



FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES

ENTRE RAILES Y RETWEETS:

Análisis cualitativo de la comunicación social en “X” sobre la problemática ferroviaria de la línea Madrid - Extremadura.

TRABAJO FIN DE GRADO

Grado En Trabajo Social

Autora: María Pérez Aparicio

Tutor Académico: José Antonio López Ruiz

Madrid, 2024

*A la tierra que me vio nacer,
y a la ciudad que me acogió
y me ha hecho amar el Trabajo Social.*

Resumen

El aislamiento social y territorial de Extremadura es un aspecto relevante que influye de manera directa en la problemática ferroviaria de la región. Dado que Extremadura es una de las comunidades autónomas más alejadas de los principales núcleos urbanos de España, enfrenta desafíos significativos en términos de conectividad y acceso a servicios básicos en algunas partes de su territorio. A partir del presente estudio se llevará a cabo un análisis de la opinión pública en X acerca de la problemática ferroviaria de la línea Madrid-Extremadura y cómo ésta puede dar pie a la vulneración de derechos y numerosas desigualdades sociales, estudiando desde el Trabajo Social cómo prevenirlas, además de cómo esta disciplina puede emerger como una herramienta para promover la participación comunitaria, fomentar el empoderamiento de los extremeños o promover cambios políticos y sociales.

Palabras clave:

Problemática ferroviaria, conectividad y servicios, diferencias territoriales, redes sociales y opinión pública, trabajo social.

Abstract

The social and territorial isolation of Extremadura is a relevant aspect that has a direct impact on the region's railway problems. Because Extremadura is one of the furthest away regions from the main urban centers in Spain, it faces significant challenges in terms of connectivity and access to basic services, like public transport, in some parts of its territory. This study will be based on an analysis of public opinion in X about the railway problems of the Madrid-Extremadura line and how this can lead to the violation of rights and numerous social inequalities, studying how Social Work can prevent them, as well as how this discipline can emerge as a tool to promote community participation, foster the empowerment of *extremeños* or promote political and social changes.

Key words:

Railway issues, connectivity and services, territorial differences, X, social media and public opinion, social work.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	7
1.1. CONTEXTUALIZACIÓN.....	7
1.2. JUSTIFICACIÓN.....	8
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
1.3.1. <i>Objetivo General:</i>	9
1.3.2. <i>Objetivos específicos:</i>	9
1.4. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	9
2. METODOLOGÍA.....	10
2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	10
2.2. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	11
2.3. INSTRUMENTO DE RECOPIACIÓN DE DATOS.....	12
2.4. PROCEDIMIENTOS.....	13
2.5. DETERMINACIÓN DE VARIABLES.....	15
2.6. TRATAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS.....	20
3. MARCO TEÓRICO.....	21
3.1. MARCO HISTÓRICO DE LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS.....	21
3.1.1. <i>Problemática Ferroviaria en Territorio Extremeño</i>	23
3.2. LAS REDES SOCIALES Y LA FORMACIÓN DE LA OPINIÓN PÚBLICA.....	27
3.1.1. <i>El Fenómeno Meme</i>	29
3.2. LA INFLUENCIA DE LA VOZ DEL PUEBLO EN LAS DECISIONES POLÍTICAS.....	31
4. INVESTIGACIÓN EMPÍRICA.....	34
4.1. INTRODUCCIÓN.....	34
4.2. ANÁLISIS DE LA OPINIÓN PÚBLICA EN LAS REDES SOCIALES Y SU INTERPRETACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS DECISIONES POLÍTICAS.....	35
4.2.1. <i>La evolución del negacionismo en materia política, social y gubernamental con el paso de los años</i>	35
4.2.2. <i>El meme como forma de dialogo y expresión</i>	36
4.2.3. <i>Análisis de la interacción total de los usuarios de X</i>	38
4.2.4. <i>El contenido de los tuits y su análisis desde una mirada reivindicativa</i>	39
4.2.5. <i>Análisis del grado de movilización social de los extremeños</i>	40
4.2.6. <i>La unión de las Comunidades autónomas en la reivindicación de derechos</i>	41
4.3. PRINCIPALES HALLAZGOS Y CONCLUSIONES.....	42

5. BIBLIOGRAFÍA.....	46
6. TABLAS.....	51
6.1. TABLA 1:.....	51
6.2. TABLA 2:.....	52
6.3. TABLA 3:.....	54
6.4. TABLA 4:.....	55
6.5. TABLA 5:.....	56
6.6. TABLA 6:.....	57
7. ABREVIATURAS.....	58
8. FIGURAS.....	59
8.1. FIGURA 1.....	59
9. MAPAS.....	60
9.1. MAPA 1: RED FERROVIARIA EXISTENTE EN ESPAÑA EN 1865.....	60

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. Contextualización.

El Diccionario de la Real Academia Española define el término ferrocarril como *un camino con dos carriles de hierro paralelos sobre los cuales ruedan los trenes*, y a su vez, define el concepto tren como un *medio de transporte que circula sobre raíles, compuesto por uno o más vagones arrastrados por una locomotora*¹. En este contexto, se debe señalar por tanto que, cuando se menciona la infraestructura del transporte sobre raíles, se debe utilizar el término ferrocarril. Ahora bien, cuando el contexto se orienta al conjunto de vehículos que circulan y transportan mercancías y personas, se debe hacer uso del concepto tren. Es decir, el ferrocarril es la infraestructura física sobre la cual operan los trenes. Sin embargo, otra de las acepciones con las que el Diccionario de la Real Academia Española – en su versión en línea – define ferrocarril, y gracias a lo cual se podría vincular otra relación entre ambos conceptos, es *tren (medio de transporte)*.

El sistema ferroviario, tanto español como europeo, desempeña un papel crucial en la conectividad y el desarrollo social y económico de las regiones, y a consecuencia, su calidad y eficacia son un interés público primordial. En materia estatal, España cuenta con una longitud aproximada de 15.652 km. de Red Ferroviaria, según los datos proporcionados por el Gobierno de España² [[Ver figura 1](#)], de los cuales, 437 km. son los que conforman la línea entre Madrid y Extremadura³.

Al igual que el tren es uno de los principales medios de transporte, las plataformas digitales como Facebook, X – anteriormente conocido como Twitter – o Instagram, han redimensionado el concepto de movilización, demostrando ser potentes herramientas para la organización y la acción colectiva. En la actualidad se ha generado una sinergia entre ambos conceptos – el tren, como medio de transporte, y las redes sociales, como medio de comunicación y socialización – dónde la acción colectiva y la conectividad se refuerzan mutuamente, impulsando acciones como el cambio social y facilitando a su vez la movilidad de las personas dentro del territorio.

¹ Real Academia Española: Diccionario de la Lengua española, 23.^a ed.

² Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

³ Dato proporcionado por ADIF Alta Velocidad, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Gobierno de España.

1.2. Justificación.

La realización del presente Trabajo Fin de Grado – Trabajo Social –, sobre la interacción de las redes sociales y la problemática ferroviaria en la línea Madrid – Extremadura, se fundamenta en los siguientes tres puntos clave.

Por un lado, la calidad y efectividad del transporte ferroviario son aspectos cruciales a analizar en base a garantizar el bienestar social y el desarrollo de las comunidades. El recorrido analizado conecta el centro del país con el oeste de éste, lo que a simple vista puede resultar idóneo. Sin embargo, las preocupaciones y desafíos relacionados con esta línea ferroviaria han generado un debate continuo entre ciudadanos, autoridades y actores involucrados.

Por otro lado, las redes sociales han emergido como espacios de discusión y libre expresión, movilizándolo con ello a grandes masas en torno a temas de interés público. Plataformas como X se han convertido en canales de difusión de información importantes para visualizar preocupaciones, demandas o propuestas de mejora.

En tercer lugar, desde la perspectiva del Trabajo Social, el presente proyecto ofrece un análisis de cómo las preocupaciones y demandas de la sociedad se pueden reflejar y abordar desde el ciberespacio. Además, permite explorar el potencial de las redes sociales como herramientas para la participación ciudadana o la incidencia en las políticas públicas, a partir del desarrollo de estrategias que promueven la inclusión, la justicia social o el empoderamiento de las comunidades afectadas.

A partir de un análisis cualitativo en la red social X, se procurará profundizar en las emociones, percepciones o narrativas que subyacen de la problemática ferroviaria actual en el recorrido Madrid – Extremadura.

1.3. Objetivos de la Investigación.

1.3.1. Objetivo General:

- Analizar el estado de la opinión pública, a través de su manifestación en la movilización social y las redes sociales sobre la problemática ferroviaria en Extremadura.

1.3.2. Objetivos específicos:

1. Analizar cómo las opiniones y demandas expresadas en las redes sociales pueden influir en la política y decisiones gubernamentales.
2. Evaluar el impacto de las redes sociales en la percepción del problema ferroviario.
3. Reflexionar sobre las implicaciones prácticas y teóricas del Trabajo Social y la participación ciudadana en esta problemática.

1.4. Preguntas de Investigación.

1. ¿En qué medida las opiniones expresadas en las redes sociales sobre la problemática ferroviaria son tenidas en cuenta por los responsables políticos en la toma de decisiones?
2. ¿Cómo influyen las redes sociales en la formación de la opinión pública sobre la problemática ferroviaria en Extremadura?
3. ¿Cómo puede el Trabajo Social hacer uso de las redes sociales como herramienta para identificar y abordar las problemáticas sociales?

2. METODOLOGÍA.

El presente trabajo trata de comprender y analizar las opiniones, percepciones, demandas y preocupaciones expresadas por los usuarios de X sobre los problemas ocasionados por el sistema ferroviario del tramo Madrid-Extremadura.

El objetivo principal del presente estudio es explorar en profundidad cómo se articulan y discuten, en las redes sociales, temas relevantes relacionados con el ferrocarril en Extremadura, tales como la calidad del servicio, la seguridad, el precio de los billetes, la frecuencia de trenes, las decisiones políticas o la infraestructura entre otros. Además, el presente análisis se centrará en abordar la forma en la que, determinados eventos como los accidentes o retrasos de trenes, influyen en las conversaciones online, y cómo éstos influyen en las percepciones y actitudes de los usuarios.

Los hallazgos del presente trabajo pueden llegar a contribuir en una mejor comprensión de las necesidades y preocupaciones de la comunidad extremeña en relación con el transporte público, así como a informar y mejorar las políticas y prácticas del presente ámbito de estudio.

2.1. Diseño de investigación.

El presente estudio se ha llevado a cabo a partir de un enfoque cualitativo, dónde partir de una revisión de la bibliografía relacionada con el tema, se ha dado forma al trabajo. Además de la literatura académica, también se han utilizado artículos periodísticos y estadísticas oficiales, así como el propio sitio web de los Ministerios y las redes sociales, específicamente X.

Para la parte de la investigación cualitativa se ha destacado la importancia de X como medio de comunicación y amplificador de percepciones. El método empleado en este Trabajo Fin de Grado para realizar el presente análisis ha sido el método deductivo, dónde a partir de la teoría y el contexto expuesto, se han obtenido tuits⁴ de diferentes perfiles de la aplicación X, y se han observado ítems como su repercusión, comentarios y/o audiencia. Una vez finalizada la labor de investigación deductiva, se ha procedido a redactar las conclusiones que han permitido responder a las preguntas planteadas.

⁴ Palabra recomendada para referirse a cada uno de los mensajes de la red social Twitter. (Fundéu, 2015)

Por otro lado, y con el objetivo de aportar la base y los cimientos del estudio llevado a cabo se ha realizado una revisión documental tanto de artículos en línea como de revistas de investigación, encontradas, tanto en el cúmulo de archivos dispuestos en la red, como específicamente en el portal Dialnet, del cual se han obtenido multitud de artículos divulgativos presentes y citados en el presente Trabajo Fin de Grado.

