

Faro de Vigo: Mareas informativas de una catástrofe

MAR DE SANTIAGO PÉREZ
Profesora de Políticas del Audiovisual
Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación de la Universidad de Vigo

1. INTRODUCCIÓN

En el marco del proyecto de investigación *De la catástrofe ecológica a la crisis política: opinión pública y opinión publicada sobre el caso «Prestige»* (VEM2003-20076-C02-02), dirigido por el Profesor Juan de Dios Ruano, se han desarrollado diversos trabajos empíricos –aplicando técnicas cualitativas de investigación social–, en torno a la percepción social y los procesos mediáticos en un contexto de catástrofe y gestión de crisis. Circunscribiéndose a esta última área temática, la autora de este capítulo se ocupó de analizar el discurso mediático de los diarios El País, ABC y La Voz de Galicia durante la catástrofe y crisis del *Prestige*. Posteriormente, y aceptando de nuevo la invitación del Profesor Ruano, en esta ocasión para participar en las *I Jornadas sobre gestión de crisis*, se consideró oportuno completar y complementar la anterior investigación, añadiendo a aquella terna mediática las aportaciones de un estudio sobre los procesos de enmarcamiento de la información «*Prestige*» en el diario Faro de Vigo. Hemos tenido presente que se trata de un periódico que posee unas características y connotaciones muy específicas y, por supuesto, diferentes a las de los otros tres medios impresos analizados con anterioridad. Por tanto, este texto –procedente de la conferencia pronunciada en el marco de las mencionadas *Jornadas*– se ha planteado como una continuación y prolongación temática y, sobre todo, metodológica del trabajo de investigación anterior. De esta manera, no vamos a insistir de nuevo en los planteamientos teóricos ni metodológicos que ya han sido expuestos en un artículo precedente⁸⁸. Y así

⁸⁸ De Santiago Pérez, M.: «SOS Prestige: marea negra, oleaje mediático» en Ruano Gómez, J.: *Riesgos Colectivos y situaciones de crisis: el desafío de la incertidumbre*. Servicio de Publicacións da Universidade da Coruña, 2005.

vamos a entrar ya en materia: analizar la repercusión y el discurso mediático del diario Faro de Vigo en el caso «Prestige». Pero no sin antes, brevemente, exponer una serie de consideraciones previas sobre la prensa gallega y su papel en este asunto, así como una breve aproximación a las claves mediáticas del diario que vamos a analizar.

1.1. Los medios impresos en Galicia y el «Prestige»

El naufragio y posterior hundimiento del buque-petrolero «Prestige» dio la vuelta al mundo e impactó a propios y extraños. Una Galicia invadida por el *chapatote* ocupó portadas y abrió informativos. Se trataba de un accidente con repercusiones medioambientales, económicas, sociales y políticas, sin precedentes. Con una trascendencia y repercusión social y mediática también sin precedentes.

La catástrofe era una realidad que dejaba atrapada a la sociedad gallega como entre las tupidas redes que las gentes del mar lanzaban a las aguas del Atlántico en un desesperado intento de frenar el desastre que se avecinaba. Un asunto que, podríamos decir, tuvo una presencia inédita hasta el momento en la prensa gallega en general, y en las portadas de algunos diarios gallegos, en particular.

De las limitaciones impuestas por las circunstancias (estructurales y coyunturales), los medios de comunicación impresos de Galicia, comparativamente con otros soportes, supieron responder y estar a la altura. Precisamente, las características de su formato posibilitaron la elaboración de un trabajo de reflexión y análisis más intenso que esos otros soportes mediáticos.

Para La Voz de Galicia (diario circunscrito al ámbito gallego pero de proyección y difusión más allá del ámbito autonómico), este suceso merece la máxima atención editorial. Por su parte, el Faro de Vigo, diario de implantación y vocación local-provincial, le da una mayor cobertura editorial que el resto de periódicos circunscritos al ámbito gallego; obviamente, en su mayoría también de implantación provincial-local (El Ideal Gallego, La Opinión-A Coruña, El Correo Gallego, El Progreso, La Región, Diario de Pontevedra o Atlántico Diario) excepto O Correo Gallego.

Tanto en La Voz de Galicia como en el Faro de Vigo, es la noticia de salida (con fotografía) durante aproximadamente los dos primeros meses tras el naufragio. Además, otros criterios para establecer la relevancia mediática y la repercusión social son la propia estructura de la información, la tipografía y el grado de elaboración de los textos: titulares, reportajes, crónicas, entrevistas, artículos de opinión o ilustraciones (en sus diferentes formatos, fotografías, infografías o viñetas de apoyo gráfico).

En líneas generales, los medios impresos gallegos concedieron una amplia cobertura al caso «Prestige» (otra cuestión es cómo trataron esa cobertura, un aspecto que en el diario Faro de Vigo, nosotros intentaremos dilucidar a lo largo de estas líneas). Un asunto que tuvo una visibilidad pública y por tanto una repercusión mediática y social muy por encima de un anterior episodio catastrófico en tierras gallegas: la crisis de las vacas locas.

1.2. *Algunas claves mediáticas del diario Faro de Vigo*

En cuanto al diario vigués que pertenece al Grupo Moll (Prensa Ibérica), es el segundo medio impreso gallego en tirada y difusión (42.794 ejemplares), detrás de La Voz de Galicia (105.000 ejemplares). Recordemos que se trata de un periódico de fuerte implantación en un territorio muy poblado (las Rías Baixas).

El Faro de Vigo responde a un medio de comunicación con clara vocación de recabar, transmitir y generar información local, de proximidad. Sin duda esta es su gran seña de identidad, pues centra su temática y contenido en los intereses más próximos y cercanos (servicios, tejido industrial y empresarial de Vigo y comarca).

Con esta aproximación a lo que entendemos que es y supone este medio, cualquier acercamiento de cara a observar, comprender y analizar su estructura y estrategias informativas debe contemplar y tener muy presente este aspecto. Una cuestión que además de introducirnos en su esencia, nos aleja, en principio, de otro tipo de consideraciones. Al respecto, se debe advertir que este diario no responde a una nítida línea editorial en cuanto a sus coordenadas político-ideológicas. Su posicionamiento opera en virtud de los asuntos de interés local que atañen a los actores sociales y agentes económicos de Vigo y su comarca de influencia.

