	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche		Autobús	Autobús	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Autobús	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Cádiz	Madrid	Barcelona	Barcelona	
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete		hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	

Fecha de Respuesta	11/23/2017 23:29:21	11/23/2017 23:46:50	11/23/2017 23:58:24	11/23/2017 23:59:10	11/24/2017 5:04:53
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?		Ciudad Real	Madrid	Madrid	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	No	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/24/2017 5:44:34	11/24/2017 7:20:41	11/24/2017 12:02:25	11/24/2017 17:07:15	11/24/2017 17:17:09
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Otros	Otros	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Otros	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Málaga	Madrid	Madrid	Huelva
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/24/2017 17:19:53	11/24/2017 17:22:25	11/24/2017 17:25:01	11/24/2017 17:49:40	11/24/2017 17:50:57
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Nunca	A veces	A veces	Nunca	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?		Coche	Coche	Coche	Tren
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Ávila	Valencia	Orense	Huelva	Zaragoza
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/24/2017 17:51:10	11/24/2017 18:12:09	11/24/2017 18:27:16	11/24/2017 19:27:15	11/24/2017 19:29:48
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Nunca	A veces	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?		Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Cantabria	Zaragoza	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	No	Sí	Sí	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?		hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete		hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/24/2017 19:42:50	11/24/2017 19:47:29	11/24/2017 19:48:45	11/24/2017 19:50:50	11/24/2017 19:51:48
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Autobús	Coche	Tren	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Cádiz	Madrid	Valencia	Zaragoza	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete



Fecha de Respuesta	11/24/2017 20:18:36	11/24/2017 20:20:28	11/24/2017 20:22:11	11/24/2017 22:05:13	11/25/2017 12:36:10
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Málaga	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 13:11:08	11/25/2017 13:11:33	11/25/2017 13:11:36	11/25/2017 13:12:03	11/25/2017 13:15:06
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	A veces	Nunca	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Otros	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Sevilla	Ciudad Real	Madrid		Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete		hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete		hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 13:21:26	11/25/2017 13:24:11	11/25/2017 13:25:55	11/25/2017 13:26:28	11/25/2017 13:31:37
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Tren	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Tren	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?		Madrid	Barcelona	Madrid	Sevilla
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	No
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	más de 50€ por billete	hasta 50€ por billete	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 13:31:40	11/25/2017 13:32:39	11/25/2017 13:34:08	11/25/2017 13:36:00	11/25/2017 13:41:21
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Autobús	Coche	Coche	Coche	Autobús
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?		Madrid	Madrid	Madrid	Salamanca
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 14:04:57	11/25/2017 14:08:18	11/25/2017 14:19:23	11/25/2017 14:26:52	11/25/2017 14:30:58
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	Nunca	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Tren	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Tren	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Cádiz	Madrid	Gerona
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete		hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 50€ por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 14:33:02	11/25/2017 15:45:16	11/25/2017 15:49:22	11/25/2017 17:03:32	11/25/2017 17:16:19
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Tren
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Tren
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid	Madrid	Valladolid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 100 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 18:24:12	11/25/2017 19:23:11	11/25/2017 21:25:21	11/25/2017 22:15:31	11/25/2017 23:29:59
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Entre 45-65 años	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Nunca	Habitualmente	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Nunca	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Cádiz	Madrid	Madrid	Sevilla	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/25/2017 23:37:35	11/25/2017 23:37:52	11/25/2017 23:39:38	11/25/2017 23:43:56	11/25/2017 23:45:38
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Tren	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Salamanca	Salamanca	Cádiz	Albacete	Málaga
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete



Fecha de Respuesta	11/25/2017 23:53:33	11/25/2017 23:57:19	11/25/2017 23:58:15	11/26/2017 0:02:40	11/26/2017 0:10:25
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid			Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	No	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/26/2017 1:49:36	11/26/2017 8:16:02	11/26/2017 8:19:01	11/26/2017 8:49:48	11/26/2017 8:52:00
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Nunca	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche		Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	A veces	Nunca	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche		Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Granada		Cádiz
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 50€ por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	11/26/2017 9:19:46	11/26/2017 9:31:39	11/26/2017 10:10:48	11/26/2017 10:20:29	11/26/2017 10:44:07
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 45-65 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Tren	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Ávila	Zaragoza	Madrid	León
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	No	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/26/2017 11:26:29	11/26/2017 11:28:26	11/26/2017 13:50:39	11/26/2017 14:28:24	11/26/2017 14:59:38
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	Habitualmente
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Tren	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Toledo	Madrid	Cádiz	Granada	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	No	Sí	No
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete		hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/26/2017 18:39:39	11/26/2017 19:30:32	11/26/2017 19:39:01	11/27/2017 10:00:11	11/27/2017 10:16:17
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Habitualmente	Habitualmente	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Sevilla	Málaga	Sevilla	
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 50€ por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	11/28/2017 3:37:52	11/29/2017 0:09:31	12/3/2017 16:26:50	12/3/2017 16:30:17	12/3/2017 16:30:31
1.¿Qué edad tienes?	Entre 45-65 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	Habitualmente	A veces	A veces	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	Habitualmente	Habitualmente	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Autobús	Coche	Autobús	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Madrid	Madrid		Huelva
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 50€ por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 75 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete	hasta 75 € por billete

Fecha de Respuesta	12/3/2017 16:31:30	12/3/2017 16:31:35	12/3/2017 16:36:20	12/3/2017 16:38:15	12/3/2017 16:55:29
1.¿Qué edad tienes?	Menos de 25 años	Entre 25-45 años	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	Nunca	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	Nunca	A veces	A veces	Habitualmente	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Cantabria	Madrid	Cádiz	Sevilla	Madrid
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete

Fecha de Respuesta	12/3/2017 17:50:08	12/3/2017 17:50:32	12/3/2017 18:09:28	12/3/2017 18:45:07	12/3/2017 19:59:46
1.¿Qué edad tienes?	Entre 25-45 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Menos de 25 años	Entre 25-45 años
2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?	A veces	A veces	A veces	A veces	Habitualmente
3.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)	A veces	A veces	A veces	A veces	A veces
5.¿Qué medio de transporte utilizas?	Coche	Coche	Coche	Coche	Coche
6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?	Madrid	Guipúzcoa	Madrid	Alicante	Cádiz
7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 20 € por billete	hasta 30 € por billete
9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?	No	Sí	Sí	Sí	Sí
10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?		hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 50 € por billete	hasta 75 € por billete



<b>Fecha de Respuesta</b>	<b>12/4/2017 12:36:20</b>
<b>1.¿Qué edad tienes?</b>	Entre 25-45 años
<b>2.¿Realizas viajes dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura?</b>	A veces
<b>3.¿Qué medio de transporte utilizas?</b>	Coche
<b>4.¿Realizas viajes desde Extremadura hacia otras Comunidades Autónomas? (o al contrario)</b>	A veces
<b>5.¿Qué medio de transporte utilizas?</b>	Tren
<b>6.¿A qué Ciudad viaja habitualmente?</b>	Madrid
<b>7.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes dentro de Extremadura?</b>	Sí
<b>8.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por ese servicio?</b>	hasta 20 € por billete
<b>9.Si hubiera un tren de alta velocidad entre Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia-Toledo-Madrid, ¿lo utilizaría para viajes fuera de Extremadura?</b>	Sí
<b>10.¿Cuál sería el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este servicio?</b>	hasta 75 € por billete