

Huelga en “El Prat”. Análisis de prensa de la ocupación de pistas

Elvira Santiago Gómez
Universidad de A Coruña

I. INTRODUCCIÓN

En este artículo se presentan los primeros resultados de la investigación “Análisis mediático de la ocupación de pistas del aeropuerto de El Prat” en la que hemos estado trabajando los últimos meses. En esta investigación proponíamos que los acontecimientos ocurridos el día 28 de julio de 2006, derivados de la ocupación de pistas del aeropuerto de El Prat por parte de un grupo de trabajadores de dicho aeropuerto, habían constituido, tanto por su carácter radical como por su proyección mediática, un novedoso escenario para la conflictividad laboral.

Cabe suponer que esta nueva forma de reivindicación, debido a su carácter estratégico y a su clara implicación en la seguridad aeroportuaria, ha afectado de modo inusitado a la rápida consecución de las reivindicaciones planteadas por el colectivo ocupante. Es por ello que parece conveniente de cara a la planificación de la seguridad aeroportuaria tener en cuenta la posibilidad de una conducta imitativa en otros grupos reivindicativos.

Por todo lo expuesto consideramos necesario realizar un análisis mediático de los contenidos y del tratamiento informativo que se ha dado a los sucesos, que se pudiese contrastar con valoraciones procedentes de informantes clave, protagonistas del suceso, a fin de poder prevenir comportamientos imitadores de la acción objeto de estudio.

La importancia del enfoque y del tratamiento de la información sobre sucesos críticos efectuada por los medios de comunicación es crucial en la gestión de cualquier situación de crisis. Esta circunstancia ha sido puesta de manifiesto por destacados autores (Harrison, 1999; Sicard 1997; Ogrizeck y Guillery, 1997). En efecto, nuestro grupo de investigación ha tenido ocasión de mostrar en el libro *Riesgos colectivos y situaciones de crisis: el desafío de la incertidumbre* cómo los medios de comunicación representan un genuino regulador de la presión social y política en la gestión de crisis, y por tanto, involuntariamente, pueden influir con sus opiniones y valoraciones en la realización de acciones colectivas que pueden ser puestas en práctica por grupos sociales o políticos con cierto afán de notoriedad (Ruano, 2005).

II. OBJETIVOS

Los tres objetivos que nos planteamos en el proyecto tenían que ver con la seguridad aeroportuaria, con la credibilidad de las instituciones concernidas en el acontecimiento y con las etapas del seguimiento mediático del suceso. En definitiva, nuestros objetivos en la investigación fueron:

1. *Análisis de la gestión de la seguridad aeroportuaria a través del tratamiento mediático recibido.* Las Instituciones a las que se alude en las noticias de referencia son diversas, y entre ellas nos interesan las noticias referentes a la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Delegación del Gobierno y el Ministerio del Interior. A este respecto, en una investigación en la que ha trabajado nuestro grupo de investigación “La actuación de las Fuerzas Armadas: actitudes y opiniones de la población afectada por el Prestige”, se ha puesto de manifiesto que los medios de comunicación adquieren gran importancia a la hora de difundir y transmitir noticias, valoraciones y juicios de opinión sobre las actuaciones desarrolladas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en aquellas circunstancias de histórica repercusión socio-política y mediática.
2. *El estudio sobre la imagen pública y la credibilidad de las instituciones concernidas por el suceso.* La imagen transmitida por los medios de comunicación acerca de los distintos sujetos participantes puede influir de manera decisiva en la gestión posterior de otras situaciones similares en las que puedan intervenir estas instituciones, desde los organismos y empresas implicados (AENA, Guardia Civil, Iberia, etc.) hasta los propios sindicatos y trabajadores (Comités de empresa, Secciones sindicales, etc.) afectando de manera especial a la credibilidad de los ciudadanos en general.

3. Finalmente, *el seguimiento del desarrollo mediático de los acontecimientos* nos permite señalar en el tiempo los distintos temas y focos de atención desde los que la narrativa periodística trata el devenir del suceso, desde la problemática de los usuarios, la conflictividad laboral, la judicialización del suceso o la propia dimensión política del acontecimiento. Se trata por tanto de seguir la narrativa en la que se inscribe el fenómeno, anticipando lo que debe ser una efectiva comunicación de las instituciones intervinientes en acontecimientos críticos.

Los medios de comunicación objeto de esta investigación fueron seleccionados de acuerdo con dos criterios:

- A. En atención a su cercanía con el problema se analizaron los diarios: La Vanguardia, El Periódico de Catalunya y Avui.
- B. En atención a la amplitud de su difusión se analizaron: El País¹⁵⁴, El Mundo y ABC.

En este artículo analizaremos el contenido de las noticias publicadas en los medios de comunicación seleccionados el 29, 30 y 31 de julio de 2006 ya que son los días de mayor densidad informativa y contenido relevante en el tratamiento de la crisis aeroportuaria. Tras los sucesos del 28 de julio, el día 29 el interés por los acontecimientos derivados de la ocupación de pistas llega a las portadas de todos los medios de comunicación y la presencia de noticias relacionadas con estos hechos es notoria durante ese día y los siguientes. Tomamos el día 31 como fecha final del análisis por ser el día de cierre oficial de la crisis mediante el comunicado de AENA en el que se afirma que a las 19 horas del día 31 de julio la actividad del Aeropuerto de Barcelona se desarrolla con absoluta normalidad.