2. FARO DE VIGO: MAREAS INFORMATIVAS DE UNA CATÁSTROFE

Para elaborar una aproximación a la estrategia discursiva-informativa⁸⁹ del diario Faro de Vigo, se ha llevado a cabo un estudio que contempla como claves y fundamentales los primeros días de la catástrofe. Se han seleccionado las tres primeras semanas: desde el catorce de noviembre, día siguiente del naufragio, al uno de diciembre, día de la manifestación en Santiago de Compostela y jornada previa a la visita del rey Juan Carlos.

En este breve pero intenso período de tiempo, hemos distinguido tres ciclos de información o «mareas informativas» –si se me permite la expresión y haciendo honor a la temática– que, además de hacer más operativo y comprensivo el análisis, suponen a la vez que una cierta ruptura y superación del ciclo anterior, una renovación y evolución de la percepción de la problemática «Prestige», incluso un cambio de perspectiva (o mejor dicho, la adopción de diferentes perspectivas desde las que abordar esta compleja realidad). Precisamente por todo ello, resulta útil esta metáfo-

⁸⁹ Cuando hacemos referencia al discurso mediático y al análisis de la información, consideramos bajo esta denominación, tanto la redacción de noticias, la elaboración crónicas y reportajes, como los artículos de opinión, las entrevistas a expertos y a los colectivos y actores implicados y afectados por la catástrofe.

ra. Una transposición de la realidad que permite comprender las claves mediáticas del Faro de Vigo durante la retransmisión de esta catástrofe, como una sucesión de idas y venidas de información, de olas mediáticas que van y vienen, reconducidas por la dirección desde la que soplan los *vientos* (mediáticos, económicos, sociales, políticos...).

El primer ciclo o *marea* informativa comienza el día posterior a la aparición del buque frente al litoral galaico, el catorce de noviembre de 2002 y termina el dieciocho del mismo mes. La segunda *marea* de información comprende los días diecinueve, cuando tuvo lugar el hundimiento del barco, hasta el día veintitrés de noviembre de 2002. Y una tercera *marea* informativa abarca desde el veinticuatro de noviembre, día en que este diario publica una reveladora editorial, hasta el uno de diciembre (también se publica una interesante editorial), jornada previa a la visita del rey don Juan Carlos y día en que está convocada una manifestación en Santiago de Compostela bajo el lema «Nunca Más».

2.1. Marea informativa I: 14-18 de noviembre de 2002

El problema para este diario llegó en forma de un temporal (catástrofe natural) que se encuentra con un buque-petrolero obsoleto (monocasco) y clandestino (con bandera de conveniencia de Bahamas) que naufraga frente a las costas de Galicia desencadenando una *catástrofe* ecológica, económica y social, [*Galicia afronta una catástrofe al naufragar un petrolero con 77.000 toneladas de fuel-oil*, titular en portada al día siguiente del naufragio, 14-XI-2002]. Este fue el diagnóstico inicial en este diario, una diagnosis que se fue nutriendo y reforzando a través de informaciones que lo verificaban [*La marea negra del «Prestige» invade 150 km de costa*, portada con fotografía de una playa contaminada, 17-XI-2002; *El barco ha perdido parte del casco y está a punto de hundirse a unas 55 millas del litoral*, 18-XI-2002], y lo enfatizaban a través de elementos de dramatización [*La costa teñida por el petróleo*, reportaje sobre el negro historial de Galicia en accidentes de este tipo, 14-XI-2002; *El vertido del petrolero «Prestige» tiñe de negro 150 km de la costa gallega*, 17-XI-2002; *Mañana tendremos que coger las maletas, esto es el fin. Los vecinos de A Costa da Morte aseguran que sólo les queda la alternativa de emigrar; Desastre en la mejor época del año*, 17-XI-2002; *Aves sin vuelo. Los animales afectados tendrán que superar un período de recuperación superior a los 15 días*, 18-XI-2002].

En cuanto a la atribución de causas y responsabilidades, contempla desde las iniciales referencias a las condiciones climatológicas y las circunstancias del fortísimo temporal que asoló Galicia por aquellos días [*Crece la alarma porque el temporal acerca al petrolero, a punto de partirse en dos, hacia el sur de Galicia*, entradilla en portada, 17-XI-2002], hasta los aspectos que, a juicio de este diario, desencadenaron y fueron la causa del problema-catástrofe. Se trata de potenciar el contexto y el marco normativo, considerando que la responsabilidad del naufragio y de la catástrofe está en la falta de control en el cumplimiento de la legislación sobre seguridad marítima

[Sancionado dos veces en 1999 por infracciones en los puertos de Rotterdam y Nueva York: el buque «Prestige» con 26 años de antigüedad carecía de las medidas de seguridad necesarias para navegar. (...) Sin licencia, sin doble casco y según un informe de la Xunta está «mal mantenido», sin remolque de emergencia (...), 15-XI-2002].

Este discurso se recoge ampliamente también en artículos de opinión: *La «barcopista» del Atlántico*, o también en *Guardias para la autopista del mar*.

[...] Los buques que eligen este atajo suelen pasar peligrosamente cerca del litoral gallego, y en número lo bastante copioso como para que no resulten infrecuentes las colisiones, y por mera razón estadística, los naufragios. (...) Por desgracia la mar es mucho menos gobernable que los asuntos de tierra firme, y ninguna precaución parece suficiente para conjurar las calamidades propias de una barcopista tan transitada como la gallega del Atlántico.

«La ‘barcopista’ del Atlántico» Crónicas Galantes, Anxel Vence, 14-XI-2002].