2.2. Población y muestra.

La muestra está conformada por un total de 998 tuits, que se agrupan en un rango de fechas que va desde el 30 de noviembre del año 2009 hasta el 30 de marzo del año 2024.

En este caso, una parte del estudio se ha llevado a cabo valorando 3 aspectos diferentes, es decir se ha tomado como punto de partida tres rangos de fechas diferentes con el objetivo de evaluar la progresión/cambio de la percepción de los usuarios en torno al tema principal del estudio.

En primer lugar, se tomó como punto de partida el año en el cual se aseguró que estaría construida la infraestructura necesaria para la circulación del AVE que uniría Madrid y Lisboa atravesando Extremadura (año 2010). Para ello se realizó la búsqueda entorno al siguiente rango de fechas:

- 30 de noviembre 2009 – 31 de diciembre 2010. Obteniendo una muestra total de 50 tuits.

En segundo lugar, se estableció como parámetro principal la imposición del “tren rápido” en la región extremeña (año 2013-2015), dejando de lado los proyectos relacionados con el AVE. Para ello se realizó la búsqueda entorno al siguiente rango de fechas:

- 1 de enero 2013 – 31 de diciembre 2014. Obteniendo una muestra total de 91 tuits.
- Año 2015. Obteniendo una muestra de 100 tuits.

En este caso se obtuvo una muestra total de 191 tuits.

En tercer y último lugar, se ha observado la percepción y comunicación social en los últimos años (año 2020 – 2024), haciendo hincapié en esta decisión a partir de la multitud de denuncias por retrasos y/o evacuaciones en medio del trayecto.

- 1 de enero 2020 – 31 de diciembre 2020. Obteniendo una muestra total de 111 tuits.
- 1 de enero 2021 – 31 de diciembre 2021. Obteniendo una muestra total de 119 tuits.
- 1 de enero 2022 – 31 de diciembre 2022. Obteniendo una muestra total de 115 tuits.
- 1 de enero 2023 – 31 de diciembre 2023. Obteniendo una muestra total de 100 tuits.
- 1 de enero 2024 – 30 de marzo 2024. Obteniendo una muestra total de 100 tuits.

A partir de este desglose, se puede observar que la muestra total de este último apartado fue de 545 tuits hasta la fecha.

Ahora bien, la otra parte del estudio se ha centrado en las publicaciones, en el medio social X, que agrupadas en # dan pie a la movilización social de los extremeños y viajeros de esta línea:

- En primer lugar se encuentra el #trendignoya el cual, hasta la fecha acumula un total de 104 tuits.
- En segundo lugar, alrededor del año 2017, se impulsó la movilización ciudadana extremeña a partir del #EXTREN18N, una iniciativa que consiguió una muestra total de 108 tuits

2.3. Instrumento de recopilación de datos.

El principal instrumento de recopilación de datos ha sido Twitter. A partir de su sección búsqueda avanzada se han ido introduciendo los ítems más relevantes para el estudio que se está llevando a cabo, logrando con ello la demarcación del objeto de la investigación – la comunicación social de la problemática ferroviaria.

2.4. Procedimientos.

En primer lugar se realizó la creación de una cuenta de X⁵, para con ello, poder acceder a todo el contenido publicado en este medio social. Una vez cumplimentado este paso, se procedió a la búsqueda avanzada de la información necesaria en el presente estudio.

En relación al primero de los aspectos mencionados en el apartado anterior, referido a los tuits publicados entre el 30 de noviembre del año 2009 y el 31 de diciembre del año siguiente, 2010, se insertó la siguiente fórmula en el propio buscador de la aplicación: *tren extremadura until:2010-12-31 since:2009-11-30*

Seguidamente, con el fin último de analizar toda la información subida a X durante el periodo de tiempo concurrido entre el 1 de enero del año 2013 y el 31 de diciembre del año 2015, se insertaron los siguientes datos – se intercambié la palabra *tren*, por *#trenrapido*, por las noticias que sucedieron al olvido de la construcción del AVE, y su correspondiente inserción del tren rápido – *trenrapido extremadura until:2014-12-31 since:2013-01-01//until:2015-12-31 since:2015-01-01*

En este último aspecto mencionado, se analizó la información *twitteada* realizando la búsqueda de manera aislada, es decir, año por año, desde el año 2020, hasta la actualidad – 2024 –. Para ello se insertaron las siguientes fórmulas:

- *tren – extremadura until:2020-12-31 since:2020-01-01*
- *tren – extremadura until:2021-12-31 since:2021-01-01*
- *tren – extremadura until:2022-12-31 since:2022-01-01*
- *tren – extremadura until:2023-12-31 since:2023-01-01*
- *tren – extremadura until:2024-03-30 since:2024-01-01*

En relación al análisis de las publicaciones a partir de # impulsados por asociaciones, personas o gobiernos – tanto regionales como estatal –, se procedió a dos búsquedas diferentes:

- *Extremadura – #trendignoya*
- *#EXTREN18N*

⁵ Anteriormente denominado Twitter

Se utilizó la plataforma *exportscomments.com* para volcar los datos, tanto de los usuarios seleccionados, como de toda la información referente a los perfiles y tuits de estos, a un Excel, dónde posteriormente se llevó a cabo la selección de la información más relevante de cara al estudio. Mediante esta plataforma se procedió a descargar todos los datos brutos del medio social, ingresando la dirección *url* de cada búsqueda para conseguir dichos datos.

De cada búsqueda se elaboró una selección secuencial de 100 tuits – recogidos por la propia plataforma entre los últimos resultados de cada año analizado –, los cuales seguidamente fueron descargados y almacenados en diferentes hojas de Excel, realizando con ello la organización de los datos por años, para realizar una investigación óptima y organizada.

Seguidamente, se analizaron los datos, dividiéndolos en categorías como el año de publicación, la comunidad autónoma del perfil social, el número de interacciones totales o la variable a medir en cada uno de ellos.

2.5. Determinación de variables.

En el presente análisis se ha llevado a cabo la distinción de diferentes variables para, con ello, englobar los tuits y realizar el análisis de los datos de manera organizada y centrada en el presente tema de investigación.

En primer lugar se determinó el tipo de mensaje de cada usuario según el nombre correspondiente a los datos que cada uno de ellos proporcionaron a la aplicación. Entre las opciones se pueden distinguir dos grupos, por una parte los ciudadanos, clasificados en mujeres, hombres y aquellos a los que no ha sido posible definirlos en ninguna de los valores anteriores; asimismo, por otra parte, dentro del grupo institucional se encuentran los valores de Gobierno/partido político y medio de comunicación, definidos todos ellos en la siguiente tabla.

VARIABLE:	DEFINICIÓN:
CIUDADANO (MUJER)	Nombre de usuario que se corresponde con el sexo femenino, o de forma habitual se encuentra relacionado con éste.
CIUDADANO (HOMBRE)	Nombre de usuario que se corresponde con el sexo masculino, o que de forma habitual se encuentra relacionado con éste.
CIUDADANO (SIN DEFINIR)	Nombre de usuario que no se puede clasificar dentro del sexo femenino y/o masculino.
GOBIERNO/PARTIDO POLÍTICO	Nombre de usuario asociado a algún organismo institucional del gobierno y/o partido político español y/o autonómico.
MEDIO DE COMUNICACIÓN	Nombre de usuario asociado a un medio de comunicación, ya sea radio, prensa digital o medio televisivo.

En segundo lugar, se determinó la variable año para organizar los diferentes tuits analizados dentro de una brecha temporal. Esta variable se encuentra determinada entre los años 2017 y 2024.

En tercer lugar, se determinó el número total de interacciones de cada tuit, realizando la ecuación: $a + b + c = Total\ interacciones$ – dónde el valor “a” corresponde a el número total de retweets, el valor “b” en su caso corresponde a la suma total de los comentarios, y por último, el valor “c” engloba todos los favoritos (me gusta) que ha recibido el tuit.

En cuarto lugar, se dividieron dos categorías, según el tipo de búsqueda utilizado para la recolección de los tuits.

Por un lado, dentro de la categoría que engloba los años 2020 y 2024, los contenidos se han dividido de la siguiente manera:

VARIABLE:	DESCRIPCIÓN
MOVILIZACIÓN SOCIAL	Acto que busca involucrar a las personas en la tarea de lograr un objetivo específico mediante esfuerzos propios.
MEME	Discurso ingenioso creado por los usuarios que destaca por la descripción de una situación con una connotación graciosa y/o absurda.
COMPROMISO	Exposición de pactos por parte de organismos como el Ministerio que avalan decisiones futuras.
NEGACIONISMO	Acto que resulta de la negativa respuesta por parte de los individuos frente a la situación que experimentan.

Por otro lado, dentro de la categoría que engloba los conceptos *#trendignoya* y *#EXTRENI8N*, se utilizó, tanto algunos de los valores mencionados en la anterior tabla cómo los siguientes de manera específica según el contenido de cada tuit:

VARIABLE #EXTRENI8N:	DESCRIPCIÓN:
ORGULLO	Sentimiento en el que predomina el enorgullecimiento por una persona, cosa y/o lugar, como en el respectivo caso. Dentro de esta variable se ubicarán todos aquellos tuits donde los usuarios se sientan representados y orgullosos de sus paisanos, medidas y comunidad autónoma.

VARIABLE #trendignoya:**DESCRIPCIÓN:**

PROBLEMAS TÉCNICOS/RETRASOS	Todos aquellos tuits que describen situaciones en las que se han producido retrasos, problemas técnicos y/o no se ha comunicado a los viajeros sobre situaciones que pueden implicar la pérdida de tiempo y dinero.
--	---

Por último, en relación con la última variable, se tuvo en cuenta la localización que cada usuario tenía dispuesta en su perfil. Estas fueron clasificadas en Comunidades autónomas con el fin último de observar y analizar la procedencia de los usuarios y con ello relacionar el contenido de sus tuits con el concepto de movilización social y variables de la categoría mencionada en el anterior párrafo, si correspondiese.

El establecimiento de las presentes variables es fundamental para la investigación, pues supone no solo el análisis morfológico del texto, sino también el estudio de la categorización de sus temáticas, pues en una investigación sociológica son estas las que, en mayor medida, pueden definir como se han realizado las acciones sociales o dónde se encuentran los rasgos ideológicos. (Alonso, 1998).

El motivo de elección de estas variables se encuentra ligado a los objetivos del estudio mencionados en los anteriores apartados del presente TFG.

Por un lado, se ha optado por medir la repercusión social como medio para responder a una de las preguntas de investigación del trabajo – *¿Cómo influyen las redes sociales en la formación de la opinión pública sobre la problemática ferroviaria en Extremadura?* – valorando dentro de esta categoría las variables de movilización social, discursos ingeniosos y negacionismo de la siguiente manera:

- **Movilización social:** teniendo en cuenta tanto las interacciones en el propio medio social “X”, como todos aquellos actos reivindicativos impulsados por particulares y/o gobernantes que tienen como propósito dar visibilidad a una problemática que afecta a la totalidad o a un extracto de la población.

- **Meme:** como se ha mencionado en la anterior tabla, llegados a este punto, y por consiguiente dentro de esta variable, se ubicarán todos aquellos tuits – o respuestas a tuits – de lenguaje coloquial que describan la situación a partir del humor y sarcasmo, es decir, lo que en la actualidad se conoce como memes.
- **Negacionismo:** esta variable está estrechamente relacionada con la mencionada en primer lugar – movilización social – pues para analizar la negativa respuesta se puede tomar como punto de partida la movilización de las personas afectadas, que expresan en este caso su negativa hacia todas aquellas resoluciones y factores planteados.

Por otro lado, con el objetivo de medir la comunicación, tanto gubernamental como de las propias noticias, se ha creado la variable compromiso, la cual toma como punto de partida los pactos y las propuestas que avalan resoluciones futuras. Por ello, dentro de esta variable se han ubicado todos aquellos tuits publicados por usuarios relacionados con los medios de comunicación y organismos políticos, como aquellos que su contenido se encuentra redactado de forma informativa de la actualidad.