III. METODOLOGÍA

A fin de alcanzar los objetivos propuestos, realizaremos un estudio en el que combinaremos el análisis cuantitativo y cualitativo de las noticias seleccionadas. Mediante el análisis cuantitativo se hará referencia al número de noticias seleccionadas en cada medio a fin de conocer aquellas que han dedicado más o menos espacio al problema objeto de estudio, a la extensión dedicada y a la ubicación dentro del periódico.

Mediante el análisis cualitativo descubriremos los marcos interpretativos en los que se pueden clasificar las noticias, estos marcos interpretativos podrían

¹⁵⁴ En el caso de los diarios El País y El Mundo se seleccionaron también las noticias publicadas en la sección "Cataluña" de la edición catalana de sendos medios.

denominarse también *macroestructuras semánticas* según los autores del Análisis Crítico del Discurso (ACD). Las bases en las que se asienta el ACD son:

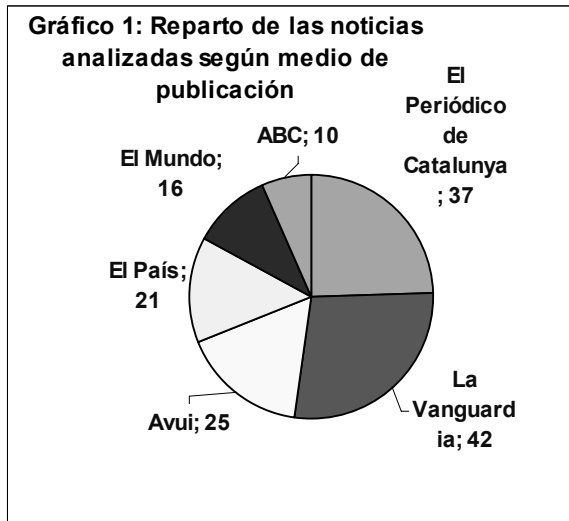
1. El lenguaje es un fenómeno social.
2. No sólo los individuos sino también las instituciones y los grupos sociales poseen significados y valores específicos que se expresan de forma sistemática por medio del lenguaje.
3. Los textos son las unidades relevantes del lenguaje en la comunicación, los lectores o los oyentes no son receptores pasivos en su relación con los textos. (Wodak y Meyer 2003).

Identificando y analizando los temas o macroestructuras en las que se inscriben las noticias podremos descubrir la imagen que se pretende transmitir de los acontecimientos y de las instituciones implicadas. Cabe recordar que los medios y los periodistas enfocan la realidad proporcionando al público una manera de interpretar los hechos. Los medios asientan la agenda de temas con los que los ciudadanos juzgarán a los personajes públicos (Canel, 1999). De este modo los lectores se forman una opinión de los acontecimientos que tendrá matices distintos según se enfoque el contenido de la información, de ahí la relevancia de un análisis pormenorizado de los diferentes marcos interpretativos.

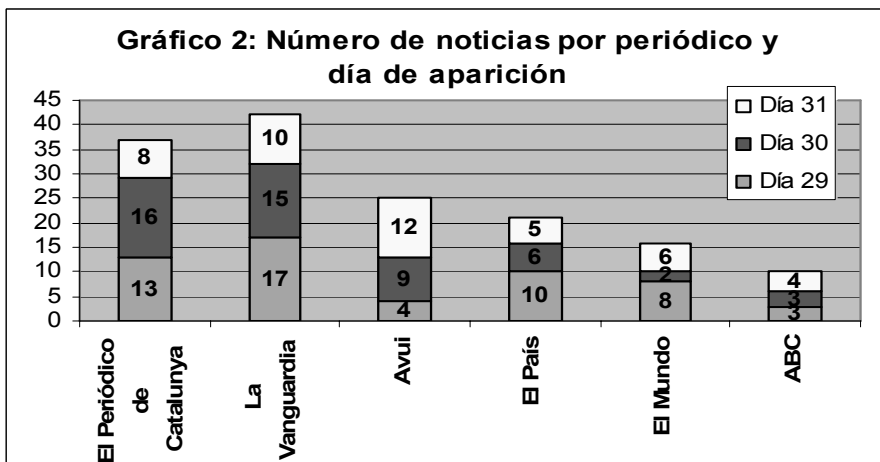
IV. ANÁLISIS DE LAS NOTICIAS

4.1. Análisis Cuantitativo

Número de noticias: A la hora de seleccionar las noticias objeto de análisis se han buscado aquellas cuyo contenido hiciera referencia a la huelga en el Aeropuerto de El Prat o a sus consecuencias. En total, se han seleccionado 151 noticias correspondientes a los días 29, 30 y 31 de Julio que se publicaron en los diarios La Vanguardia, El Periódico de Catalunya, Avui, El Mundo, El País y ABC. El reparto de estas noticias por periódicos lo encontramos en los Gráficos 1 y 2:

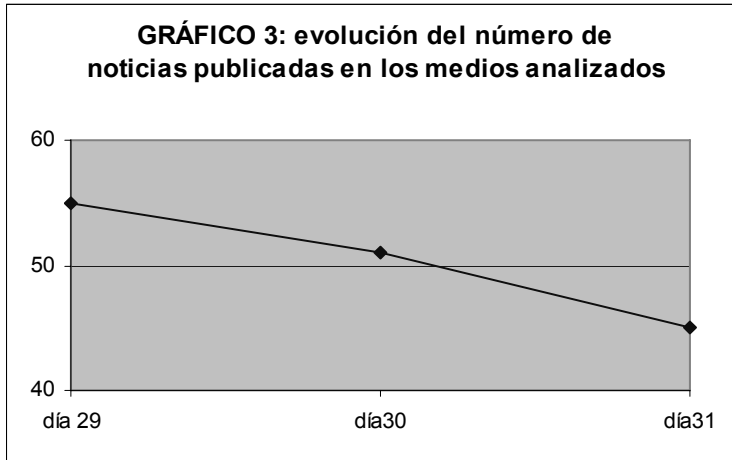


Como puede verse en el volumen de noticias seleccionadas, son La Vanguardia (42 noticias), El Periódico de Catalunya (37 noticias) y Avui con (25 noticias) los diarios que más noticias dedican al tratamiento de la crisis aeroportuaria. Recordemos que se trata también de los periódicos más cercanos al acontecimiento.

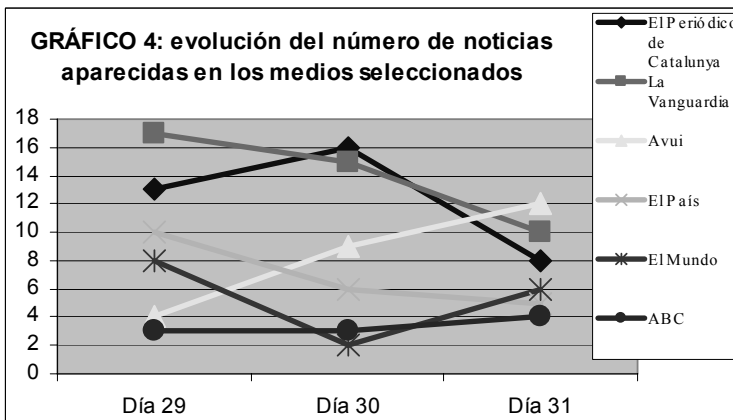


En el Gráfico 2 observamos la distribución de las noticias según día de aparición a fin de ir descubriendo cómo ha sido la evolución en la cobertura de cada medio.

La Vanguardia es el medio que más noticias incluye el día 29, seguido de El Periódico de Catalunya con 16 noticias el día 30 frente a las 15 de La Vanguardia, situación que se vuelve a invertir el día 31. En el resto de periódicos el volumen de noticias oscila según el día, destacando las 12 noticias seleccionadas en el diario Avui el día 31, frente a las 4 del día 29. El País comienza con 10 noticias que se reducen a 5 el día 31. ABC se mantiene a lo largo de los días prácticamente sin variaciones mientras que en El Mundo nos encontramos con cierto desequilibrio en el reparto.



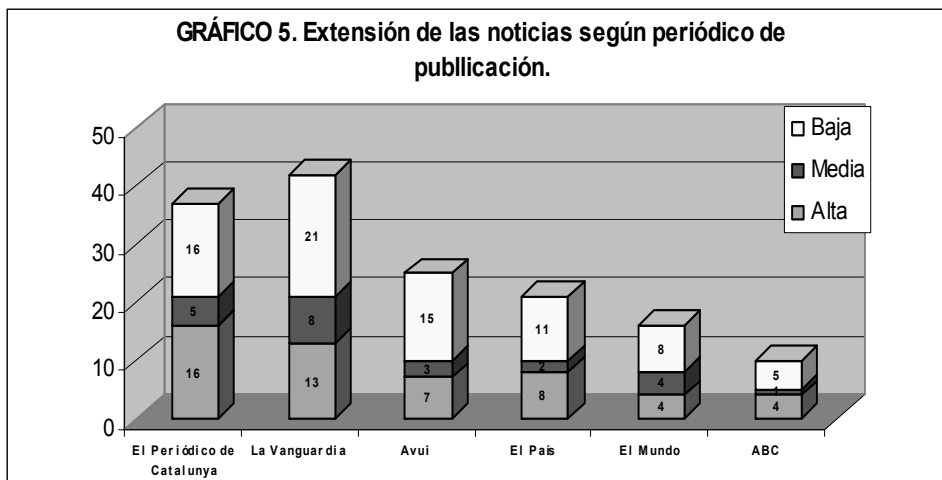
En los siguientes gráficos (gráfico 3 y gráfico 4) podemos observar la evolución global del volumen de noticias a lo largo de los tres días estudiados.



Como vemos, es el día 29 el que mayor número de noticias concentra, número que va decayendo los días siguientes. En los distintos medios de comunicación se aprecian diferentes comportamientos (gráfico 4): Avui y ABC comienzan con una cobertura menor de noticias, que va aumentando con el paso de los días; La Vanguardia y El País comienzan con un volumen de noticias elevado que luego van reduciendo paulatinamente; El Periódico de Catalunya aumenta la cantidad de noticias entre los días 29 y 30 y luego vuelve a disminuir entre los días 30 y 31; El Mundo presenta un comportamiento contrario, disminuye el número de noticias entre los días 29 y 30 y aumenta entre los días 30 y 31.