[...] No es de extrañar que representantes del gobierno europeo y del de Galicia coincidan en que hay algo raro en el hecho de que el «Prestige» eludiese cuidadosamente la aproximación a cualquier puerto europeo en su habitual ruta de Letonia a Gibraltar. (...) Se conoce, en efecto, que el código marítimo de la circulación es más indulgente que el de tierra firme, o de lo contrario no se entiende que el petrolero a la deriva en Fisterra pudiera surcar las aguas con todos los permisos legales, como en apariencia lo hacía. Ahora la UE hace fuertes aspavientos ecológicos y hasta exige al gobierno del Reino Unido explicaciones por su negligencia en los controles de seguridad del «Prestige» durante su estancia en Gibraltar. A buenas horas, mangas verdes. Se diría que los comisarios de Bruselas son los únicos en ignorar a estas alturas las facilidades que en la colonia británica se dan a toda clase de actividades, digamos, atípicas. Más notable resulta aún que la desmemoria de Bruselas llegue a punto de no recordar que la Comisión de Transportes de la UE aprobó hace apenas un mes la urgencia en la obligatoriedad del doble casco en los petroleros, actualmente sujeta a moratoria. Una medida simple que, sin embargo, hubiese bastado para retirar de la circulación al buque que ahora amenaza con darle los santos óleos -es decir: la Extremaunción- a las costas gallegas. Para nuestro infortunio, la UE tiende a acordarse de Santa Bárbara cuando truena, y ya sólo queda luchar contra corriente (marina) para alejar en lo posible la insalubre carga del «Prestige» de nuestras gaviotas y cormoranes. Quizás Bruselas considere ahora la necesidad de endurecer su código de la circulación marítima (...). «Guardias para la autopista del mar». Crónicas Galantes, Anxel Vence, 15-XI-2002].

La derivación de responsables completa la diagnosis que se desprende del análisis en este diario. Sin duda, la selección de los antagonistas supone el paso posterior

a la señalización de la problemática y las responsabilidades que de ella se derivan [El gobierno español a través del ministro de Fomento, anuncia que emprenderá acciones legales contra Grecia -país de procedencia del armador- y Letonia -país que expidió el fuel que transporta el petrolero-. (...) Álvarez Cascos anunció también que el ejecutivo estudia la posibilidad de exigir responsabilidades a la Sociedad de Clasificación de EE.UU. que autorizó al barco operar en aguas internacionales, así como a las autoridades del Reino Unido, dado que el petrolero se dirigía a Gibraltar. (...) Después del accidente, la Comisión Europea pidió información a las autoridades británicas sobre los controles a los que se ha sometido en Gibraltar el petrolero, ya que este puerto fue el único punto del continente donde el buque, procedente de Letonia, iba a tomar contacto con tierra, 15-XI-2002; La Marina Mercante asegura que el armador griego del «Prestige» le informó de que el fuel-oil iba al Peñón; El embajador británico niega que el petrolero fuera a Gibraltar y declara que se dirigía a Singapur, mientras el gobierno español lo confirma, 16-XI-2002; Arrestan al capitán del «Prestige», que navega con riesgo de partirse, titular en portada, 16-XI-2002; Está acusado de atentado contra el medio ambiente y desobediencia a la autoridad, 16-XI-2002; Un comportamiento muy sospechoso. El capitán del barco, que está a disposición judicial, se negó a colaborar durante las labores de rescate, 17-XI-2002].

Cuando se trata de establecer las prioridades y de perfilar un plan de acción para salir de la situación-problema que se ha diagnosticado, el Faro de Vigo no duda, en este primer ciclo de información, en focalizar la atención en las decisiones y acciones institucionales-gubernamentales [Tratan de llevar el barco mar adentro para evitar una «marea negra». (...) Los remolcadores enviados a la zona por Salvamento Marítimo intentaban frenar el escoramiento del buque para evitar una catástrofe medioambiental en aguas del Atlántico, 14-XI-2002; Todos nuestros esfuerzos y técnicas consistirán en intentar que la carga no se vierta al agua de manera descontrolada, por eso nuestra prioridad se concentra en la maniobra para alejar el buque de las costas, estabilizarlo y recuperar la carga, declaraciones del director del Servicio de Salvamento Marítimo, 14-XI-2002; (...) Ante el temor de que el viento empujase la mancha contaminante hacia tierra, los coordinadores de la emergencia optaron por alejar el carguero lo máximo posible de la costa y remolcarlo mar adentro, 14-XI-2002; Logran remolcarlo y prender la máquina del petrolero, denunciado por sus deficiencias, 15-XI-2002; Para controlar la «marea negra» se concentraron en la zona 7.800 metros de barrera y 20 tanques fijos, 15-XI-2002; Una comisión de expertos se reunió ayer para evaluar en qué puertos de Galicia es necesario colocar barreras para atajar una posible entrada de fuel, cuando se acerque el vertido a la costa. El Ministerio de Fomento ha concentrado en la zona equipos de lucha contra la contaminación desde diferentes puntos de España y se ha activado el Plan de Cooperación con Francia por si acaso fuera necesario, a la vez que se ha solicitado ayuda de barcos especializados y equipos a Francia, Reino Unido y Holanda, 15-XI-2002].

A continuación, el discurso mediático insiste en que la solución o soluciones para que no se produzca un escenario de catástrofe como el que ocurrió, pasa por el control y cumplimiento de la legislación en materia de seguridad marítima [*Urge la reforma del código de la circulación del mar (...)*, «Guardias para la autopista del mar». Crónicas Galantes, Anxel Vence, 15-XI-2002; *La solución no está tanto en eliminar los efectos, que ha de hacerse, (...) sino en resolver la causa. Y, aún sin llegar al riesgo cero, sólo existe una manera: impidiendo que los buques que transporten mercancías peligrosas naveguen en malas condiciones, y si lo hacen que sea lejos de las costas, fuera de las aguas jurisdiccionales. La UE puede hacerlo, y puede hacerlo ya: es una decisión política compleja, pero a su alcance. Lo que está por ver es si hay voluntad*, «La reacción». Crónica política, Javier Sánchez de Dios, 18-XI-2002].