Además, a partir de esta variable, observando las reacciones de los organismos políticos y los propias noticias periodísticas, se podrán dar indicios en la respuesta a otra de las preguntas de investigación del Trabajo Fin de Grado que se redactó de la siguiente manera: *¿En qué medida las opiniones expresadas en las redes sociales sobre la problemática ferroviaria son tenidas en cuenta por los responsables políticos en la toma de decisiones*, pues se puede valorar la repercusión de los tuits de los ciudadanos y cómo estos afectan en la creación de políticas por parte de los responsables políticos, tanto autonómicos como nacionales.

Por último, la unión de todas estas variables tendrá un significativo valor a la hora de analizar el la labor de los trabajadores sociales en entornos rurales como Extremadura, identificando y abordando la problemática ferroviaria tomando como punto de partida la percepción social en las redes sociales de ésta para así proponer mejoras a sus usuarios, dando así respuesta a la última de las preguntas de investigación del presente estudio académico: *¿Cómo puede el Trabajo Social hacer uso de las redes sociales como herramienta para identificar y abordar las problemáticas sociales?*

Cabe destacar que, de la presente muestra, se ha realizado la selección de 100 tuits – menor cantidad en algunos de los años mencionados al no disponer dicho total – para, con ello, realizar un estudio centrado en el análisis del comportamiento social a partir de las variables mencionadas en la tabla anterior.

2.6. Tratamiento y análisis de datos.

La principal fuente de esta investigación será X, de dónde se obtendrán los datos que se han mencionado anteriormente. En segundo lugar, se utilizó la plataforma online exportcomments.com para exportar todos los datos – tuits –, seleccionados de manera aleatoria, de cara a la investigación, que posteriormente serán analizados.

Algunos de los tuits no han sido admitidos respetando la privacidad y seguridad de las cuentas de los usuarios del medio social, reduciendo en menor medida la muestra cumplimentada al comienzo de la presente metodología. Por este mismo motivo, con el objetivo de preservar la privacidad de los usuarios, se les categorizó en las diferentes variables descritas en las líneas anteriores⁶

Seguidamente, los resultados fueron recogidos en páginas de Excel, donde se analizaron e identificaron los datos más relevantes de cara a la investigación. Seguidamente, se realizó, en la aplicación SPSS Statistics la agrupación de variables y datos en ítems cómo, el año de publicación, la comunidad autónoma con la que el perfil social se identificaba, o, en los casos en los que se dispone esta información, el total de interacciones – realizando la siguiente operación matemática: $a + b + c = Total\ interacciones^7$ – para seguidamente realizar gráficos y tablas cruzadas para comparar los datos obtenidos y realizar un estudio mixto.

Una vez mencionado todo esto se ha de destacar que el número total de tuits con los que se va a trabajar en la actual investigación es de 698 – 500 tuits recogidos entre los años 2020 y 2024, y 198 tuits recogidos de la segunda categoría a analizar (*#trendignoya* y *#EXTRENI8N*) –. El motivo por el cual se ha decidido reducir el área de estudio a esta brecha temporal no ha sido otro que realizar un estudio actualizado, recogiendo los datos más relevantes, uniendo tanto la expansión de la comunicación y movilización social en X, como los últimos sucesos del tramo Madrid-Extremadura, acontecidos entre los años 2021 y 2024.

⁶ Estas variables se encuentran definidas dentro de las tablas insertadas en el apartado 2.5 del presente documento.

⁷ El valor “a” corresponde al número total de retweets, el valor “b” en su caso corresponde a los comentarios y, por último, el valor “c” se engloba el total de favoritos (me gusta) que ha recibido el tuit.

3. MARCO TEÓRICO.

3.1. Marco histórico de las comunicaciones ferroviarias.

El ferrocarril se ha convertido en uno de los medios de transporte más arraigados y utilizados por la sociedad. Fue en el S. XIX cuando transformó de manera profunda las tradicionales comunicaciones terrestres, así como las estructuras económicas de las regiones por las que discurre. (Cinca, 2003).

Europa se sumó de manera progresiva al desarrollo industrial producido en países como Inglaterra a finales del S. XVIII, sin embargo España mostró una total indiferencia hacia los primeros intentos de construcción de ferrocarriles de corto alcance hasta mediados del S. XIX, pues la situación política, social y económica de la región no era la misma que en los demás países europeos.

El primer ferrocarril español se inauguró en la Isla de Cuba⁸ el 19 de noviembre del año 1837, convirtiéndose así en el 7º país del mundo y el primero de América Latina en incorporar este medio de transporte de personas y mercancías. Se trató de un tramo que conectaba La Habana con Güines, una distancia de 90 km. aproximadamente. (Blanch, 2013).

Según relata Antonio Blanch (2013), fue José María Roca, en el año 1843, el encargado de la construcción del primer ferrocarril en la península, tratándose de un total de 28 km. entre Barcelona y Mataró. Un año después, en 1844 se solicitó la construcción de la línea Madrid-Aranjuez, la cual no fue inaugurada hasta 1851. En estos años también se planteó la construcción de la primera línea de largo recorrido entre Madrid y Cádiz. Sin embargo, fue a partir de la aprobación y entrada en vigor de la Ley General de Caminos de Hierro de 3 de junio de 1855⁹ – fijaba las normas fundamentales para la concesión ferroviaria y los incentivos de la construcción de líneas de ferrocarril – cuándo se produjo el acuerdo definitivo sobre los principales ejes ferroviarios en España y la consagración de la vía de ancho ibérico. Cabe destacar, que a partir de esta ley cuando el desarrollo del ferrocarril toma gran relevancia en el país.

⁸ Conquistada por Cristóbal Colón el 27 de octubre de 1492. Fue en el año 1898 cuándo, a partir de la firma del Tratado de París, España concedió la independencia a este país.

⁹ Gaceta de Madrid, 6 junio de 1855

Años después, en torno al año 1865, se comenzaron a fijar las principales características de la que hoy conocemos como red ferroviaria española. Dentro de estas cuestiones, se decidió el diseño de una red ferroviaria de carácter radial con el punto central en la capital del país, es decir, en Madrid, con un ancho de vía propio, pero uniforme para todo el territorio español [[Ver mapa 1](#)]. Ahora bien, en el momento de la decisión por la red de carácter radial, se apuntaron diferentes interpretaciones.

Por un lado, se justificó la realización de este modelo como una decisión lógica partiendo de la base de las grandes dimensiones del país, sin embargo, esta decisión presentaba inconvenientes relevantes como la desigual distribución de la población a lo largo del territorio, lo que provocó que se diera prioridad a la conexión de la capital con los principales núcleos económicos de la época – Cataluña, Andalucía, Valencia o la cornisa cantábrica – lo que a su vez provocó el pensamiento de realizar una red complementaria para abarcar todas las demás partes del territorio.

Por otro lado, la adopción de un ancho de vía totalmente diferente al usado en los países europeos supuso contratiempos en base al desarrollo de nuevos gráficos y costes añadidos. A pesar de existir diferentes teorías acerca de este cambio en las dimensiones del ancho de la vía, los argumentos técnicos explicados como la necesidad de aumentar el tamaño de las calderas de los trenes para conseguir con ello mayor potencia y eficiencia, son los más aceptados desde el punto de vista de los investigadores¹⁰.

En materia económica, si se han de valorar los efectos que tuvo el ferrocarril, se debe mencionar que la implantación del ferrocarril en España debería haber supuesto un ahorro social, pues la diferencia entre el precio del ferrocarril y otros medios de transporte debía resultar elevada. Por ello, y gracias a factores como la gran extensión de territorio o la falta de canales de navegación, la incorporación del ferrocarril debería haber aportado un gran ahorro social. (Gómez Mendoza, 1982).

¹⁰ Blanch Sánchez, A. (2013). *La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción*. Revista de estudios extremeños, 2013.

Sin embargo, la aparición del ferrocarril en España tuvo efectos limitados para sectores como la siderurgia o la industria de construcción ferroviaria, pues el ferrocarril, al ser gran consumidor de hierros y aceros para la creación de su infraestructura, al igual que la necesidad de gran cantidad de productos siderúrgicos, España tuvo que recurrir a la importación, lo que supone, en su caso, más gastos que beneficios, o la no evolución de la industria siderúrgica española. (Comín, 1999).

3.1.1. Problemática Ferroviaria en Territorio Extremeño.

Uno de los principales puntos de partida de la construcción del actual corredor ferroviario que conecta Madrid con Extremadura, remonta sus inicios al año 1846, cuándo, con el propósito de facilitar el intercambio de materias primas – como la lana carne u otros productos extremeños – entre España y Portugal. Sin embargo, este proyecto no frugó, ya sea por la falta de recursos económicos destinados a éste, o por la escasa concreción del mismo. Años después se volvieron a realizar diferentes estudios del terreno con el propósito de asentar el ferrocarril en esta comunidad autónoma, los cuales tampoco se llegaron a tener en cuenta. (Peris, 2007)

Fue en el año 1855 cuándo, a partir de la implantación de la Ley General de Caminos de Hierro, se comenzaron a fijar las normas fundamentales de las concesiones ferroviarias en España. Esta ley implicaba una doble moral, por un lado incentivaba la creación de líneas de ferrocarril, y por otro lado, trataba de evitar la especulación que generaban las anteriores normas. Por todo esto, el presente reglamento impulsó la creación de los principales ejes ferroviarios de la península, y, por consiguiente, el desarrollo de la red ferroviaria española. (De la iglesia, 2009).

Tal y como relata el autor Blanch (2013), en este mismo año, 1855, Portugal y España firmaron un acuerdo dónde se estableció que la construcción de la línea Lisboa – Elvas quedaba en manos del país luso, y el recorrido hasta Madrid quedaría en manos de los españoles. Este proyecto no se consagró hasta el año 1863, cuándo el 29 de agosto de ese año, se concluyó de manera definitiva la línea Lisboa – Badajoz, con un total de 500 pasajeros.

Tres años más tarde, concretamente el 22 de noviembre del año 1866 se puso finalmente en servicio la totalidad de la línea ferroviaria que conectaba ambos países – España y Portugal –, cubriendo un total de 510km. de distancia. Sin embargo, este corredor, en sus comienzos, no daría los frutos esperados, siendo objeto de tráfico modesto y de dificultades económicas que emanaban de los gastos extraordinarios que derivaron de su construcción. (Blanch, 2013)

La construcción de la línea Madrid – Lisboa se concibió con carácter internacional, enlazando, una vez en la capital española, esta línea con las costas del país a partir de un trazado radial. Sin embargo, esta no fue la única línea que conectaba Madrid con el territorio portugués, pues la combinación de tres líneas independientes – resultado de su construcción, de forma aislada, por diferentes empresas – dio pie a este nuevo corredor.

Estas tres líneas se encontraban delimitadas de la siguiente manera¹¹:

- a. Madrid – Malpartida de Plasencia (Ferrocarril del Tajo).
- b. Malpartida de Plasencia – Cáceres (Arroyo – Malpartida).
- c. Cáceres – Valencia de Alcántara – Frontera Portuguesa.

Esta última línea fue inaugurada el 8 de octubre del año 1881 por Luis I y Alfonso XII, monarcas en ese momento de Portugal y España respectivamente.

En la actualidad, la línea ferroviaria que presta servicio a las ciudades extremeñas es la Línea 52 [Madrid – Cáceres – Mérida – Badajoz], línea de Media Distancia que recorre el centro del país. Entre otras empresas, los servicios son prestados por Alvia, Intercity y/o Regional Exprés. Ahora bien, los servicios ferroviarios Madrid – Cáceres se prestan a través de la línea Madrid – Valencia de Alcántara con características peculiares como el ancho ibérico o por otro lado, la diferencia en la electrificación de la vía ferroviaria, siendo el tramo Madrid – Humanes el único con estas características, pues desde Humanes hasta Cáceres, el servicio se presta a través de una línea de vía única sin electrificar¹².