Extensión de las noticias

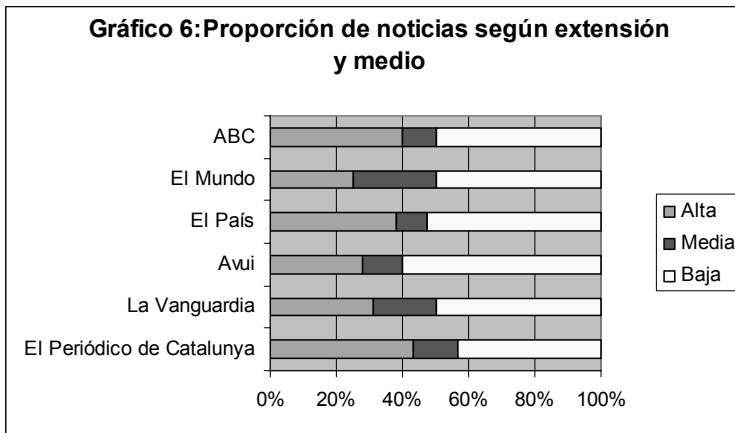
En cuanto a la extensión de cada una de las noticias en los medios las hemos clasificado en noticias de Alta, Media y Baja extensión. Noticias de alta extensión serán aquellas noticias que ocupan más de la mitad de una página o una página completa, pudiendo incluso extenderse a las siguientes. Noticias de extensión media serán aquellas cuya amplitud ronda la mitad de una página. Finalmente, hemos clasificado como noticias de extensión baja, aquellas noticias que no superan una columna o un cuarto de página.



Como se observa en el Gráfico, se han analizado 52 noticias de extensión alta, 23 de extensión media y 76 de extensión baja. El periódico con mayor número de noticias de alta extensión es El Periódico de Catalunya, con 16 noticias que superan la media página. En La Vanguardia, medio del que se seleccionó mayor número de noticias, vemos que priman aquellas con una extensión baja

sobre las de extensión media o alta. Lo mismo sucede con Avui, El País, el Mundo y ABC en las que predominan las noticias de extensión baja.

Profundizando un poco más, en el gráfico 6 se toma la proporción de noticias de Alta, Media y Baja extensión analizadas en cada medio a fin de evitar las distorsiones provocadas por el volumen. Descubrimos cómo a pesar de que el diario ABC era el que menor número de noticias dedicaba al suceso, es uno de los diarios con mayor proporción de noticias de alta extensión junto con El País y El Periódico de Catalunya. Las noticias de extensión media aparecen con mayor intensidad en el diario El Mundo. Por último, Avui es el diario con mayor proporción de noticias de baja extensión.



Secciones en las que se enmarcan las noticias

En El Periódico de Catalunya nos encontramos con que la mayoría de las noticias aparecen en una sección que lleva como título “El Tema del Día”, sección que se ocupa de manera íntegra con noticias relacionadas con este acontecimiento. En La Vanguardia observamos la misma estrategia, en este caso la sección lleva el título “Vivir en Verano”. En el caso de los periódicos El Mundo y El País, nos encontramos con que las noticias relacionadas con la crisis aparecen en su mayoría en la sección dedicada a Cataluña; debemos recordar que de estos dos medios se ha analizado para este artículo la edición catalana y es por ello que encontramos una sección dedicada a esta Comunidad Autónoma. En el diario Avui destaca la numerosa presencia de noticias en las secciones dedicadas a economía y empresas. Común a todos es la aparición de artículos en las secciones de opinión en los que se hace referencia a los acontecimientos ocurridos en el Aeropuerto de El Prat.

4.2. Análisis Cualitativo

En este análisis trataré de identificar los marcos interpretativos o las macroestructuras semánticas que aparecen en las noticias. Las macroestructuras semánticas son definidas por Van Dijk como los temas que representan el asunto "de que trata" el discurso, los temas a su vez son el significado global que se establece mediante la producción y la comprensión del discurso. Debido a que los receptores o lectores no pueden memorizar y manejar todos los detalles del significado de un discurso, organizan mentalmente estos significados mediante temas globales. Los temas tienen que ser inferidos del discurso mediante el análisis del contenido del corpus de la noticia y de los titulares de la misma. (Wodack y Meyer, 2003).

Siguiendo estas indicaciones los bloques temáticos que se han identificado en el análisis serían los que se detallan seguidamente.

Noticias que hacen referencia al bloqueo del aeropuerto

En este bloque encontramos las noticias cuyo contenido se refiere a la explicación de lo sucedido o a una descripción de los hechos en torno a la huelga. Hemos decidido incluir este apartado para poder contar con una breve aproximación al enfoque que cada medio adopta ante los acontecimientos. Lo primero que nos llama la atención es la coincidencia a la hora de resaltar la ilegalidad de la protesta, las primeras noticias que aparecen en los medios el día 29 de Julio se dedican a denunciar la ilegalidad de la huelga, calificándola en muchas ocasiones como salvaje.