Las alternativas o plan de acción y los actores protagonistas en este inicial escenario de catástrofe que va describiendo este diario pasan, en un altísimo porcentaje, por decisiones, acciones y/o declaraciones de fuentes institucionales, autoridades y gobierno central y autonómico [*El gobierno español anuncia que emprenderá acciones legales contra Grecia y Letonia; La Xunta de Galicia, por medio de su presidente, Manuel Fraga y de su conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, pidieron a la Comisión Europea la obligatoriedad de construir barcos con doble casco*, 15-XI-2002; *El eurodiputado del PP Daniel Varela pedirá para Galicia ante el Parlamento Europeo la «consideración de zona sensible por dependencia de la pesca» al contar la comunidad con un ecosistema marino muy especial y del que dependen muchas personas*, 16-XI-2002; *El Delegado del Gobierno aseguró que era previsible que el barco se mantuviera «en una pieza» hasta hoy. Además aseguró que la profundidad de la zona en la que se encuentra el buque, mitigaría los daños de un vertido masivo, por lo que un hipotético vertido de fuel «se solidificaría», y por ello, «los límites de garantía son suficientes»*, 16-XI-2002; *La Consellería de Pesca ha diseñado la constitución de un dispositivo de trabajo integrado por ocho equipos de expertos que evalúan los efectos; Fraga dice que el peligro grave ya ha pasado*, 16-XI-2002; *Aznar: España se reserva el derecho a ejercer las acciones legales que pueda tomar al respecto*, 17-XI-2002; *El ministro Cañete asegura que «no teme una catástrofe ecológica» ni «grandes problemas»*, 17-XI-2002; *El Gobierno aprobará ayudas para compensar las pérdidas en las zonas afectadas*, 18-XI-2002; *El Gobierno compensará antes de Navidad las pérdidas causadas por el vertido del «Prestige»*. *Los daños causados por el combustible se cifrarán en siete millones de euros diarios*, 18-XI-2002].

En este primer ciclo de información los protagonistas, para Faro de Vigo, han sido fundamentalmente los actores institucionales, es decir, los gobiernos central y autonómico, y en general las autoridades que realizaban las decisiones de ambos ejecutivos. También se ha prestado atención, aunque en mucha menor medida, a los

colectivos de afectados (marineros, mariscadores). Los antagonistas apuntan hacia *fuera*, el armador, los países implicados en el itinerario del buque o los responsables en la materia de la UE. El diagnóstico: catástrofe ecológica, económica y social.

2.2. Marea informativa II: 19-23 de noviembre de 2002

El problema-catástrofe se intensifica y con ello, –y podríamos decir que por ello– la labor informativa del Faro de Vigo. Por un lado, el barco finalmente se hunde, arrastrando al fondo un mar de dudas y preguntas que buscan respuesta. Por otro, esta amenaza que ya es un hecho, supone que la «marea negra» se encamina hacia las Rías Baixas [*La catástrofe del «Prestige» amenaza ahora las Rías Baixas*, portada 19-XI-2002; *Alarma en las Rías Baixas al hundirse el «Prestige» a 255 km de las Cíes*, titular en portada a toda página con imágenes del buque hundiéndose 20-XI-2002; (...) *Toda Galicia vive pendiente de lo que arroje el mar. Los expertos dudan sobre lo que puede ocurrir con el fuel hundido* (...), 20-XI-2002; *Si los tanques estallan, se formaría la mayor «marea negra», la mayor catástrofe ecológica en la historia de Galicia*; *La alarma llega a Arousa tras avistarse las manchas de fuel en la boca de la ría. Las aguas más ricas de Galicia pueden verse afectadas por el vertido. O Grove pide protección*, 19-XI-2002].

Pero además, en estos días, se generó información que mostraba las otras dimensiones –y actores– del problema, verificando su magnitud y su intensidad reforzada por imágenes y noticias que recurren a la dramatización [*Los pescadores afirman que perderán 11 millones si el fuel entra en la Ría de Vigo*, 19-XI-2002; *Miedo, preocupación y la intranquilidad embargan a los pescadores de la Ría de Vigo*, 20-XI-2002; *El vertido de fuel-oil pone en peligro aves únicas en la península ibérica*; *La catástrofe es un tajo a la cadena de la vida en el mar*, declaraciones del Director del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, 19-XI-2002; *Si el buque llegase a hundirse, el proceso de recuperación tardaría decenas de años*, declaraciones del Responsable de Contaminación del Oceanográfico, 19-XI-2002].

El discurso sobre las causas y los responsables continua en la misma dirección que en la primera semana de naufragio [(...) *Habrà quien vea en el «Prestige» un caso paradigmático de los males que trae consigo la globalización*. «Las rías, en globo». Crónicas Galantes, Anxel Vence 19-XI-2002; (...) *La marea negra no es la del Prestige si no la de Gibraltar y su paraíso anacrónico, corrompido y parásito*. «La marea negra de Gibraltar». Redvolución, Javier Monjas. 19-XI-2002; Aznar: «*está muy claro, y así ha sido comprobado y constatado que el destino del barco era Gibraltar*», 19-XI-2002; *La Comisión Europea recuerda que en materia medioambiental «quien contamina paga»* (...) *La investigación sobre los hechos servirá para establecer los posibles responsables del naufragio del «Prestige», ya sea la sociedad de clasificación, el propietario del buque o de la carga, y se puede actuar contra ellos ante la Justicia*», declaraciones del portavoz comunitario de transportes, 19-XI-2002;

Fraga visitará el jueves las zonas más afectadas de la Costa da Morte, 19-XI-2002; Aznar dice que España se reserva «todas las acciones legales» para exigir responsabilidades. (...) El Gobierno planteará ante la UE cuantas iniciativas sean necesarias para garantizar que la seguridad en el transporte marítimo y especialmente el del petróleo sea una realidad lo antes posible. (...) El Gobierno ha iniciado ya gestiones para ocuparse de «lo más importante» en referencia a los afectados, y también a la defensa del medio ambiente, 19-XI-2002; (...) Fantasmas del todo invisibles siguen siendo a estas alturas de la catástrofe los responsables del flete del barco, que -fieles a su condición de espectros- no se dejan ver, aunque sin duda existen. «Los fantasmas del «Prestige'». Crónicas Galantes, Anxel Vence, 20-XI-2002].

Sin embargo, la amenaza de la marea negra a las Rías Baixas (paralelamente al contexto de crisis, de inestabilidad y alarma social, de críticas y movilización de los afectados y de la ciudadanía, que por aquellos días se estaba viviendo), parece que marca un antes y un después en la estrategia discursiva de este diario en el asunto «Prestige». Quizá por ello sea momento de observar los acontecimientos desde todos los ángulos posibles y analizar los hechos, decisiones y declaraciones de forma más reflexiva y crítica. Digamos que va reconduciendo y trazando nuevas tendencias en la construcción de la información, marcando los límites a la vez que el inicio de una nueva *marea* informativa.