¹¹ Por Antonio Blanch Sánchez, en la Revista de Estudios Extremeños, 2013. Tomo LXIX, N.º. 1

¹² Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. “Estudio Informativo Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Tramo Madrid – Oropesa”. Anejo No 02. Estudio de alternativas fase I, 2020.

En el año 2000, se anunció por primera vez la incorporación de un tren de alta velocidad que atravesaría el territorio extremeño, sin embargo, no fue hasta 23 años después, concretamente el 10 de diciembre del año 2023, cuando el corredor de Extremadura – Madrid realizó su primer trayecto electrificado – el tramo entre Badajoz y Cáceres conectado a la catenaria, y todo el trayecto restante hasta la capital española con tracción mecánica, como es usual¹³ –.

La promesa del AVE en el territorio extremeño lleva siendo retrasada desde el año 2000, cuándo el ministro de Fomento Álvarez-Cascos le confirmó al presidente de la Junta de Extremadura, Ibarra, la noticia de que el AVE pasaría por Extremadura, dejando la duda en el aire sobre si este circularía por Cáceres o por Badajoz en su trayecto Madrid – Lisboa. En el año 2002, fue el propio presidente del Gobierno en funciones, José María Aznar quien aseguró la existencia de un tren de alta velocidad Madrid – Cáceres – Badajoz con fecha prevista para el 2010. Dos años más tarde, con un cambio de Gobierno de por medio, se añadió Mérida como parada en el trayecto anteriormente mencionado. Sin embargo, no fue hasta los primeros meses del año 2008 cuándo se dio comienzo las obras, fecha que causó controversias en cuanto a la poca probabilidad en el cumplimiento de plazos, pues restaban dos años para cumplir el plazo estimado (año 2010), sin embargo, la propia Magdalena Álvarez ratificó esta información. Sin embargo, el año 2010 llegó y la infraestructura y transporte prometido una década antes, no se había consolidado.

Con el cambio de Gobierno – PSOE¹⁴ → PP¹⁵ –, el AVE dejó de ser una prioridad en Extremadura, y se apostó por un “tren rápido” el cuál, según aseguró Ana Pastor – ministra de Fomento en el año 2013 –, existirían trayectos de alta velocidad activos en la región extremeña entorno al año 2015, sin embargo, esta mejora tampoco se dio. El transcurso de los años nos remonta al comienzo del año 2019, cuándo el ministro de Fomento del momento, Iñigo de la Serna, aseguró que en este año la electrificación de las vías estaría terminada. Con el paso de los años, la ambición del trayecto de alta velocidad entre Madrid y Lisboa se redujo a únicamente el corredor extremeño.

¹³ Noticia publicada en el Periódico Extremadura, en su modalidad digital el 10 de diciembre de 2023.

¹⁴ Partido Socialista Obrero Español.

¹⁵ Partido Popular

Dos décadas y 3 años después del primer acuerdo de renovación de la infraestructura ferroviaria en el territorio extremeño, no existe aún el AVE en Extremadura, aunque sí que se incorporó el denominado “tren rápido”, el cual en la actualidad acumula multitud de denuncias y polémicas entorno a la puntualidad, retrasos y críticas.

3.2. Las Redes Sociales y la formación de la opinión pública.

Las redes sociales se han convertido, con el paso de los años, en una vía a través de la cual las personas expresan sus preocupaciones, sentimientos y opiniones propios. En este sentido, se puede afirmar que las redes sociales se han convertido en canales fundamentales a la hora de relacionarse, incidiendo con ello, de manera directa, en las conductas, actitudes, roles o procesos de identificación tanto de jóvenes como de adultos. (Ortiz y Harwood, 2007).

Toda la información publicada en las redes sociales es voluble, es decir no es estática, pues a partir de la interacción de los usuarios esta va moldeando la identidad principal. Este proceso de moldeamiento se puede asemejar al avance de las Tecnologías de la Información y las comunicaciones¹⁶, y la tecnología en general. Según autores como Blázquez-Entonado (2001), la tecnología ha estado presente en todas las épocas de la Historia, entendiéndose con ello todos los instrumentos y estrategias que han permitido el avance de la sociedad y humanización.

No se conoce una definición universal para el acrónimo TIC, sin embargo han sido varios los autores que lo han definido. Por un lado, el autor Jesús Salinas (2008) expone que las TIC son cambiantes, pues siguen el rito de los continuos avances científicos [...], y a su vez, a la continua emergencia de nuevos valores, provocando cambios en las estructuras sociales, económicas y culturales, [...]. Jesús afirmaba que el gran impacto que estas ejercían en todos los ámbitos de la vida, hace cada vez más difícil poder actuar de manera eficiente prescindiendo de ellas.

Por otro lado, existen autores que realizan una definición más técnica de las TIC, definiéndolas como aquellos dispositivos, herramientas [...] capaces de manipular información del desarrollo y crecimiento económico de cualquier organización (Thomson y Strickland, 2004). O, Graells (2000), quién las definía como un conjunto de avances tecnológicos [...] que proporcionan herramientas para el tratamiento y la difusión de la información, así como contar con diversos canales de comunicación. Además aportan a la sociedad del aprendizaje, satisfaciendo la necesidad de una formación continua para poder afrontar los constantes cambios sociales.

¹⁶ TIC

En otras palabras, las TIC han pasado a formar parte de la sociedad, configurándose como una nueva forma de organización social, originando cambios culturales, sociales o económicos. En este sentido, las tecnologías facilitan la relación y la comunicación con personas que no se encuentran en el mismo espacio – físico – de manera inmediata, y con medios más asequibles con el paso de los años, rasgo fundamental para entender el gran alcance de las TIC a partir de su rápido avance en términos de asequibilidad (Ruiz-Corbella y Juanas-Olivas, 2013).

Por su parte, la identidad es el conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás (RAE, 2023). El concepto de identidad es un término muy amplio que cuenta con muchos significados y perspectivas distintas, dependiendo del ámbito al que se esté haciendo referencia, dato por el cual no puede ser entendido como un concepto con un significado único e indiscutible. (Sola-Morales, 2012). Es un concepto que admite que las identidades no son estáticas ni están fijadas a las personas de forma permanente, sino que en los últimos tiempos se han fragmentado y fracturado.

Ahora bien, se ha mencionado que la identidad es el conjunto de rasgos propios, pero que pasa cuando en la dinámica de la construcción de la identidad se integra otro elemento como un agente externo – otra persona –. En este sentido, se pueden diferenciar pues dos tipos de adquisición de identidad, la que las personas adquieren a partir de la conciencia de sí mismo, y en sentido opuesto, la conciencia que se adquiere respecto de las personas del entorno, que influyen, ya sea de manera directa o indirecta, en la vida del sujeto.

Si se analiza de manera sintética la Teoría de la Identidad Social, se puede destacar que ha sido uno de los marcos de influencia en los que se ha apoyado la Psicología Social. El núcleo de esta teoría se define en la idea de que por muy rica y compleja que sea la imagen que los individuos tienen de sí mismos en relación con el mundo físico y social que les rodea, algunos de esos aspectos son aportados por los grupos sociales a los que pertenecen (Tajfel, 1981). Desde esta perspectiva, el autor también plantea una hipótesis relacionada con los resultados negativos que podría producir la comparación social entre individuos, recalcando que dichas negatividades podrían desembocar en el estado de insatisfacción del individuo, creando así determinados mecanismos que los contrarresten

con el objetivo de generar distintas formas de comportamiento para adecuarse a una identidad social positiva. Es decir, la identidad social permite la colaboración y unión entre determinados grupos sociales, sin embargo, existen también ocasiones donde los propios individuos abandonan – en cierto modo – su identidad personal, con el propósito de adecuarse a la del grupo, perdiendo así conciencia y forma de ser.

Llegados a este punto, es importante recalcar la idea de abandono de la propia identidad, acción que sucede de manera frecuente en las redes sociales. La influencia que estas tienen – en mayor o menor medida – en personas jóvenes, que no han desarrollado su identidad y carácter, o aquellas que simplemente quieren pertenecer a un determinado grupo social, y hacen todo lo posible por conseguirlo, aunque esto, en ocasiones de lugar a la pérdida de la propia identidad personal.

3.1.1. El Fenómeno Meme.

La definición más actual entorno al concepto de meme sería la de Limor Shifman (2014), el cual lo define como “*a group of digital items sharing common characteristics of content, form, and/or stance, which were created with awareness of each other, and were circulated, imitated, and/or transformed via the Internet by many users.*”¹⁷ Es decir, son imágenes creadas por la sociedad en respuesta a la política mediática, de manera que parodian y satirizan la realidad de un comportamiento o problemática concreto.

El poder de la risa en la cultura digital se manifiesta en diferentes categorías visuales, siendo la más significativa y actual los memes de internet. En la era digital, cuando se hace referencia a un meme, se está haciendo referencia a una imagen satírica, sobre un hecho o contexto determinado.

El potencial narrativo de las imágenes ha dado lugar a una mayor participación de la sociedad fuera del control social y político, poniendo en peligro ideas, discursos o identidades, cuestionando y divulgando sus pensamientos. La magnitud de la problemática no reside únicamente en el uso de este tipo de imágenes, sino que el humor será un aspecto clave y característico unido a estas.

¹⁷ Traducción: “*Un grupo de elementos digitales que comparten características comunes de contenido, forma y/o postura, que fueron creados con conocimiento mutuo, y que circularon, fueron imitados y/o transformados a través de Internet por muchos usuarios*”.

Pues, según Agnés García (2020), sabiendo que una de las formas más arcaicas y evidentes de comunicación es reír, el humor visual será esencial para la yuxtaposición de ideas e identidades, llegando así a convertirse en un arma de destrucción de estas mediante expresiones de la memoria. El poder de la risa también puede llegar a cuestionar de forma social los límites entre lo que está permitido y todo aquello que sobrepasa lo prohibido, y los memes, en este caso son el objeto que cubre la delgada línea que cuestiona la censura.

3.2. La influencia de la voz del pueblo en las decisiones políticas.

Mientras que la deforestación en el territorio español aumenta, Extremadura es la primera región de España en superficie arbolada, y la cuarta en superficie forestal, transformándose así en la capital mundial de la dehesa y siendo referencia mundial en biodiversidad. Sin embargo, la agricultura no es el único factor en el que destaca esta comunidad autónoma, pues Extremadura encabeza la lista, siendo la pionera, de regiones que cubren la mayor parte de sus necesidades con energía solar, apostando así por alternativas energéticas. En relación a la escasez de agua, Extremadura también destaca por almacenar la tercera parte de toda el agua embalsada en España. Es decir, mientras que el mundo entero experimenta la pérdida de la biodiversidad, escasez de agua o déficit en energías renovables, la región extremeña cuenta con una alta producción tanto agrícola como ganadera, poco índice de contaminación o una óptima calidad del aire si es comparada con otras regiones del país¹⁸.

A pesar de todas estas características, Extremadura también predomina por ser una de las comunidades autónomas menos consideradas por el Gobierno estatal a la hora de implementar innovaciones, políticas y/o recursos. Con el paso de los años, y en parte a consecuencia de factores como el envejecimiento, la emigración o la escasez de jóvenes en los municipios extremeños, esta comunidad autónoma ha ido perdiendo prestigio y siendo abandonada y/o desviada a un segundo plano en materias como el transporte, la juventud o la economía.

En materia académica, se puede relacionar el Trabajo Social con la Sociología de manera que para que la primera disciplina mencionada se pueda llevar a cabo de manera satisfactoria, necesita de los conocimientos y habilidades aportados por la Sociología en materia de identificación de tendencias, causas estructurales o patrones a gran escala – desde una perspectiva macro –, para trabajar con las personas afectadas y desarrollar estrategias de intervención personalizadas – enfoque micro –.