La siguiente noticia hace alusión al carácter ilegal de la huelga así como a las horas de colapso y al número de viajeros afectados:

"un paro ilegal de más de 11 horas atrapa a 200.000 viajeros en El Prat"

El Periódico de Catalunya, 29 de julio de 2006.

En esta línea temática encontramos la siguiente incluida en la sección de opinión en la que se añade datos sobre el origen de la protesta y el papel de los sindicatos:

"bloqueo irresponsable contra los ciudadanos (...) la paralización de El Prat con 200.000 perjudicados no está justificada por ninguna reivindicación laborales"

El Periódico de Catalunya, 29 de julio de 2006.

En La Vanguardia encontramos también noticias relacionadas con este tema en las que se califica la huelga como un hecho intolerable y al paro en los

servicios como un “parón salvaje” por no seguir las normas establecidas a la hora de ejercitar el derecho, se habla también de sabotaje por parte de los trabajadores:

“Intolerable es lo sucedido ayer en el aeropuerto de Barcelona. En un país democrático en el que los derechos de huelga, de manifestación y de expresión están debidamente amparados por la constitución y regulados por las leyes, no puede aceptarse que un grupo de trabajadores decida hacer un paro salvaje y mucho menos sabotear el funcionamiento del transporte aéreo”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006.

En El País encontramos la siguiente noticia en la que se combina la descripción de los sucesos y la consideración de la huelga como caótica, salvaje, destacando en contraposición el carácter pacífico de las protestas de la población afectada:

“El aeropuerto de El Prat vivió ayer una jornada caótica por una huelga salvaje (...) un imprevisto y monumental caos coincidiendo con el inicio de la operación salida (...) pese a las graves molestias las protestas fueron en todo momento civilizadas”

El País, 29 de julio de 2006.

Los periódicos también quieren destacar en estas primeras noticias el comportamiento educado y paciente de la mayoría de los afectados, que poco a poco se fue tornando en acciones desesperadas fruto del cansancio y la indignación:

“paciencia y mucho móvil en Barajas”

El País, 29 de julio de 2006

“lo estoy pasando fatal. Tengo un niño de seis meses y la gente me empuja. Esto saca lo peor de cada uno”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006.

Noticias relacionadas con la gestión de la seguridad aeroportuaria

Como se adelantó en la presentación del proyecto, gran número de las noticias seleccionadas hacen referencia a las instituciones que intervienen en la gestión aeroportuaria, se trata de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Delegación del Gobierno y el Ministerio de Fomento. Es por ello que se divide este bloque temático de noticias en tres apartados.

A) La actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

La imagen que se transmite desde los medios de comunicación de la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la crisis fue la de una actuación responsable teniendo en cuenta los riesgos de que se recrudeciera la protesta en caso de que se "cargase contra los manifestantes". Haciendo alusión a este tema, encontramos las siguientes noticias:

"Rangel dice que no se desalojó porque el riesgo era muy alto; una carga policial no puede acarrear mayores males que los que intenta evitar, hicimos bien en aguantar y esperaremos (...) el conflicto sólo podía terminar con una solución consensuada"

El Periódico de Catalunya, 30 de julio de 2006

"las autoridades estuvieron todo el día debatiendo si la policía debía intervenir para despejar las pistas. La alternativa podía ser un endurecimiento de las protestas"

El País, 29 de julio de 2006.

A pesar de que la imagen dominante es la anterior, encontramos noticias que consideran la acción policial y de la Guardia Civil insuficiente y se acusa de una falta de intención por aliviar la situación que podría esconder algún otro interés:

"¿no dispone de mangueras la fuerza pública barcelonesa? Que se sepa, hay muchos procedimientos no incendiarios para disolver una manifestación cuando se dispone de voluntad de hacer"

ABC, 30 de julio de 2006.

Por último encontramos un conjunto de noticias referidas a las consecuencias más negativas que se desprenden de la actuación de las Fuerzas Armadas y, en concreto, de la Guardia Civil, en las que se hace alusión a las detenciones y daños físicos causados:

"cuando se produjo la carga de la Benemérita, los piquetes descargaron extintores contra los agentes y durante la huida varios huelguistas resultaron contusionados"

La Vanguardia, 29 de julio de 2006

"los agentes practicaron al menos siete detenciones por la ocupación ilegal de la plataforma"

El País, 29 de julio de 2006.

B) La Gestión de la Delegación del Gobierno

Las noticias que se refieren a la gestión o al papel de la Delegación del Gobierno en la crisis se dividen a su vez en dos bloques. En primer lugar encontramos noticias que hacen referencia a las dificultades a la hora de tomar una decisión sobre si deben actuar las Fuerzas de Seguridad o no:

“la Delegación del Gobierno dudó a la hora de usar la fuerza. (...) la decisión que durante horas estuvo meditando fue la de utilizar la fuerza para despejar las pistas del aeropuerto de El Prat o ganar tiempo a la espera de una solución que tardaba en llegar”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006.

Otro conjunto de noticias se refieren a la responsabilidad del Gobierno Central en la Crisis, se acusa al Gobierno de permitir que se produzca una situación propia de una *“República Bananera”*:

“Unanimidad en las críticas de los sectores económicos catalanes encabezados por la cámara del comercio de Barcelona y también de los partidos políticos que responsabilizan al gobierno de la caótica situación y de la bananera imagen que se proyectó”

ABC, 30 de julio de 2006.