Observamos que el grado de implicación y compromiso aumenta, y por tanto, el esfuerzo mediático es mayor cualitativa y cuantitativamente (se duplica el número de páginas con respecto al período anterior). Podemos además percibir una cierta evolución de perspectiva a la hora de enmarcar la realidad-universo «Prestige». Se presenta un escenario mediático más plural, contemplando la posibilidad de una mayor apertura a otras dimensiones del problema, de las responsabilidades y los responsables. Y también mayor protagonismo de actores que hasta el momento habían estado más relegados en su escaparate mediático.

Aparecen también las primeras críticas en clave política, informaciones sobre la «falta de medios y de información», la otra dimensión del problema-catástrofe que hasta el momento este diario prácticamente había obviado. Entonces, comienza a hacerse eco de las críticas, las protestas y las movilizaciones. Pero se observa aún cierta cautela a la hora de hacer una referencia directa y explícita a las responsabilidades políticas que se derivan de la catástrofe, y por tanto, a la aparición de un escenario de crisis política [*Las cofradías reclaman barreras flotantes y critican la falta de información, 20-XI-2002; La asamblea acordó reclamar a Pesca y a la Delegación del Gobierno información veraz y sin engaños; La historia se repite con los mismos protagonistas y víctimas, los marineros (...); La Administración no toma las cosas en serio; se habla mucho pero no se adoptan medidas (...); Cuando el sector reclama medidas preventivas se le tacha de alarmista, entrevista al Patrón mayor de la Cofradía de San Martiño de O Grove, 19-XI-2002].*

Si la catástrofe se hace más real porque el *chapapote* amenaza con alcanzar el sur de Galicia, resulta preciso descomponer, analizar, e incluso cuestionar esa realidad (re)transmitida por las autoridades. Plantear todas las dimensiones posibles y alejarse de clichés unidireccionales. Así se cuestionan decisiones gubernamentales como las de alejar el barco de la costa [(...) *quién dio las órdenes sobre el rumbo a seguir por el petrolero y sus remolcadores. (...) No fue una decisión banal. «Las órdenes»*]. Crónica política, Javier Sánchez de Dios, 20-XI-2002], y algunas acciones, y sobre todo las reacciones del gobierno central y autonómico ante la catástrofe [(...) *por qué se tardaron cinco días en solicitar la presencia de remolcadores capaces de tirar del «Prestige» de una forma eficaz, cosa que no lograban los españoles existentes. (...) Por qué siendo esta costa la más transitada de la península, no se dispone de medios tan potentes como el que más, capaces de mover los pesos que se necesitan arrastrar aquí. (...) ¿Por qué seis días después, el gobierno de Madrid -la Xunta hizo su parte, en cambio, con eficacia- no había dispuesto el envío de barreras suficientes para, ubicadas en tierra a lo largo de la costa, pudiesen lanzarse al agua en el momento mismo en que se viesan llegar los vertidos?* «Las órdenes». Crónica política, Javier Sánchez de Dios, 20-XI-2002].

Hemos advertido también que en este período, este diario comienza a prestar más atención a otros protagonistas y a las acciones (soluciones) que estos otros actores llevan a cabo [*Marineros y pescadores de la ría de Vigo planifican una estrategia para minimizar el impacto de la contaminación en el caso de que el fuel entre en la bahía; Las cofradías formarán barreras con sus barcos en las bocas de las Rías; Los marineros de O Morrazo se movilizan para hacer frente a la llegada de los vertidos*, 20-XI-2002]. Pero a veces esta transición parece sólo un *espejismo*, porque el discurso trazado desde el inicio de la catástrofe continúa su curso. Es decir, mayor protagonismo de actores del ámbito institucional. Eso sí, en unas ocasiones más explícitamente que en otras [*El Congreso y el Senado aprueban por unanimidad medidas para paliar la catástrofe*, 20-XI-2002; *Los marineros y mariscadores obligados a paralizar su actividad recibirán una ayuda mensual de 901 euros, según la orden de Pesca que publicó ayer el Diario Oficial de Galicia. Con esta orden se ponen en marcha las primera medidas urgentes*, 19-XI-2002; *Las fotos de los periódicos y las imágenes del la tele nos han permitido conocer la cara de los protagonistas del desastre en curso (...) Hemos visto el rostro desolado de los pescadores súbitamente privados de su medio de vida; el de las aves atrapadas por las pesca oleaginosa; el de los gobernantes obligados a dar la cara en razón del cargo y hasta el de variados expertos que hubieran solucionado el problema con todo tipo de fórmulas milagrosas (...). Los únicos que hasta ahora no ha dado la cara —o la jeta, que es correcto sinónimo— son precisamente los representantes del «Prestige»*, 20-XI-2002; *Rajoy anuncia ayudas y beneficios fiscales para los afectados por los vertidos; La Armada aspira las playas*, 19-XI-2002].

Comprobamos que en esta segunda semana posterior al naufragio, y coincidiendo con el hundimiento del barco, la información va tomando un nuevo rumbo. Pero, si algo caracteriza también este período, es el tono de desconcierto que nos transmite el Faro de Vigo. Lo que se traduce en una cierta ambigüedad y cautela a la hora de elaborar las noticias. De hecho, hemos observado que el discurso más crítico se expresa en la voz de los expertos [el director el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo pide: *«planes de emergencia para evitar situaciones tan calamitosas»*, 19-XI-2002] o a través de la información generada y publicada en las ediciones locales [*El BNG comarcal de O Morrazo demanda ayudas para reparar los daños provocados por el Prestige. Reclaman «controles adecuados» a los barcos y aumentar la distancia de paso en la costa*, 20-XI-2002 [*O Salnés reacciona ante la amenaza. Pescadores, mejilloneros, sindicatos, empresarios y algunos políticos cierran filas en defensa de la integridad de la ría*, 20-XI-2002].

2.3. Marea informativa III: 24 de noviembre-1 de diciembre 2002

Este nuevo período de información viene marcado por la publicación de dos editoriales de gran significado para nuestro análisis. La primera se publica el domingo 24 de noviembre bajo el título «Los responsables de la catástrofe», y precisamente marca la transición al tercer ciclo informativo. La otra se publica el domingo uno de diciembre («La credibilidad política hace agua»), coincidiendo con la manifestación convocada por la Plataforma «Nunca Más» en Santiago de Compostela, y la inminente visita del Rey de España al escenario de la catástrofe. Entre una y otra transcurren ocho días cargados de noticias, crónicas, reportajes, entrevistas y artículos de opinión enmarcados en las coordenadas –ahora sí ya más explícitamente– expresadas en las editoriales.