¹⁸ Junta de Extremadura, 2017. Extremadura 2030: Estrategia de economía verde y circular. Plan de acción de la junta de Extremadura.

El día 22 de octubre del año 2016 fue convocada en Badajoz, bajo el liderato de UGT¹⁹, CCOO²⁰ y la Creex²¹, y junto al apoyo del Gobierno de Fernández Vara²², una manifestación “*Por un tren digno YA*”. Este alzamiento fue considerado como el primer hecho en el que el Gobierno regional se unió a la población con el objetivo de manifestar su malestar con la infraestructura, horarios y problemáticas surgidas del tren que conectaba la comunidad autónoma con la capital del país – conexión Extremadura con Madrid –.

Dos años más tarde, en noviembre del año 2017, el periódico digital Info. Libre publicó un artículo dónde revelaba la cantidad aproximada de personas presentes en la capital del país – Madrid –, por la manifestación “por un Tren Digno Ya”, un acto reivindicativo convocado por el Pacto Social y Político por el Ferrocarril, para reclamar un tren digno para la región. (Europa Press, 2017) entre otras quejas, las más usuales en esa manifestación fueron debidas a los continuos retrasos, así como las incidencias y los largos periodos de tiempo de los desplazamientos – aproximadamente 6 horas en realizar el trayecto entre Badajoz y Madrid –.

Otro hecho relevante fue el reclamo del presidente de la Junta de Extremadura en ese año – 2017 –, Vara, el cual manifestó su deseo de contar con un servicio ferroviario que permita a los extremeños competir en igualdad de condiciones con el resto del país. Por su parte, la oposición, José Antonio Monago²³ señaló que el acto, que estaba sucediendo en la capital española, permitiría al resto de España conocer las desventajas que tenía Extremadura en materia ferroviaria.

Esta misma manifestación se daría en la Cáceres – provincia de Extremadura – un año después. Según el manifiesto publicado por el Pacto Social y Político por el Ferrocarril, “un tren digno serviría para lanzar el turismo, que ahora ve con recelo la falta de un tren moderno; y beneficiaría a todas las empresas y la economía extremeña, frenada por la ausencia de un tren que no acaba de llegar”. (CCOO Extremadura, 2017)

¹⁹ Confederación Sindical Unión General de Trabajadoras y Trabajadores de España.

²⁰ Confederación Sindical de Comisiones Obreras.

²¹ Confederación Regional Empresarial Extremeña.

²² Guillermo Fernández Vara, presidente de la Junta de Extremadura, y político inscrito al PSOE – Partido Socialista Obrero Español. (2015-2023)

²³Presidente del Partido Popular – PP – extremeño (2008-2022)

Las demandas y esfuerzos de la población extremeña no han resultado en mejoras inmediatas en el sector ferroviario. Sin embargo, se ha demostrado que la influencia de las pulsiones y la voz del pueblo puede tener un impacto significativo en las decisiones políticas.

Aunque las mejoras en el transporte ferroviario no se han materializado en su plenitud, la movilización y las protestas de los ciudadanos han logrado captar la atención de los responsables políticos y de los medios de comunicación, avanzando así de manera significativa de cara al cambio.

A largo plazo, la persistencia y presión continua de la ciudadanía extremeña puede llegar a generar cambios tangibles y mejoras significativas tanto en las infraestructuras como en los servicios públicos. Es una realidad, pues desde el año 2022, la mitad de la línea Badajoz – Cáceres – Madrid, opera de manera electrificada, con la promesa de que para el año 2030, la integridad de este corredor ferroviario se encontrará electrificado, y por tanto los trenes no necesitarán de la tracción mecánica para avanzar.

4. INVESTIGACIÓN EMPÍRICA.

4.1. Introducción.

Al comenzar este Trabajo Fin de Grado en Trabajo Social se marcó como punto de partida el estudio de la opinión pública a través de las redes sociales y cómo éstas pueden influir en las decisiones, actitudes o creencias de los españoles. Para llevar a cabo este estudio, en primer lugar se propuso la limitación de la muestra a las comunidades autónomas afectadas en primer plano – Extremadura y la Comunidad de Madrid –, sin embargo, una vez comenzado el estudio en el medio social X, el estudio se abrió para abarcar también todas aquellas opiniones del resto de los españoles que, o se unían a la lucha contra la desigualdad tratada en el presente Trabajo Fin de Grado (TFG), o, por otro lado, se habían visto perjudicados por esta problemática ferroviaria en algún momento de sus vidas. En fin, se puede afirmar que, a pesar de que existe una gran participación de extremeños y madrileños, también es significativo el número de españoles, de distintos puntos de España, e incluso internacionales – Nueva York –.

Siguiendo con los principales hallazgos de la presente investigación, se ha de señalar que, a pesar de que en un primer momento la investigación se centró en estudiar los tuits entre los años 2010 – 2024, finalmente se tomó la decisión de tomar como punto de referencia el año 2020 y como final los primeros meses del año actual – 2024 – con el propósito de realizar una investigación actual y por consiguiente, analizar resultados lo más novedosos posible. Y también, por acotar para obtener una muestra de mensajes manejable, desde un punto de vista más práctico, en el TFG.

Por otro lado, también se decidió volcar parte de la investigación en el estudio, no tanto de los años, sino de 2 de las principales tendencias más sonadas respecto al tema estudiado, como son #trendignoya – propulsado por CCOO de Extremadura y vigente entre los años 2023 y 2024, el cual reclama entre otras iniciativas, la igualdad para todo el territorio español, en materia de transporte y movilidad en concreto en la región extremeña – y #EXTREN18N – impulsado por los extremeños en los medios sociales para reclamar, como en el anterior caso, un tren digno.

En palabras de Gloria Rodríguez-Pina (2017) para el Periódico El País, “Extremadura lleva décadas soportando la lentitud, los retrasos, las averías y la falta de prestaciones de unas líneas de ferrocarril “malas y caras””. Artículo que se publicó a raíz de una serie de manifestaciones que se dieron en la capital española que llevaban como lema el actual hashtag (#) –.

En resumen, del total de 998 de la muestra total, el estudio se centró en el análisis de 698 tuits, seleccionados de forma secuencial respecto de cada categoría por la plataforma exportscomments.com²⁴.

4.2. Análisis de la opinión pública en las redes sociales y su interpretación desde el punto de vista de las decisiones políticas.

En este apartado se analizan los resultados obtenidos a partir de los análisis cualitativos y cuantitativos partiendo de los datos empíricos, con las diferentes categorías y variables que se han definido para la investigación. Con los resultados y conclusiones de este análisis se probará que existe una significativa tendencia a expresar opiniones y manifestarse, en contra de las desigualdades y a favor de los derechos, en medios sociales como X, siendo los años más representativos la brecha entre 2020 y 2023 – añadiendo a esta los primeros meses del año 2024 –.

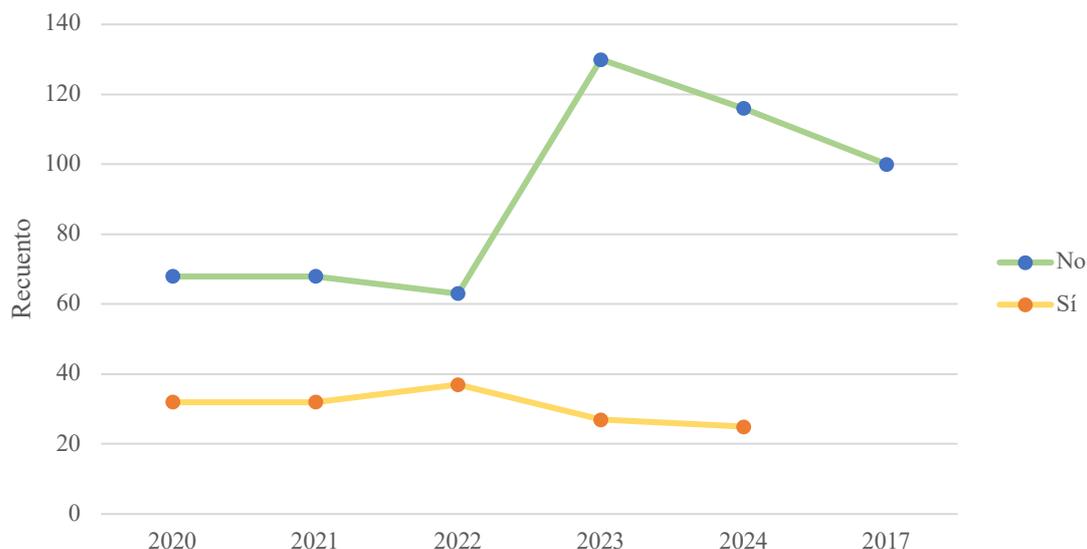
4.2.1. La evolución del negacionismo en materia política, social y gubernamental con el paso de los años

En el contexto histórico que presenta el marco teórico se detallaba como, Extremadura, y en concreto la Línea de ferrocarril que une esta comunidad autónoma con la capital del país, ha sufrido durante siglos un continuo parón en cuanto a mejoras en infraestructura y servicios, lo que ha dado lugar al aumento de la desconfianza en los compromisos que, de forma continuada, son pronunciados por los responsables políticos.

Desde esta perspectiva de la situación, se trató de analizar la percepción negativa de la muestra total de usuarios, en relación con las desigualdades ferroviarias en la región extremeña, dando como resultado las siguientes conclusiones [[Ver Tabla 1](#)].

²⁴ La aplicación, como se mencionó en la metodología, selecciona los últimos 100 tuits en cada extracción por categoría.

Gráfico 1:
Evolución de la Variable Negacionismo



Fuente: Elaboración propia

El tema del negacionismo comenzó a ser relevante a partir del año 2020, alcanzando su pico, como se puede observar en el presente gráfico, en el año 2022.

El aumento del presente síntoma puede deberse a eventos sociales como el inicio de la pandemia, lo que dio lugar a la reflexión, o eventos políticos como el cambio de Gobierno, lo que pudo dar paso al incremento de este sentimiento. Asimismo, la disminución de la proporción de tuits en los dos últimos años – 2023-2024 – puede deberse a un cambio o desviación de los temas de conversación.

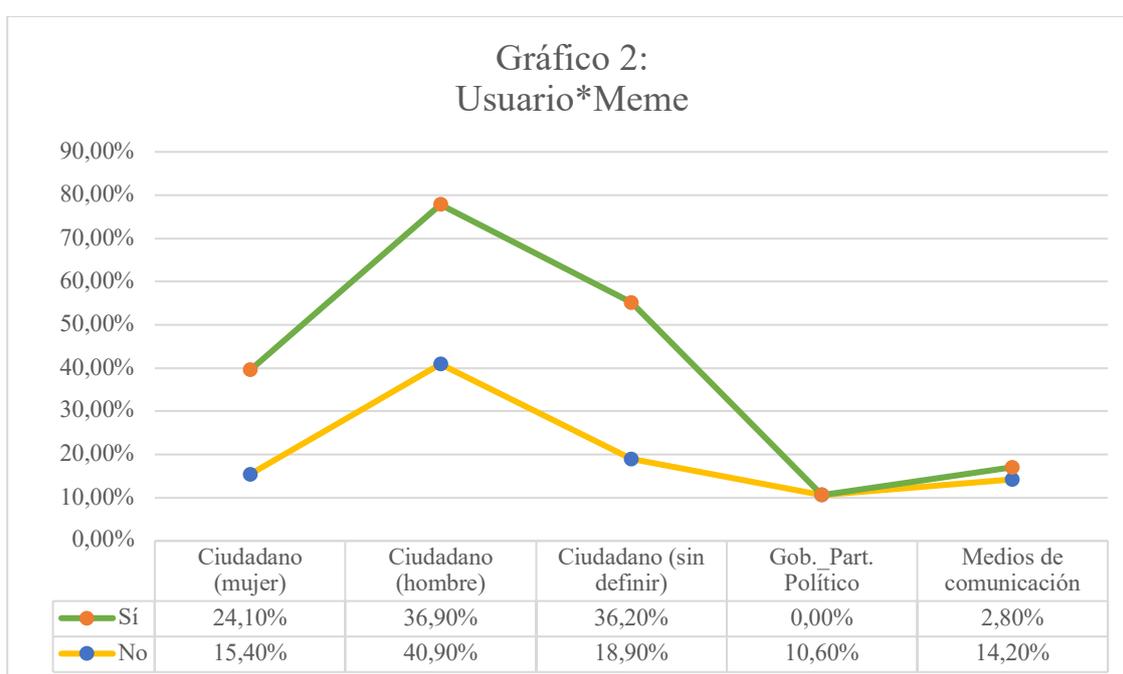
Por todo esto, el análisis de esta temática permite no solo observar el volumen de actividad en torno a la percepción negativa de la realidad, sino también cómo las preocupaciones y el discurso social ha evolucionado en los últimos años.