El diario Avui, por su parte, realiza un sondeo de opinión en el que se pregunta a los lectores de quién es la responsabilidad de lo ocurrido, siendo las alternativas El Gobierno, AENA e IBERIA y obteniendo como resultado un 55% de votos que achacan al Gobierno la responsabilidad de lo ocurrido.

C) La Gestión del Ministerio de Fomento

En todas las noticias que hacen referencia a la actuación del Ministerio de Fomento en la crisis nos encontramos que se enfocan hacia la solicitud de medidas contundentes dirigidas a que la situación no se vuelva a producir:

“La Ministra de Fomento Magdalena Álvarez estudia duras medidas administrativas y económicas contra Iberia por su actuación en la crisis del aeropuerto”

La Vanguardia, 30 de julio de 2006

“La Ministra prometió una actuación contundente para que estos acontecimientos no se vuelvan a producir”

El País, 30 de julio de 2006.

Pero también encontramos noticias en las que esta reivindicación se combina con la solicitud de comparecencia de la ministra ante las Cortes para dar

una explicación de lo ocurrido. Comparecencia que, como sabemos, se produjo una semana después y en la que la Ministra fue interrogada por los grupos parlamentarios acerca del origen, responsabilidad y soluciones de la crisis:

“la Ministra de Fomento Margarita Álvarez ha pedido comparecer ante las Cortes para dar cuenta de lo sucedido y ha abierto la investigación que anunció el sábado para depurar responsabilidades. Que no le tiemble el pulso”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006.

Noticias referidas a las instituciones concernidas en la crisis

Mediante el seguimiento de las noticias en las que se hace referencia a las instituciones concernidas o relacionadas con la crisis se pretende analizar la imagen pública y la credibilidad transmitida por los medios de comunicación acerca de los distintos sujetos participantes ya que esta imagen puede influir de manera decisiva en la gestión de otras situaciones similares en las que puedan intervenir las mismas instituciones.

A) AENA

En cuanto a la imagen que los medios transmiten de AENA encontramos divergencias entre aquellas noticias que la eximen de responsabilidad en la crisis y que se centran en la ayuda prestada a los pasajeros que se encontraron en el aeropuerto, proporcionando tanto comida como servicios de atención a los más pequeños, e incluso poniendo en marcha dispositivos especiales que aliviasen la situación o que permitiesen tramitar las reclamaciones de los afectados por la huelga:

“El aeropuerto abre una guardería y reparte pañales y politos gratis. El operativo especial de AENA pensó en los más pequeños”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006

“un intenso plan de choque de la compañía AENA duplica las plantillas y alivia el caos”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006.

Otro conjunto de noticias se refiere a la falta de previsión de la compañía ante la posibilidad de que se desencadenase una crisis ante la decisión tomada, incluso valorando en algunas ocasiones la concesión de los servicios como una provocación:

“Para Llamazares la decisión de conceder el servicio en tierra a otras empresas a pocos días de las vacaciones fue quizá una provocación y pecó de falta de delicadeza e inteligencia”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006.

En esta línea encontramos también la siguiente noticia en la que se llama la atención sobre la falta de previsión de las consecuencias sociales, añadiendo que habría sido conveniente negociar con los sindicatos:

“AENA toma esta decisión de forma unilateral teniendo en cuenta razones económicas legítimas, pero sin observar ni de lejos las consecuencias sociales. AENA debió negociar con los sindicatos para no favorecer la demagogia”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006.

Por último, aparecen noticias que critican duramente a la compañía acusándola de no haber estado a la altura durante la crisis y de no haber sido capaz de solucionar el conflicto mediante el diálogo:

“AENA tampoco estuvo a la altura para atender a las necesidades de los miles de usuarios del aeropuerto que se fueron acumulando a lo largo de una jornada caótica”

El País, 30 de julio de 2006

“la petición de responsabilidades debería llegar también a AENA por no haber sabido actuar con la rapidez necesaria para resolver el conflicto por la vía del diálogo y la negociación (...) una vez más la mala gestión de AENA e IBERIA han perjudicado a la ciudad de Barcelona”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006.

Encontramos así mismo una noticia en la que se recoge uno de los lemas o eslóganes que circulaban entre los afectados en el que se dice:

“AENA da pena”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006.

Pero aún existen críticas más duras, llegando a calificar a la compañía como “ente fantasmagórico” que actúa para acabar con las infraestructuras catalanas:

“AENA, un ente fantasmagórico empeñado en estrangular lentamente, regodeándose de ello, la infraestructura estratégica más importante de Cataluña”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006.

B) Iberia

La imagen que los medios transmiten de Iberia está cargada de matices negativos, se entiende que es la empresa responsable del caos y desconcierto

que ha tenido lugar. Únicamente encontramos una que no sigue esta línea y en la que se agradece la adopción de medidas que minimizaron el colapso:

“La adopción de medidas extraordinarias por parte de AENA, IBERIA y EUROHANDLING minimizó ayer el impacto del colapso que por tercer día sufría el aeropuerto”

ABC, 31 de julio de 2006.