A continuación recogemos algún fragmento para resumir las claves mediáticas de esta tercera *marea* informativa. Porque consideramos que nada mejor y más ilustrativo que las editoriales de un medio impreso para resumir y expresar el discurso que subyace en sus informaciones:

De la catástrofe causada por el «Prestige» quedan funestas consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Muchas preguntas incómodas que reclaman respuesta, y por supuesto, responsabilidades que tendrán que afrontar quienes las hayan contraído. Queda también una sensación en la sociedad gallega de que ha sido burlada, porque la información que ha recibido ha sido deficiente, contradictoria y confusa. Los gallegos se sienten inermes e impotentes ante los siniestros de los barcos basura, y frustrados porque carecen de medios para combatirlos. Pero lo peor de esta truculenta historia de naufragios que traen la desolación a las costas gallegas, siembran el miedo ante sus habitantes y causan estragos en la fauna y el paisaje, es que puede repetirse. (...) Y nadie puede garantizar que no vayan a suceder. (..) Los

gallegos están confusos, preocupados e indignados. Tienen derecho a saber, por los medios que sean, y el Parlamento es el escenario adecuado, qué aconteció desde que el «Prestige» sufrió el accidente frente a Fisterra. ¿Quién tomó la decisión de arrastrarlo a lo largo de la costa y por qué no se disponía de los remolcadores adecuados? ¿Por qué se minimizó el siniestro y sus efectos? ¿Por qué no se adoptó un plan de emergencia, el más racional y eficaz? ¿Existen planes de emergencia para catástrofes como ésta? ¿Por qué no se dispone de los medios elementales para combatir la contaminación? ¿Por qué no ha habido una coordinación para contrarrestar la contaminación? (...) Cuando Fraga llegó a la presidencia de la Xunta, una de las medidas urgentes que adoptó fue combatir el fuego. Se habilitaron fondos y medios para atajar los incendios. Puede decirse que se ha ganado esa batalla y Galicia tiene capacidad para prevenir y combatir el fuego en los montes. Pero nunca se planteó la necesidad de dotar a las costas de equipos contra las catástrofes en el mar. (...) Ahora será más gravoso afrontar la crisis que el costo y mantenimiento de los buques anticontaminación. La imagen de los marineros tejiendo redes para evitar la entrada de la marea negra en las rías de Arousa y Pontevedra y la conjura de los pescadores para formar una barrera con sus barcos revela la desesperación y la rebeldía de las gentes del mar; eso es el reflejo de un país subdesarrollado. Es lo que se haría en Senegal. (...) Es evidente que la responsabilidad de lo ocurrido es de la casa armadora del buque, que es reincidente. (...) no bastan las lamentaciones, sino que la preocupación por el medio ambiente debe concretarse por un endurecimiento normativo que impida la navegación de barcos obsoletos con cargas peligrosas. Urge una legislación de la UE severa e implacable. Del nefasto episodio del «Prestige», no pueden salir indemnes los gobiernos central y gallego, que parecen haberse visto presos de sus indecisiones y desinformaciones. La falta de respuesta ante la catástrofe de esta envergadura que inicialmente se intentó minimizar es imperdonable. No han sabido estar a la altura de la crisis y merecen todas las críticas. Ahora no pueden fallar; la Xunta debe liderar la iniciativa de plantear al gobierno central la confección de un plan de emergencia costera (...). Debe exigir que se aleje el tránsito de los petroleros de la costa. Y como tarea inminente, urgir la entrega de las ayudas para remediar las pérdidas que han sufrido los afectados. Con la celeridad necesaria para eludir el fárrago burocrático y con la máxima generosidad.

«Las responsabilidades de la catástrofe», Editorial, 24-XI-2002.

Lo ocurrido en Galicia desde que hace dieciocho días comenzó el desastre ecológico, social y económico provocado por el petrolero «Prestige» ha abierto una grieta de credibilidad en la nave de los principales gestores políticos, autonómicos y centrales (...). Hay demasiadas decisiones y actitudes imposibles de entender o de compartir, sobre todo habida cuenta de que aquellos sobre los que recae la responsabilidad de gobierno se han empeñado desde el primer día en minimizar y maquillar el proble-

ma al que nos enfrentaremos durante mucho tiempo. Si hacemos caso de su versión de los hechos, estamos ante un comportamiento casi impecable por parte del poder político. El idílico cuadro que pintan quienes hemos elegido por mayoría absoluta para regir nuestros destinos, habla de rapidez de reflejos, coordinación, disciplina en la respuesta, y resoluciones urgentes y concebidas para evitar las principales consecuencias negativas sobre todo en el ámbito económico. Y además en el lienzo siempre se observa un panorama de vertidos, nada de marea negra, palabra tabú. Por eso resultó más sorprendente que el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, se atreviera a decir el viernes que Galicia debía «prepararse para lo peor». Por primera vez, en casi veinte días, una autoridad pública llamaba a las cosas por su nombre, estrategia que probablemente hubiera sido mucho más beneficiosa para el gobierno gallego si se llega a aplicar desde el primer momento, en lugar de empeñarse en minimizar un gravísimo problema. La autocomplacencia oficial llega a tal punto que entre las ocurrencias de los estrategas populares figuró la de participar en la manifestación prevista para hoy en Santiago. (...) El origen de muchos comportamientos incomprensibles es justamente esa falta de visión precisa de la realidad. Los desenfocos los inició el titular de Agricultura y Pesca, Arias Cañete, al afirmar que aquí no iba a pasar nada. Tras el ridículo histórico del ministro, le pasaron la patata caliente al delegado del Gobierno Arsenio Fernández de Mesa, que tuvo que dar la cara continuamente en el momento más difícil y a quien hay que reconocer que fue capaz de navegar sin mancharse demasiado en medio de esa marea de chapapote. (...). El presidente de la Xunta, Manuel Fraga, tardó nueve largos días en acudir a uno de los muchos lugares destrozados por el fuel (...). Los argumentos esgrimidos desde su entorno hablan de acatamiento a los criterios del gobierno central, dado que es el Ministerio de Fomento el que controla el ámbito marítimo. La sorprendente actitud de Fraga, generó además una riada de especulaciones sobre supuestas tensiones con el gobierno de Madrid, y desembocó en una nueva crisis de imagen al hacerse público que había estado en Aranjuez con los invitados a una cacería durante el fin de semana en que la primera marea negra invadió la Costa de la Morte. (...) Hizo tan poco caso de las críticas recibidas que ayer, pocas horas después de la advertencia muy preocupante de López Veiga, estuvo en Guimaraens (...). La presencia mañana del rey de España en la costa gallega, con muchos más reflejos que el presidente Aznar, debería dejar bien clara la realidad del problema y, sobre todo, su trascendencia pública, a quienes aún intentan dar la sensación de que aquí no ha pasado casi nada gracias a la eficacia de las autoridades (...).