4.2.2. El meme como forma de dialogo y expresión.

Con respecto al análisis efectuado de los tuits de los 698 usuarios [[Ver Tabla 2](#)] – usando como punto de referencia los datos totales de cada categoría –, se puede constatar que el 24,10% del total de los ciudadanos (mujer) publicaron algún tuit de connotación ingeniosa o que como coloquialmente se conoce, publicó algún meme sobre la problemática ferroviaria entre los años 2017-2024.

Por un lado, tanto los ciudadanos (hombre) como los ciudadanos (sin definir) poseen porcentajes muy parecidos destacando la segunda variable mencionada por su significativa diferencia si se compara la publicación o no de un tuit en forma de meme, pues existe un 17,3%²⁵ de diferencia entre unos datos y los otros.

Por otro lado, la categoría institucional, donde se englobaron tanto los tuits publicados por los medios de comunicación como aquellos publicados por el gobierno o algún partido político poseen porcentajes mejores, siendo, en la última variable mencionada, de un total de 0 tuits.



Fuente: Elaboración propia

La tendencia general muestra que los ciudadanos – especialmente los hombres y aquellos sin definir – son los más propensos a utilizar los memes como forma de expresar su opinión sobre la problemática ferroviaria. Por su parte, las mujeres también participan de manera significativa, en su caso en menor proporción. Sin embargo es notable la actitud de los medios de comunicación y el gobierno, adoptando una postura más formal en sus publicaciones.

²⁵ Diferencia existente entre el porcentaje de tuits de ciudadano (sin definir) *Sí y ciudadano (sin definir) *No. $36,20\% - 18,90\% = 17,3\%$

En conclusión, la presente distribución sugiere que el uso de los memes es una herramienta popular entre la población general a la hora de abordar y comentar problemas sociales o políticos, mientras que las instituciones prefieren optar por una comunicación más tradicional y formal.

4.2.3. Análisis de la interacción total de los usuarios de X.

Poner el foco en la interacción total de los tuits analizados [[Ver Tabla 3](#)], se obtiene como resultado el valor 103.465 del cual se puede mencionar el valor mínimo = 0 o el valor máximo = 21181.

Respecto al análisis de los cuartiles del actual estudio, el 25% de los datos se encuentran por debajo del valor 1, lo que se resuelve en valores muy bajos, es decir el 25% de los tuits analizados poseen alrededor de 0 interacciones.

El segundo percentil, 50%, el cual a su vez se relaciona de manera directa con la mediana de los datos analizados, indica que este porcentaje del total de los datos se encuentra por debajo del valor 7, sugiriendo una mediana bastante baja si la comparamos con la media – 148,23 –, lo que confirma asimetría hacia la derecha.

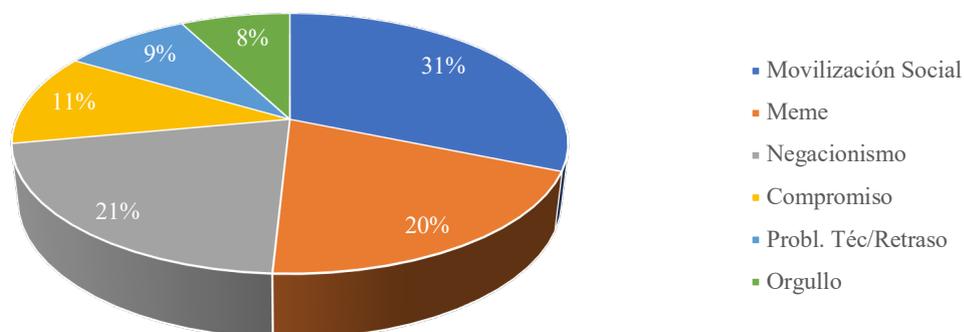
Para concluir con los percentiles, el tercer y último – 75% – ubica los datos por debajo del valor 24. Esto analizado sugiere que $\frac{3}{4}$ partes de los datos son relativamente pequeñas relacionadas con el máximo de interacciones que ha obtenido un tuit.

Todo esto, analizado su conjunto, indica que la mayoría de los datos se encuentran en un rango bastante estrecho – 0 a 24 –, mientras que una cantidad poco significativa de estos son extremadamente altos, los que da lugar a la elevación de la media de esta variable confirmando una gran variabilidad de los datos.

4.2.4. El contenido de los tuits y su análisis desde una mirada reivindicativa.

Asimismo, una vez se analizó el contenido de los tuits de la muestra publicados en X [[Ver Tabla 4](#)], se ha podido identificar que, un 31% del total de tuits han sido clasificados dentro de la variable movilización social, la cual, como se describía en la metodología del presente TFG²⁶, son todos aquellos” actos *que buscan involucrar a las personas en la tarea de lograr un objetivo específico mediante esfuerzos propios*”, es decir, más de ¼ de los 698 casos indican un alto nivel de participación social en consecución de lograr una serie de objetivos.

Gráfico 3:
Contenido Tuit



Fuente: Elaboración propia

Por su parte, los memes son una variable notable en el presente estudio, reflejando la tendencia de los usuarios a tratar las situaciones con humor y creatividad.

Por otro lado, la variable que se podría clasificar como su análoga – negacionismo – se presenta como una reacción notable, indicando la significativa tendencia de los usuarios a negar la situación experimentada. Respecto de las variables restantes – compromiso, orgullo o problemas técnicos/retrasos – cabe destacar que indican un menor porcentaje del total, aunque de la misma manera que los anteriores, significativo. En su caso, representan a un pequeño estrato de la población analizada, mostrando con el contenido de sus tuits, el orgullo sentido o la preocupación por los problemas que poseen los trenes, en cada uno de sus enunciados.

²⁶ Trabajo Fin de Grado

4.2.5. Análisis del grado de movilización social de los extremeños.

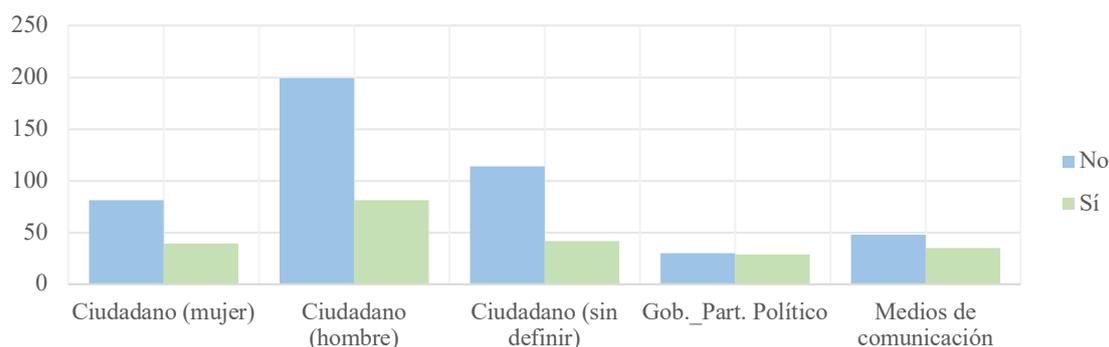
Con el objetivo de analizar los alzamientos de los extremeños, en el presente análisis se trató de poner el foco en el motivo de sus protestas.

Durante el último siglo, se han dado multitud de alzamientos, tanto en materia agraria como económica o de transportes, siendo esta última en la que se centrará en presente Trabajo Fin de Grado.

Esto se representa en el estudio llevado a cabo de la siguiente manera [[Ver Tabla 5](#)]. Por un lado, el 70,9%²⁷ del conjunto de ciudadanos – englobando aquí tanto las mujeres, los hombres, como aquellos sin definir – no se reivindican en contra de las injusticias a partir de X, sin embargo, una proporción significativa, en concreto el 29,1% sí muestran un compromiso notable con la participación activa.

Por otro lado, respecto del grupo institucional, cabe destacar que en comparación con la anterior variable, la diferencia de participación no es tan notable, mostrando que casi la mitad de los actores – 45,1%²⁸ – están involucrados en movilizaciones sociales. Este dato resalta la importancia de los grupos englobados en esta variable – Gobierno y Partidos Políticos – en la promoción y participación de movimientos sociales debido, en parte a su capacidad de movilización e influencia en la población.

Gráfico 4:
Movilización Social * Sexo



Fuente: Elaboración propia

²⁷ Total ciudadanos (mujer, hombre, sin definir) = 556

Movilización no → 394 = 70,9%

Movilización sí → 162 = 29,1%

²⁸ Total institucional (Gob./Part.Político, Medios de comunicación) = 142

Movilización no → 78 = 54,9%

Movilización sí → 64 = 45,1%

4.2.6. La unión de las Comunidades autónomas en la reivindicación de derechos.

Con el propósito de vislumbrar la actividad ciudadana en base a la movilización y repercusión de diferentes tendencias en las plataformas digitales, una parte del presente estudio cualitativo se ha centrado en el análisis de dos de los hashtags más repetidos en el medio social X, #trendignoya y #EXTREN18N [Ver Tabla 6]. Para ello se realizó una comparativa entre el tipo de # y la comunidad autónoma que el usuario tenía registrada en su perfil:



Fuente: Elaboración propia

El análisis muestra que la participación en estas tendencias está fuertemente centrada en Extremadura – y todos aquellos usuarios que no tienen definida su ubicación – lo que refleja un alto grado de preocupación y activismo en la región más afectada por los problemas ferroviarios descritos en el presente estudio. Asimismo, la segunda implicada, la Comunidad de Madrid, muestra un apoyo significativo debido, en parte a su papel como centro del país, inicio/final de la línea ferroviaria o punto de conexión con otras regiones del país.

El dato más curioso de este conjunto de datos es la participación de Nueva York, lo cual se puede deber a la atención internacional de la problemática, o a un español/la desplazada al respectivo país y el cual se encuentra preocupado o afectado por la misma.

En resumen, este análisis destaca cómo las comunidades más afectadas se movilizan a partir de los medios y redes sociales, al igual que se ha de valorar la importancia de la participación local en el apoyo a las regiones más vulnerables y su lucha a favor de la defensa y reivindicación de los problemas sociales o económicos de éstas.

4.3. Principales hallazgos y conclusiones.

A lo largo de este estudio, se han identificado y analizado las diferentes problemáticas y puntos de inflexión relacionados con la red ferroviaria que conecta Madrid y Extremadura. Esta problemática no solo afecta a la eficiencia en el transporte, sino que también tiene repercusiones sociales y económicas significativas, las cuales se expondrán en las siguientes líneas, junto con, como menciona el título, los principales hallazgos de la investigación llevada a cabo.

Dentro del análisis del estado de opinión pública acerca de la problemática ferroviaria existente en la región extremeña, se ha podido constatar que X es uno de los recursos que utilizan los ciudadanos para manifestarse. Al mismo tiempo se ha podido observar que la problemática de este territorio español no es un hecho aislado, pues multitud de usuarios de las diferentes regiones del país apoyan a los extremeños y se unen a su causa en las diferentes manifestaciones tanto físicas como las distribuidas en los medios sociales a partir de hashtags.

