

LA HUELGA DE “EL PRAT” EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN ESCRITOS.

ELVIRA SANTIAGO GÓMEZ
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

INTRODUCCIÓN

El contenido de este artículo se enmarca dentro 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 han 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, en ese momento, 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; Ogrizack 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).

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

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, desde las Fuerzas y Cuerpo de Seguridad del Estado, pasando por la Delegación del Gobierno y por 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 sociopolítica 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** que 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 País, El Mundo y ABC.

Desde el punto de vista temporal se proponía un seguimiento de la cuestión desde su primera aparición en los medios impresos hasta el día 31 de diciembre de 2006. Si bien en el caso de que existiera un rebrote informativo en 2007, este sería tenido en cuenta de cara a su estudio y análisis.

ANÁLISIS DE PRENSA

En este artículo hemos decidido centrarnos en el contenido de las noticias publicadas en los medios de comunicación seleccionados el 29, 30 y 31 de julio de 2006 en relación con el segundo de nuestros objetivos, 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 relacionados 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 con el comunicado de en el que afirma que a las 19 horas del día 31 de julio la actividad del Aeropuerto de Barcelona se desarrolla con absoluta normalidad.

METODOLOGÍA

Mediante un **análisis cualitativo** descubrimos los marcos interpretativos en los que se puedan clasificar las noticias, estos marcos interpretativos podrían denominarse también *macroestructuras semánticas* siguiendo a los autores del Análisis Crítico del Discurso (ADC). Las bases en las que se asienta el ADC 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).

Las macroestructuras semánticas son definidas por V.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).

Identificando y analizando dichas macroestructuras 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. (M.J Canel. 1999). Los lectores se forman una opinión de los acontecimientos que tendrá matices distintos según se enfoque el contenido de la información, es por ello necesario un análisis pormenorizado de los diferentes marcos interpretativos.

Siendo nuestro objetivo el análisis de las noticias en que se hacía referencia a los sujetos participantes en la crisis, los bloques temáticos que nos hemos encontrado son tres, el primero, de carácter introductorio, contendría todas aquellas noticias que hacen una descripción del acontecimiento o una valoración -más o menos subjetiva- de los hechos, en segundo lugar nos encontramos un bloque de noticias en las que se alude a los actores o instituciones implicados en la seguridad aeroportuaria, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Delegación del Gobierno y Ministerio de Fomento, en tercer lugar incluimos un bloque de análisis de las noticias cuyo tema principal son las instituciones directamente implicadas en la huelga, Aena, Iberia y Sindicatos.

B.1. NOTICIAS QUE HACEN REFERENCIA AL BLOQUEO DEL AEROPUERTO

Entre las noticias cuyo tema principal es la descripción de los hechos encontramos dos

enfoques diferentes. Por una parte aquellas en que se describe el acontecimiento siempre destacando la ilegalidad de la protesta y su carácter salvaje:

“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

Por otra parte encontramos aquellas en que son los afectados los protagonistas, bien desde una óptica testimonial, común en aquellos periódicos más cercanos al problema, bien destacando el comportamiento sensato y civilizado de los afectados por la protesta:

“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

B.2. NOTICIAS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

B.2.1 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 mayoritariamente la de una actuación responsable habida cuenta de los riesgos de que se recrudeciera la protesta en caso de que se “cargase contra los manifestantes”. Haciendo alusión a este tema, encontramos:

“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.

Siendo la imagen dominante la anterior, se pueden encontrar noticias que consideran la acción policial y de la Guardia Civil insuficiente y se acusa de falta de interés por aliviar la situación dejando descubrir en el discurso cierto matiz de desconfianza:

“¿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.

Un último bloque acerca de la actuación de las Fuerzas y cuerpos de seguridad es el que valora las consecuencias más negativas de dicha actuación :

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

B.2.2 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 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 una 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 de la responsabilidad de lo ocurrido.

B.2.3 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 con 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

B.3 NOTICIAS REFERIDAS A LAS INSTITUCIONES CONCERNIDAS EN LA

CRISIS

B.3.1 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 enunciar la ayuda prestada a los pasajeros que se encontraban en el aeropuerto:

*“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.

Mientras que desde la óptica opuesta, 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 también nos encontramos con 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.

Pero aun 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.3.2. Iberia

La imagen que los medios transmiten de Iberia está cargada de tintes negativos, se entiende que es la empresa responsable del caos y desconcierto que ha tenido lugar, únicamente encontramos una noticia que no sigue esta línea y en la que se agradece la adopción de medidas que minimizaron el colapso, por tratarse de la única excepción la trato en primer lugar:

“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 analizadas, hacen 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.

“Iberia reaccionó tarde y mal (...) la solución alcanzada es inaceptable porque otorga réditos a la huelga salvaje y porque alienta a que se intolerables acciones como estas 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 llevar a cabo 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.

Por último encontramos aquellas noticias en que 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”:

“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.

B.3.3 Sindicatos:

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

En cuanto a las primeras sirvan de ejemplo las dos que incluyo 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

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. Caldí també que des de sempre les 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 y de la irresponsabilidad demostrada al aconsejar a los trabajadores a que participasen en una huelga ilegal:

“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.

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. Siendo el número de noticias aparecidas en el primer grupo muy superior a las del segundo.

Observamos como la imagen que se transmite de las diferentes instituciones implicadas en la gestión de la seguridad aeroportuaria no es la misma.

En concreto y respecto a cada una de estas instituciones:

- 1 **La actuación de la Guardia Civil:** las noticias que se refieren a la pertinencia de la actuación de la Guardia Civil 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.
- 2 **La actuación de la Delegación del Gobierno:** desde todos los medios se responsabiliza al gobierno 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 autonómicos se considera que quizá el problema hubiese tenido mejor solución si hubiese existido un traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma.
- 3 **El Ministerio de Fomento:** los medios le piden 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.

En cuanto a la **imagen y la credibilidad transmitida de las Instituciones implicadas en los acontecimientos:**

- 1 **AENA:** los medios se dirigen desde diferentes posiciones, 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”
- 2 **IBERIA:** 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

- 3 **SINDICATOS:** nuevamente las consideraciones sobre la actuación de los sindicatos 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.

BIBLIOGRAFÍA:

HARRISON, S. (1999): *Disasters and the media: managing crisis communications*, London, Macmillan Press.

OGRIZACK, M Y GUILLERY, J.M. (1997): *La communication de crise*, París, 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.(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.