«La credibilidad política hace agua», Editorial, 1 de diciembre de 2002.

La publicación, tras las dos primeras semanas del naufragio, de sendas editoriales, evidencia la evolución discursiva de este diario. Pero en rigor, y a pesar de la claridad y tono crítico de los textos, hemos de advertir que este medio continúa ha-

ciendo gala de una cierta ambigüedad en sus criterios mediáticos, probablemente por una actitud de precaución, cautela y contención la hora de informar.

Este aspecto lo percibimos en la pluralidad de enfoques, actores o declaraciones, a veces contradictorios y divergentes, que tienen cabida durante este ciclo de información. Cabe resaltar un aspecto que, creemos, ilustra muy bien esa moderación discursiva, esa contención que caracteriza a este diario en el asunto «Prestige». Pues si bien da rienda suelta a su sentir y pensar en tono crítico sobre la catástrofe en las mencionadas editoriales, dando un *do de pecho* con respecto a los inmediatos días del naufragio, la «afrenta» se queda en eso: críticas y exigencias de buenos propósitos hacia la clase política gallega (a la que no ataca tan directamente y en ocasiones incluso disculpa), y muy especialmente hacia los gestores políticos de la UE y el gobierno central (contra los que sí carga sus tintas mediáticas).

Sin embargo, no advertimos una gran profundización en el análisis de las responsabilidades políticas por las polémicas ausencias o las erróneas acciones y decisiones gubernamentales (de las que sí daban cuenta otros medios de comunicación). Así mismo, no observamos ningún atisbo de peticiones de dimisiones (salvo algún artículo de opinión que se posiciona en esta línea), y mucho menos de hablar de crisis política, sino de «crisis de credibilidad» o «crisis de imagen» de la clase política (gobiernos europeo, central y autonómico).

Para finalizar el análisis en esta tercera etapa informativa, creemos oportuno referirnos a un aspecto que nos llama poderosamente la atención. Cómo habiéndose hecho eco durante esos días de la moción de censura que la oposición política gallega negocia para presentar al presidente de la Xunta, en la editorial del día uno de diciembre no se hace ni la más mínima referencia a esta importante y trascendente cuestión.

3. LECTURA DE RESULTADOS: ANÁLISIS COMPARATIVO Y CONCLUSIONES

En líneas generales y durante el período analizado, en cuanto a la dimensión mediática en torno al caso «Prestige», el Faro de Vigo realizó un considerable esfuerzo editorial, pero creemos que adoptó un tono informativo ambiguo y poco claro o impreciso. Por tanto, elaborar un análisis comparativo resulta muy interesante para enriquecer los resultados del análisis y las claves y conclusiones de nuestra investigación.

El hecho de distinguir tres ciclos de información (o *mareas* informativas) en el inmediato escenario de la catástrofe del «Prestige» a través del diario Faro de Vigo, sin duda, es claro síntoma de la evolución progresiva en las claves mediáticas de su enmarcamiento informativo. Y, sin duda, obedece también a la necesidad de no quedarse atrás y caminar a la par que los acontecimientos que se suceden y que, por otro lado, la audiencia de este medio podía *oler*, observar en directo y casi tocar con sus propias manos.

Hemos tratado de resumir en dos ejes los resultados y conclusiones de nuestra investigación. Dos son los epígrafes que estructuran y dan forma a nuestra tesis, uno se corresponde con un análisis cuantitativo y el otro con una aproximación analítica cualitativa.

3.1. La repercusión mediática: amplia cobertura informativa

Desde el punto de vista cuantitativo, el volumen de información generada por el «Prestige» se fue duplicando a medida que avanzaban la catástrofe. Durante los primeros días, coincidiendo con la retransmisión del buque a la deriva por aguas del Atlántico, la media de páginas dedicadas a este asunto (y siempre en la sección de sucesos, algo que puede resultar por sí mismo bastante significativo) era de cinco. Si bien es cierto que, en todo momento, este asunto se trataba en portada y con imágenes de la catástrofe. A partir del día en que el barco se hunde y el *chapaote* amenaza con alcanzar las Rías Baixas, crece considerablemente el caudal de información. Desde este día, el diecinueve de noviembre, el número de páginas publicadas con este tema se sitúa entre las quince y las veinte.

Pero además la profundización en el tema y el esfuerzo editorial, se expresa en otros indicadores: además de la frecuencia (el «Prestige» fue noticia de salida con fotografía en este diario prácticamente hasta el final de ese mismo año), la elaboración de los textos y el recurso a fuentes primarias (reportajes y crónicas, entrevistas a expertos, implicados o afectados, el gran número de artículos de opinión), y el tratamiento gráfico del tema (gran número fotografías, infografías y viñetas gráficas de apoyo) son ejemplo e ilustran una mayor dedicación al asunto. Por tanto, en función de los mencionados criterios y desde nuestra perspectiva, se confirma que el Faro de Vigo le concedió al caso «Prestige» una amplia cobertura.

3.2. El enmarcamiento de la información: moderación discursiva

Analizando e interpretando la información «Prestige» mediante criterios y técnicas cualitativas, extraemos, en mayor medida, los resultados y conclusiones de nuestra investigación.

Si analizamos por separado este diario, nos sorprende con progresivas subidas de tono en su discurso informativo, que alcanzan su clímax en las editoriales anteriormente mencionadas. Sí podemos decir que su información se fue haciendo más reflexiva, analítica y crítica. Sin embargo, desde una perspectiva más amplia, poniendo al Faro de Vigo en relación con otros medios impresos analizados con anterioridad (El País, ABC y La Voz de Galicia), su discurso se podría tildar de poco claro, en ocasiones ambiguo, y caracterizado por una cierta cautela. Esta precaución a la hora de informar, se traduce en una suerte de contención y moderación sobre todo cuando se trata de señalar las dimensiones políticas de la catástrofe.

Ante una realidad compleja y dramática y dada la proximidad (ya que se podía vivir en vivo y en directo), y la sospecha de una supuesta distorsión de esa realidad, había que informar y este medio optó por no radicalizar su discurso. Adoptando una estrategia que podríamos calificar de discurso atemperado o moderación discursiva.

En su diagnosis del caso «Prestige» prevalece el término «catástrofe» (ecológica, económica y social) y «crisis de imagen» o de «credibilidad» frente a cualquier atisbo de referencia clara y directa a la existencia de una «crisis política». Sí observamos que en las sucesivas *mareas* informativas analizadas se va introduciendo un discurso más crítico, pero que se queda en eso, no llega a más. Es decir, no se posiciona ante las peticiones de dimisión por parte de los miembros de los ejecutivos central y autonómico, ni ante las informaciones sobre la moción de censura que las fuerzas políticas de la oposición intentan presentar al presidente de la Xunta, Manuel Fraga. Hace públicas estas acciones, decisiones, declaraciones y manifestaciones políticas pero más al albur de su estrategia (evolutiva-discursiva) informativa. Es decir, abrir su escaparate mediático a otros actores preocupados por la catástrofe en general y, sobre todo, a los implicados y afectados por la catástrofe, en particular.

Observamos que se adoptan más enfoques y perspectivas, pero no toma parte activa más allá (como hemos indicado más arriba) de las críticas a algunas decisiones y actuaciones del gobierno autonómico (fundamentalmente a Fraga por su falta de reflejos y la «crisis de imagen» que provocó), y exigencias a la Xunta para liderar soluciones con el fin de que una catástrofe así no vuelva a repetirse nunca más. En este sentido, es bueno advertir que no es casual que la mayor cobertura y visibilidad pública durante el período analizado se le concedió (a pesar de las críticas y precisamente también por ello) a las fuentes y actores institucionales-gubernamentales; tuvieron mucho más protagonismo que otros actores también implicados y afectados por la catástrofe.

En nuestro análisis comparativo hemos comprobado que el periódico Faro de Vigo no se posiciona tan explícitamente como lo hacen los diarios El País o ABC, y especialmente La Voz de Galicia. De hecho la politización del asunto «Prestige» se observa de forma manifiesta tanto en El País como en ABC (obviamente en direcciones opuestas). Por su parte, La Voz de Galicia destaca por su implicación, grado de compromiso y esfuerzo mediático y editorial, lo que se traduce en un discurso más radical y mucho más crítico y complejo que el que manejó el Faro de Vigo. El diario de mayor difusión de Galicia lidera el seguimiento en profundidad de la catástrofe y de su evolución, en contacto con fuentes expertas y, sobre todo, en voluntad de contrastar la información. Además, La Voz de Galicia encuadra su información en un marco identitario más que ideológico (a diferencia también de El País y ABC), un recurso al que, sólo muy puntualmente, recurre el diario Faro de Vigo (y fundamentalmente queda reflejado en algún fragmento de las editoriales).

Con respecto a una dimensión tan importante en este asunto como la movilización social y los ciclos de protesta, sí hay información sobre los afectados y voluntarios. Pero le concede una débil cobertura mediática a la Plataforma «Nunca Más», un actor social importante en este escenario ya que estaba capitalizando las protestas y la movilización de los sectores más críticos e implicados de la ciudadanía. Sí podemos afirmar que enmarcó la información, a medida que la catástrofe se agudizaba y se acercaba a las Rías Baixas, en unas coordenadas proclives a activar a la ciudadanía.

En esta misma línea, hemos observado también, cómo durante las primeras *mareas* informativas del Faro de Vigo, la moderación discursiva que caracteriza a este diario en el período analizado se evidencia en su estrategia de expresar las reflexiones más críticas a través de las voces de los «otros»: entrevistas a expertos, afectados y sobre todo, a través de los artículos de opinión (las voces más incisivas).

3.3. Conclusiones finales

En primer lugar, consideramos que el Faro de Vigo informó de acuerdo con sus coordenadas mediáticas. Como ya sabemos, centradas en adoptar una perspectiva de proximidad, por tanto, local-provincial (en clave social, ecológica y económica, los sectores productivos más afectados de la zona geográfica en la que está implantado este diario, etc.) y menos ideológica. Sí es de destacar, sin embargo, que su alineamiento (en clave política) cuando se produce, lo hace en mayor medida con el ejecutivo autonómico, dirige una crítica, podríamos decir que más constructiva que la que orientó hacia los gestores políticos tanto de Bruselas como de Madrid.

Antes de finalizar, debemos señalar una crítica: su ambigüedad y contención a la hora de informar (ahondar en todas las dimensiones del problema-catástrofe), y no ser más explícito en las críticas en clave política, lo que en este estudio hemos denominado «moderación discursiva». Precisamente por ello, en nuestro análisis comparativo, la ubicación de este diario está en el medio (tanto en las coordenadas ideológicas, como en el grado de implicación) de los diarios El País, ABC, y La Voz de Galicia.

Y como fin de trayecto -o más adecuadamente, de la travesía-, una cualidad a su favor: la amplia cobertura sobre este asunto «*Prestige*». En este sentido, es de destacar que el esfuerzo informativo llevado a cabo por este diario en los meses inmediatamente posteriores al naufragio del petrolero es considerable y de gran envergadura. Sobre todo si tenemos en cuenta que estamos ante un medio de comunicación impreso con vocación informativa y asentamiento en el ámbito local-provincial. Comparativamente, su labor y despliegue informativo ha sido, sí, bastante inferior a los de La Voz de Galicia, diario con una idiosincrasia mediática diferente; pero, y esto es lo importante, muy superior y más sistemático que el de los otros medios de comunicación impresos también de implantación local-provincial y circunscritos al ámbito gallego.