En respuesta a la primera pregunta de investigación planteada al inicio del Trabajo Fin de Grado - *¿En qué medida las opiniones expresadas en las redes sociales sobre la problemática ferroviaria son tenidas en cuenta por los responsables políticos en la toma de decisiones?* – cabe destacar que a partir del análisis de la plataforma X, se ha podido observar el grado de impacto de los responsables políticos, y por consecuencia sus propios partidos, en los tuits de los usuarios, al mismo tiempo que se ha vislumbrado una baja participación en este tipo de plataformas, agrupando un 8,5% del total de usuarios analizados. Sin embargo, a pesar del bajo valor de este porcentaje, este grupo no debe subestimarse, pues estos pueden tener un papel crucial en la formulación de políticas e implementación de soluciones a problemáticas como la analizada en el estudio.

Por ello, la participación, sobre todo de los principales representantes de los partidos políticos en X pueden dar pie a la movilización de ingentes cantidades de usuarios, como es el caso de Pedro Sánchez – actual Presidente del Gobierno de España – del cual se ha analizado un tuit con un total de interacción de 3176 en el momento del análisis, o Guillermo Fernández Vara, el cual publicó el siguiente tuit dónde manifestaba que se encontraba en camino a Madrid para acompañar a los extremeños desplazados a la capital para protestar por, como el propio hashtag indica, un tren digno.

El presente tuit tuvo una repercusión total de 1060 interacciones.



Figura 2. Fuente: X

Por otro lado, respondiendo a la segunda pregunta de investigación planteada sobre cómo influyen las redes sociales en la formación de la opinión pública en concreto acerca de la problemática ferroviaria en Extremadura, se debe añadir que las redes y medios sociales han emergido como un poderoso canal de comunicación y participación ciudadana que ha transformado, como se ha podido observar a lo largo del presente trabajo, la manera en la que la sociedad comprende y/o aborda las problemáticas sociales, públicas y políticas. En el contexto específico de análisis de la región extremeña, dónde la situación ferroviaria ha sido, y sigue siendo en la actualidad, objeto de preocupación y debate, plataformas como X han desempeñado un papel significativo en la formación de la opinión pública y en la movilización social entorno a esta problemática por medio de tendencias – hashtags –.

A través del análisis que se ha llevado a cabo en las anteriores páginas, se ha evidenciado que plataformas como X han facilitado el acceso a información tanto diversa como actualizada, ampliando, en cierta forma, las voces de los ciudadanos, promoviendo la movilización y participación activa de su conjunto en la búsqueda de soluciones. La interacción directa que producen este tipo de plataformas ha dado lugar a que ciudadanos y autoridades se relacionen a partir de contenidos multimedia, memes, o la exposición de opiniones y sentimientos.

En este sentido, se puede afirmar que las plataformas en línea como X se presentan como una poderosa herramienta para la participación ciudadana y la construcción de la opinión pública informada y activa en torno a la problemática ferroviaria.

Por último, realizando una visión holística y general del Trabajo Social se puede afirmar que esta disciplina académica puede explorar un amplio abanico de posibilidades para la intervención tanto en el medio rural, como es el presente estudio, como en el medio urbano.

Esta profesión puede aprovechar los medios sociales como X como herramientas para comprender, abordar y mitigar las problemáticas sociales a partir de áreas como el análisis de datos sociales, la participación y empoderamiento comunitario, la educación y concienciación entre otras.

En primer lugar, en relación con el análisis de datos sociales, se podría llevar a cabo, primeramente la identificación de áreas con problemas de transporte, como podrían ser los pequeños pueblos o comarcas que no poseen el acceso al transporte público, lo que genera, en gran medida el aislamiento tanto territorial como social. Para llevar a cabo esta identificación se puede llevar a cabo el análisis de todos aquellos usuarios que reportan problemas frecuentes como retrasos, cancelaciones, condiciones deficientes o incomunicación, para con ello identificar tendencias y patrones que proporcionen información valiosa que ayude al trabajador social a comprender mejor la naturaleza y extensión de la problemática. Además de estos datos proporcionados por plataformas como X, se pueden recopilar testimonios que permitan profundizar en las experiencias y percepciones de los usuarios de la región en relación con la problemática ferroviaria.

Seguidamente, se puede llevar a cabo la participación y empoderamiento comunitario, se promulgará la creación de grupos de difusión y en línea para discutir y abordar la problemática, recurso que dará pie a los usuarios para compartir información, propuestas de mejoras o relatos de experiencias que sirvan para mejorar las actuales políticas. Además, puede ser una forma de fomento conversaciones entre los usuarios y las autoridades responsables del transporte ferroviario, promoviendo un dialogo abierto y constructivo que conduzca tanto a la búsqueda de soluciones como a la propuesta de mejoras, como el servicio y la calidad, pues estos usuarios son, y serán en un futuro, sus potenciales clientes.

Utilizar las redes sociales como plataformas educativas puede dar lugar a la difusión, por parte de los trabajadores y trabajadoras sociales, de información actualizada y precisa sobre ámbitos como los derechos de los ciudadanos en materias como el transporte público. Es decir, se podría educar, de manera creativa sobre cómo presentar quejas por servicios deficientes, explicar los diferentes recursos que los pasajeros tienen a su disposición si suceden dificultades en el trayecto. Asimismo, todo ello promovería una mayor concienciación sobre la importancia del transporte público, las comunidades rurales y la necesidad de invertir en estas.

En conclusión, el uso de plataformas como X ofrece a los profesionales del Trabajo Social, y a la disciplina en general, una gran variedad de oportunidades para abordar las problemáticas sociales más comunes, al mismo tiempo que ofrecen recursos y medios para intervenir en problemáticas de manera integral y efectiva, como la ferroviaria en Extremadura. Aprovechando estos recursos y herramientas digitales, se puede promover la participación comunitaria, el fomento del empoderamiento de los ciudadanos, y concretamente los extremeños, educar y concienciar a la población, o promover cambios políticos y sociales entre otros. Es decir, tomar las redes sociales desde un enfoque colaborativo y centrado en la comunidad proporciona el potencial de generar impactos positivos significativos en la mejora del sistema ferroviario y el bienestar de la población en general, además de dar pie, a las demás comunidades a manifestarse y colaborar si son notables los cambios tanto en la percepción social como en materia política y democrática.

El aislamiento social y territorial de Extremadura se entrelaza estrechamente con la problemática ferroviaria de la región. Abordar ambos aspectos de manera integral es esencial para promover la inclusión social y mejorar la calidad de vida de los extremeños. El trabajo Social, a partir del uso de herramientas sociales como X, puede desempeñar un papel clave en el proceso al facilitar la participación ciudadana, promover el cambio y ofrecer apoyo a quienes enfrentan los efectos del aislamiento.

5. BIBLIOGRAFÍA.

7 Días Extremadura (2022). *Todos los datos del tren que hoy se inaugura en Extremadura*. <https://www.extremadura7dias.com> [Consultado en mayo, 2024].

ADIF Alta Velocidad y Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. *LAV Madrid-Extremadura-Frontera Portuguesa*. <https://www.adifaltavelocidad.es>. [Consultado en mayo, 2024].

Alaya Vicente, F. (2002). Orígenes del movimiento obrero en Extremadura. *Revista de estudios extremeños*, Diputación de Badajoz. Vol. 58, N.º 1, pp. 171-184.

Alonso, L.E. (1998) *La mirada cualitativa en sociología: una aproximación interpretativa*. Ed. Fundamentos, Madrid.

Baranda, A. (2017). *Miles de extremeños de todo el país alzan su voz en Madrid por un tren digno*. Hoy, España. <https://www.hoy.es> [Consultado en abril, 2024].

Barrena, J.E. (2022). *Extremadura en la Historia: el ferrocarril en Extremadura*. Cadena Ser. <https://cadenaser.com> [Consultado en mayo, 2024].

Blanch Sánchez, A. (2013). La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción. *Revista de Estudios Extremeños*. Tomo LXIX, N.º 1, pp. 437-460

Broseta, J. (2022). *El desastre del tren de “Alta Velocidad” Madrid-Extremadura*. Tren y Rail. <https://www.trenyrail.com> [Consultado en mayo, 2024].

Cinca Martínez, J.L. (2003). *La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863*. Kalakorikos N.º 8, pp. 169-204.

Comín Comín, F. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles españoles, Ed. Anaya, Madrid.

- Cuéllar Villar, D. (2005). *El ferrocarril en España siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*. Congreso 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005), Albacete.
- De la Iglesia Ruiz, F. (2009). *El ferrocarril llega a Badajoz 1859-1866*. Historias de Badajoz. <http://historiasdebadajoz.blogspot.com> [Consultado en mayo, 2024].
- El Diario Extremadura (2022). *Extremadura estrena su tren rápido con la asignatura pendiente de convertirlo en AVE en 2023*. El Diario.es <https://www.eldiario.es> [Consultado en mayo, 2024].
- El Diario Extremadura (2024). *El Ave Madrid-Badajoz se anuncia ahora para 2032, y dentro de tres años la electrificación*. El Diario.es <https://www.eldiario.es> [Consultado en mayo, 2024].
- El Periódico Extremadura (2016). *Extremadura convoca la primera manifestación “por un tren digno”*. El Periódico Extremadura, Badajoz. <https://www.elperiodicoextremadura.com> [Consultado en mayo, 2024].
- Federación Castellano Manchega de amigos del Ferrocarril. (s.f.). *Cronología del ferrocarril*. Ciudad Real. <https://www.fcmaf.es> [Consultado en mayo, 2024].
- Fundación del español urgente, Fundéu (2015). *Tuitero, tuitear, tuit y retuit, términos en español*. Fundéu, RAE, Madrid. <https://www.fundeu.es> [Consultado en junio, 2024]
- García, A. (2020). *Memes y políticas de identidad: el poder de la risa en la cultura digital*. Arte y políticas de identidad. Universidad de Murcia. Vol. 23, pp. 144-162.
- Gómez Mendoza, A. (1982). *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*. Ed. Alianza, Madrid.
- Iglesias Casal, I. (s.f.). *Humor en internet: los memes como mecanismo de reinterpretación de la realidad durante la pandemia*. Universidad de Oviedo, Centro Virtual Cervantes. <https://cvc.cervantes.es> [Consultado en mayo, 2024].

InfoLibre (2018). *Mas de 15.000 personas “se mojan” en Cáceres para reivindicar un “tren digno ya” para Extremadura.* <https://www.infolibre.es> [Consultado en mayo, 2024]

Jiménez Vega, M. y Polo Muriel, F. (2005). *Vías para la construcción, el abastecimiento y el ocio madrileño: los ferrocarriles secundarios de Madrid (1881-2005).* Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España. Fundación de los ferrocarriles españoles, Madrid. Vol. 1, pp. 442-495.

Junta de Extremadura (2017). *Extremadura 2030: estrategia de economía verde y circular.* Plan de acción de la Junta de Extremadura.

Junta de Extremadura, CCOO y UGT (2017). *Pacto social y político por el ferrocarril en Extremadura. Movimiento por el tren Ruta de la Plata.* <https://extremadura.ccoo.es> [Consultado en mayo, 2024]

Grijalvo, J. M. (s.f.) *Ley General de Caminos de Hierro (1955).* España. <https://www.grijalvo.com> [Consultado en abril, 2024].

Madrazo Madrazo, S. (1984). *El sistema de transportes en España 1750-1850.* Ed. Turner, Madrid.

Marqués Graells, P. (2000). *Las TIC y sus aportaciones a la sociedad.* DiM, Departamento de Pedagogía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona.

Martín, J.R. (2022). *El tren rápido estrena las vías de la alta velocidad.* Canal Extremadura. <http://www.canalextramadura.es> [Consultado en abril, 2024].