El resto de noticias hace referencia a la necesidad de que Iberia hubiese reaccionado antes para evitar que se agravase la situación:

“La huelga fue imprevista, pero menos imprevista de los que se ha dicho: en la madrugada del viernes ya circulaba el aviso de que se iba a armar una muy gorda, Iberia tardó en reaccionar más de lo aceptable”

El Periódico de Catalunya, 30 de julio de 2006.

En la misma línea pero añadiendo que no sólo se actuó tarde sino que también se actuó mal, encontramos:

“Iberia reaccionó tarde y mal (...) la solución alcanzada es inaceptable porque otorga réditos a la huelga salvaje y porque alienta a que intolerables acciones como éstas se repitan en otros escenarios”

El Mundo, 30 de julio de 2006.

Profundizando en el contenido de las medidas tomadas, otro grupo de noticias se dirige a recordar que es Iberia la que debe buscar alternativas que solucionen la situación de sus pasajeros, por ejemplo desviando los aviones hacia otros aeropuertos o facilitando rutas alternativas:

“¿qué responsabilidad tiene Iberia con sus pasajeros? En un caso como el del paro salvaje del viernes, Iberia es responsable de buscar rutas alternativas para sus pasajeros”

El Periódico de Catalunya, 30 de julio de 2006.

En cuanto a las sanciones que debería adoptar la empresa para recriminar a sus trabajadores encontramos la siguiente noticia en la que se destaca la dificultad de tomar medidas recriminatorias:

“corresponde a la empresa la difícil decisión de ejecutar sanciones disciplinarias laborales que nuestro ordenamiento jurídico posibilita”

La Vanguardia, 30 de julio de 2006.

Otro bloque de noticias destacan por ser las que depositan mayor carga negativa en su crítica hacia la gestión y actuación de Iberia, entre ellas destacan

aquellas que se centran en la denuncia de la falta de dispositivos que facilitasen las reclamaciones de los afectados por la huelga:

“el aeropuerto recupera una cierta normalidad pero Iberia no facilita a los pasajeros el derecho a reclamar”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006

“La compañía Iberia no estableció ayer como tampoco lo hizo los dos días anteriores ningún dispositivo especial para facilitar las reclamaciones que pretendían cursar miles de pasajeros que han sufrido pérdidas”

El Periódico de Catalunya, 31 de julio de 2006.

Por último, encontramos aquellas noticias en que se acusa a la compañía de no haber actuado con diligencia y de ser una empresa incompetente. Como sucedía también en el caso de la imagen de AENA, se llegan a reproducir eslóganes que circulaban entre la gente en los que se hace alusión a Iberia mediante frases del estilo “Iberia es una miseria” o “Iberia nunca más”:

“decenas de miles de ciudadanos se han visto implicados de una u otra manera en el ilegal uso del derecho a huelga, sobrepasados por la incompetencia sin límites de la compañía Iberia”

La Vanguardia, 30 de julio de 2006

“la pintada que apareció ayer en la terminal B del aeropuerto barcelonés “Iberia una miseria” (...) era harto elocuente”

La Vanguardia, 30 de julio de 2006.

C) Sindicatos

Entre las noticias que se refieren a la actuación y responsabilidad de los sindicatos, encontramos un grupo en el que se intenta defender a los dirigentes de los sindicatos involucrados aludiendo a que el amotinamiento se les escapó de las manos por ser imprevisible. En el polo opuesto, en otro conjunto de noticias se culpa expresamente a los sindicatos de lo ocurrido.

En cuanto a las primeras, sirvan de ejemplo las dos noticias que incluimos a continuación en las que se habla del desconcierto que supuso para los principales sindicatos la reacción de los trabajadores:

“La reacción de los huelguistas sorprendió a los sindicatos. “Nos ha cogido por sorpresa por supuesto” Omar Minguilón (UGT de Iberia) declaraba así el estado de desconcierto que se habría apoderado de los dirigentes sindicales en la compañía al desencadenarse la huelga”

La Vanguardia, 29 de julio de 2006

“el colectivo relacionó enseguida el cambio con una precarización de sus condiciones de trabajo y desbordó la estrategia de los sindicatos”

El País, 29 de julio de 2006.

Encontramos incluso una noticia en la que se recoge la tímida petición de disculpas de los sindicatos, y en la que se pide consideración a los afectados destacando que la acción sólo fue apoyada por minorías que querían hacerse notar:

“timides disculpes. Caldir també que des de sempre las relacions entre els sindicats minoritaris i CCOO i UGT han estat tenses i que es haches conflict els minoritaris han vist l’oportunitat de fer sentir la seva veu”

Avui, 30 de julio de 2006.

En el otro extremo encontramos aquellas noticias en las que se apunta a que los sindicatos aprovecharon la huelga para chantajear al gobierno:

“los sindicatos por tanto lo que han pretendido es envidar a lo grande y dar el golpe de efecto de mayor repercusión para presionar, cuando no chantajear al Gobierno, desde una posición de singular fuerza que utiliza a los pasajeros como rehenes”

El Mundo, 29 de julio de 2006.

Se acusa también a los sindicatos de ocultar que la huelga se iba a producir ya que estaba planificada de antemano:

“De entrada la actuación de los sindicatos de Iberia no puede ser pasada por alto. Sus dirigentes han intentado escudarse diciendo que han sido hechos -espontáneos- pese a que hay más que indicios de que todo estaba perfectamente planificado”

El Mundo, 31 de julio de 2006.

En la misma noticia se alude a la irresponsabilidad demostrada por los sindicatos al aconsejar a los trabajadores a que participasen en una huelga ilegal:

“y especialmente injustificable ha sido que alentaran con tanta irresponsabilidad a los trabajadores a participar en una huelga ilegal”

El Mundo, 31 de julio de 2006.

V. CONCLUSIONES

Se han seleccionado y analizado 151 noticias repartidas en los medios: El Periódico de Catalunya, La Vanguardia Avui, El País, El Mundo y ABC. La imagen que se transmite desde estos medios de comunicación acerca de las instituciones encargadas de *la gestión de la seguridad aeroportuaria* no es la misma. Las noticias que se refieren a *la actuación de la Guardia Civil* lo hacen destacando la pertinencia de la actuación su actuación para aliviar la protesta, nos encontramos con que se hace alusión a la prudencia con la que se actuó, dejando un poco al margen los juicios de opinión que en otras ocasiones observamos. En cuanto a *la actuación de la Delegación del Gobierno*, desde todos los medios se la responsabiliza de la situación caótica vivida en El Prat y de dar una imagen de República Bananera; en las noticias se observan tintes negativos a la hora de valorar el papel jugado por el Gobierno, desde los medios más cercanos se considera que quizá el problema hubiese tenido mejor solución si hubiese existido un traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma que le permitiesen gestionar el Aeropuerto. Por último, desde los medios se pide al *Ministerio de Fomento* que no le tiemble el pulso a la hora de tomar medidas y de que la actuación sea contundente, nuevamente las valoraciones no incluyen juicios de valor que quepa destacar sino una solicitud de asunción de responsabilidades propias de su cargo y necesarias para aliviar la crisis.

Nuestro segundo objetivo se dirigía a la *imagen y la credibilidad transmitida de las Instituciones implicadas en los acontecimientos*. Los medios se dirigen desde diferentes posiciones a *AENA*. El Periódico de Catalunya destaca la buena actuación e introduce valoraciones positivas “AENA pensó en los más pequeños” “duplica las plantillas y alivia el caos”, que contrasta con otras como “AENA no observa las consecuencias sociales”. La imagen más dura es la que le otorga La Vanguardia que la califica de “ente fantasmagórico”. *Iberia* es la institución que recibe las críticas más duras desde todos los medios y es considerada la responsable de todo el caos producido, se dice de ella que reaccionó tarde y mal. Finalmente, en las noticias referentes a los *Sindicatos*, las consideraciones sobre su actuación son diferentes dependiendo de los medios y por tanto diferente será la imagen transmitida, los periódicos autonómicos minimizan la responsabilidad de los sindicatos, mientras que los medios de tirada nacional y orientación más conservadora los critican más duramente.

El tercer objetivo planteado presentaba nuestra intención de *aproximarnos a la tendencia y posicionamiento de cada periódico* acerca del tema de estudio. La conclusión que se extrae del análisis de dichas orientaciones es que en *El Periódico de Catalunya* se denuncia la ilegalidad de la huelga y se trata el acontecimiento primando las noticias centradas en los afectados por la huelga, viajeros, etc., se culpa al Gobierno y a Iberia de la mala gestión y del caos producido. En *La Vanguardia* se sigue una línea muy similar dando gran cobertura

a los testimonios de los afectados y centrando sus acusaciones en la crítica a las Instituciones. *Avui* no centra tanto su atención sobre las consecuencias sobre los pasajeros, al tiempo que, sin llegar a justificar la acción, llama la atención sobre la necesidad de que se garanticen unas condiciones de trabajo adecuadas, se culpa a los políticos y a Iberia del problema. *El País* sigue una línea similar a La Vanguardia y El Periódico, aunque recalando las medidas que se llevarán a cabo por parte del Gobierno y del Ministerio de Fomento. *El Mundo* se encuentra en un punto intermedio, entre la crítica a Iberia y la crítica a la actuación de los manifestados, introduce también elementos de desconfianza hacia la actuación de los sindicatos mientras que *ABC* es el medio más drástico en sus valoraciones, atribuyendo la culpa del caos a sindicatos y huelguistas.

REFERENCIAS

- HARRISON, S. (1999): *Disasters and the media: managing crisis communications*, London, Macmillan Press.
- OGRIZECK, M. y GUILLERY, J.M. (1997): *La communication de crise*, Paris, Presses Universitaires de France.
- SICARD, M.N. (1998): *Entre médias et crises technologiques : les enjeux communicationnels*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion.
- RUANO GÓMEZ, J. D. (2005): *Riesgos colectivos y situaciones de crisis: el desafío de la incertidumbre*, A Coruña, Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- CANEL, M. J. (1999/2005): *Comunicación política: técnicas y estrategias para la sociedad de la información*, Madrid, Tecnos.
- WODACK, R. y MEYER, M (2003): *Métodos de análisis crítico del discurso*, Barcelona, Gedisa.