Martínez-Sanz, R., Duránte-Stolle, P. y Simón-Astudillo, I. (2024). *Los memes como discurso de odio: violencia, humor y crítica en torno a la imagen de Irene Montero.* Universidad de Valladolid, España. Vol. 16, N.º. 2

Matamoros, F. (2022). *Promesas en el tiempo: el AVE que nunca llegó.* Canal Extremadura. <http://www.canalextramadura.es> [Consultado en mayo, 2024].

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: ferroviario. Gobierno de España. <https://www.transportes.gob.es> [Consultado en mayo, 2024].
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2020). *Estudio informativo Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa*. Estudio de alternativas fase I, 2020. Anejo N.º 2.
- Montero Morrón, L. (2023). *Extremadura realiza su primer trayecto ferroviario electrificado*. El Periódico Extremadura, Cáceres. <https://www.elperiodicoextremadura.com> [Consultado en mayo, 2024].
- Peris Torner, J. (2012). *Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) y del Oeste de España*. Spanish Rail Way. <https://www.spanishrailway.com> [Consultado en mayo, 2024].
- Real Academia Española: *Diccionario de la lengua española, 23ª ed.* (Versión 23.7 en línea) <https://dle.rae.es> [Consultado en marzo, 2024].
- Rodríguez-Pina, G. (2017). *Miles de extremeños piden en Madrid un tren de calidad para su comunidad*. El País, Madrid. <https://elpais.com> [Consultado en junio, 2024].
- Rubio, C. (2022). *La verdad sobre el “tren rápido” de Extremadura que no pudo ser AVE*. El Debate. <https://www.eldebate.com> [Consultado en mayo, 2024].
- Ruiz-Corbella, M., Juanas-Oliva, A. (2013). *Redes sociales, identidad y adolescencia: nuevos retos educativos para la familia*. ESE, Estudios sobre la educación. N.º 25, pp. 95-113.
- Salinas Ibáñez, J. (2008). *Innovación educativa y uso de las TIC*. Universidad internacional de Andalucía, Sevilla.
- Scandroglio, B., López Martínez, J.S. y San José Sebastián, M.C. (2008). *La Teoría de la Identidad Social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias*. Psicothema. Universidad de Oviedo, España. Vol., 20, N.º 1, pp. 80-89.

- Shifman, L. (2014). *Memes in Digital Culture*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press Essential Knowledge.
- Sola-Morales, S. (2012). *Narrativas mediáticas y construcción de identidades: una perspectiva semiótica entorno a la semiótica de la cultura*. Ed. Fragua. Fundación Ortega-Marañón, pp. 157-165.
- Tajfel, H. (1981). *Human groups and social categories*. Cambridge: Cambridge University Press. (Versión española: Tajfel, H. (1984) grupos y categorías sociales. Barcelona).
- Thompson, A. y Strickland, A. (2004). *Administración estratégica*. Ed. Mc Graw Hill, México.
- Urquijo Valdivielso, J.I., Pérez Rubio, J.A. y Sánchez-Oro Sánchez, M. (2022). *La sociedad de Extremadura desde la sociología: claves para entender una realidad social en transformación*. Universidad de Extremadura, Cáceres.
- Wais San Martín, F. (1975). Ferrocarriles centenarios: el de la línea de Badajoz. *Revistas de obras públicas*. Madrid. N.º 3018.

6. TABLAS.

6.1. Tabla 1:

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
¿En qué año se publicó? * Negacionismo	698	100,0%	0	0,0%	698	100,0%

Tabla cruzada ¿En qué año se publicó? *Negacionismo

		Negacionismo				Total	
		No		Sí		N	%
		N	%	N	%		
¿En qué año se publicó?	2020	68	12,5%	32	20,9%	100	14,3%
	2021	68	12,5%	32	20,9%	100	14,3%
	2022	63	11,6%	37	24,2%	100	14,3%
	2023	130	23,9%	27	17,6%	157	22,5%
	2024	116	21,3%	25	16,3%	141	20,2%
	2017	100	18,3%	0	0,0%	100	14,3%
Total		545	100,0%	153	100,0%	698	100,0%

6.2. Tabla 2:

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
¿Desde qué comunidad autónoma se publicó? * ¿Con qué opción se identifica?	698	100,0%	0	0,0%	698	100,0%

Tabla cruzada ¿Con qué opción se identifica? *Meme*¿En qué año se publicó?

¿En qué año se publicó?	¿Con qué opción se identifica?	Meme				Total	
		No		Sí		N	%
		N	%	N	%		
2020	Ciudadano (mujer)	10	13,9%	7	25,0%	17	17,0%
	Ciudadano (hombre)	33	45,8%	7	25,0%	40	40,0%
	Ciudadano (sin definir)	14	19,4%	13	46,4%	27	27,0%
	Gob. Part. Político	7	9,7%	0	0,0%	7	7,0%
	Medios de comunicación	8	11,1%	1	3,6%	9	9,0%
	Total	72	100,0%	28	100,0%	100	100,0%
2021	Ciudadano (mujer)	6	8,3%	5	17,9%	11	11,0%
	Ciudadano (hombre)	36	50,0%	13	46,4%	49	49,0%
	Ciudadano (sin definir)	22	30,6%	10	35,7%	32	32,0%
	Gob. Part. Político	4	5,6%	0	0,0%	4	4,0%
	Medios de comunicación	4	5,6%	0	0,0%	4	4,0%
	Total	72	100,0%	28	100,0%	100	100,0%
2022	Ciudadano (mujer)	6	7,4%	2	10,5%	8	8,0%
	Ciudadano (hombre)	33	40,7%	8	42,1%	41	41,0%
	Ciudadano (sin definir)	21	25,9%	7	36,8%	28	28,0%
	Gob. Part. Político	7	8,6%	0	0,0%	7	7,0%
	Medios de comunicación	14	17,3%	2	10,5%	16	16,0%
	Total	81	100,0%	19	100,0%	100	100,0%
2023	Ciudadano (mujer)	24	18,8%	10	34,5%	34	21,7%
	Ciudadano (hombre)	72	56,3%	10	34,5%	82	52,2%
	Ciudadano (sin definir)	14	10,9%	9	31,0%	23	14,6%
	Gob. Part. Político	4	3,1%	0	0,0%	4	2,5%
	Medios de comunicación	14	10,9%	0	0,0%	14	8,9%
	Total	128	100,0%	29	100,0%	157	100,0%
2024	Ciudadano (mujer)	24	23,1%	10	27,0%	34	24,1%
	Ciudadano (hombre)	37	35,6%	14	37,8%	51	36,2%

		Ciudadano (sin definir)	14	13,5%	12	32,4%	26	18,4%
		Gob. Part. Político	4	3,8%	0	0,0%	4	2,8%
		Medios de comunicación	25	24,0%	1	2,7%	26	18,4%
		Total	104	100,0%	37	100,0%	141	100,0%
2017	¿Con qué opción se identifica?	Ciudadano (mujer)	16	16,0%	0	0,0%	16	16,0%
		Ciudadano (hombre)	17	17,0%	0	0,0%	17	17,0%
		Ciudadano (sin definir)	20	20,0%	0	0,0%	20	20,0%
		Gob. Part. Político	33	33,0%	0	0,0%	33	33,0%
		Medios de comunicación	14	14,0%	0	0,0%	14	14,0%
		Total	100	100,0%	0	100,0%	100	100,0%
Total	¿Con qué opción se identifica?	Ciudadano (mujer)	86	15,4%	34	24,1%	120	17,2%
		Ciudadano (hombre)	228	40,9%	52	36,9%	280	40,1%
		Ciudadano (sin definir)	105	18,9%	51	36,2%	156	22,3%
		Gob. Part. Político	59	10,6%	0	0,0%	59	8,5%
		Medios de comunicación	79	14,2%	4	2,8%	83	11,9%
		Total	557	100,0%	141	100,0%	698	100,0%

6.3. Tabla 3:

Estadísticos
¿Cuál es su interacción total?

N	Válido	698
	Perdidos	0
	Media	148,23
	Error estándar de la media	43,302
	Mediana	7,00
	Moda	0
	Desv. estándar	1144,037
	Varianza	1308819,767
	Asimetría	14,713
	Error estándar de asimetría	,093
	Curtosis	243,464
	Error estándar de curtosis	,185
	Rango	21181
	Mínimo	0
	Máximo	21181
	Suma	103465
Percentiles	25	1,00
	50	7,00
	75	24,00

6.4. Tabla 4:

Resumen de caso

	Válidos		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Resp_Mult ^a	698	100,0%	0	0,0%	698	100,0%

a. Grupo de dicotomía tabulado en el valor 1.

Respuesta Múltiple frecuencias

		Respuestas		Porcentaje de casos
		N	Porcentaje	
Resp_Mult ^a	Movilización Social	226	31,3%	32,4%
	Meme	141	19,5%	20,2%
	Negacionismo	153	21,2%	21,9%
	Compromiso	83	11,5%	11,9%
	Probl. Téc/Retraso	64	8,9%	9,2%
	Orgullo	55	7,6%	7,9%
	Total	722	100,0%	103,4%

a. Grupo de dicotomía tabulado en el valor 1.

6.5. Tabla 5:

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
¿Con qué opción se identifica? * Movilización Social	698	100,0%	0	0,0%	698	100,0%

Tabla cruzada ¿Con qué opción se identifica? * Movilización Social

		Movilización Social				Total	
		No		Sí		N	%
		N	%	N	%		
¿Con qué opción se identifica?	Ciudadano (mujer)	81	17,2%	39	17,3%	120	17,2%
	Ciudadano (hombre)	199	42,2%	81	35,8%	280	40,1%
	Ciudadano (sin definir)	114	24,2%	42	18,6%	156	22,3%
	Gob. Part. Político	30	6,4%	29	12,8%	59	8,5%
	Medios de comunicación	48	10,2%	35	15,5%	83	11,9%
	Total	472	100,0%	226	100,0%	698	100,0%

6.6. Tabla 6:

Resumen de procesamiento de casos

	Válido		Casos Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
¿Desde qué comunidad autónoma se publicó? * ¿De qué # se trata?	698	100,0%	0	0,0%	698	100,0%

Tabla cruzada ¿Desde qué comunidad autónoma se publicó? * ¿De qué # se trata?

Recuento

		¿De qué # se trata?		Total
		#trendignoya	#EXTREN18N	
¿Desde qué comunidad autónoma se publicó?	Sin definir	182	37	239
	Extremadura	184	46	286
	Castilla La Mancha	17	0	17
	Galicia	4	0	4
	Murcia	1	0	2
	Nueva York	0	6	6
	Com. Madrid	62	5	84
	Andalucía	12	2	16
	Cataluña	8	0	9
	País Vasco	3	0	3
	Princ. Asturias	1	0	1
	Islas Canarias	3	0	4
	Com. Valenciana	6	0	6
	Castilla y León	16	0	17
	Sin definir	1	2	4
Total	500	98	100	698

7. ABREVIATURAS.

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
TFG	Trabajo Fin de Grado
PSOE	Partido Socialista Obrero Español
PP	Partido Popular
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UGT	Confederación Sindical Unión General de Trabajadoras y Trabajadores de España
CCOO	Confederación Sindical de Comisiones Obreras
CREEX	Confederación Regional Empresarial Extremeña

8. FIGURAS.

8.1. Figura 1.

Red Ferroviaria	
Longitud Red Ferroviaria :	15.652 km
Red de ancho ibérico :	11.211 km
Red de ancho estándar :	3.030 km
Red de ancho mixto :	245 km
Red de ancho métrico :	1.193 km
Número de estaciones :	1.496
Terminales transporte mercancías :	38
Nº Circulaciones trenes/año :	2.023.057

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

9. MAPAS.

9.1. Mapa 1: Red ferroviaria existente en España en 1865.



Fuente: Miguel Jiménez Vega (2005)²⁹

²⁹ Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Elaboración de Miguel Jiménez Vega del Programa de Historia de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles