



[Investigación](#) – [Forma de citar/how to cite](#) – [informe revisores/referees](#) – [agenda](#) – [metadatos](#) – [PDF](#) – [Creative Commons](#)  
[DOI](#): 10.4185/RLCS-65-2010-916-516-537– ISSN 1138-5820 – RLCS # 65 – 2010 +

## **Crisis del periodismo de fuentes. Las prácticas del periodismo en España en el accidente de Spanair**

### **The crisis of informational sources. The journalism practice in Spain in Spanair's accident**

**Dr. José Vicente García Santamaría** [[C.V.](#)] Profesor Ayudante Doctor del Departamento de Periodismo y Comunicación Audiovisual Universidad Carlos III - [josevicente.garcia@uc3m.es](mailto:josevicente.garcia@uc3m.es)

**Resumen:** El accidente del avión *McDonnell Douglas* de la compañía *Spanair*, que ocurrió el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas, y las consecuencias de carácter informativo que de este hecho se han derivado, representan una oportunidad única para abordar el estado actual de ciertas prácticas periodísticas en España. En concreto, en este hecho periodístico extraordinario, adquirió una especial relevancia la utilización de las fuentes informativas en una situación de crisis: una prueba que requiere un mayor esfuerzo para encontrar la mayor cantidad posible de fuentes, primarias y especializadas, que proporcionen, en un corto espacio de tiempo, las necesarias claves informativas e interpretativas a las audiencias de los medios. Del mismo modo, fue también una excelente ocasión para estudiar ciertas prácticas del periodismo de investigación, y de los diferentes condicionantes de la agenda mediática. Y, finalmente, como en toda catástrofe aérea, en la que se pueden llegar a dirimir indemnizaciones millonarias, ha resultado también importante la aplicación de una serie de marcos éticos, plasmados en códigos deontológicos, capaces de salvaguardar la tarea de los periodistas.

**Palabras clave:** Fuentes periodísticas; Periodismo de fuente; comunicación de crisis; ética periodística.

**Abstract:** The Spanair McDonnell Douglas plane crash, which took place the 20th August 2008 at Barajas Airport; have brought with it some informational consequences, that undoubtedly represented a unique opportunity to raise the current state of journalism in Spain. In particular, the use of informational sources in a crisis situation; a test which requires a stronger effort in order to find the maximum number of primarily and specialized sources. Therefore the audience will be provided with the key facts, necessary for the interpretation of the incident.

Likewise this represent an excellent occasion to study some investigation journalism practice; with the different conditioning factor of the coverage media, and the application, in a case where millionaire compensation can be redeem; of a series of ethic frameworks, captured in deontological codes; which safeguard the duty of the journalist.

**Keywords:** Journalism sources; Crisis Communication; Journalistic Ethic.

**Sumario:** 1. Introducción. 2. La catástrofe como hecho periodístico extraordinario. 3. Metodología. 4. El periodismo de fuente en el accidente de *Spanair*. 5. La escasez de fuentes en el periodismo español. 5.1 La información de televisión. 6. El tratamiento informativo de una situación de crisis y sus "ruidos". 6.1. Análisis de los principales "ruidos informativos". 6.2. Las estrategias de comunicación de crisis. 7. La ética de la profesión periodística. 8. Conclusiones. 9. Referencias bibliográficas. 10. Notas.

**Summary:** 1. Introduction. 2. Catastrophe as an extraordinary journalism event. 3. Methodology. 4. Source journalisms in the Spanair's crash. 5. The lack of sources in Spanish journalism. 5.1. Information on TV. 6. The media treatment of a crisis situation and its background noise. 6.1. Analysis of the main "journalism noises". 6.2. Crisis' communication strategies. 7. The ethic of journalism profession. 8. Conclusions. 9. References. 10. Notes.

Traducción de **Cruz Alberto Martínez-Arcos** (University of London)

### **1. Introducción**

La cobertura periodística del accidente de *Spanair* ha sido sin duda uno de los hechos periodísticos más reveladores del panorama de los medios de comunicación españoles de los últimos tiempos, porque ha puesto al desnudo, como pocos sucesos, los condicionantes estructurales del actual periodismo español en aspectos tan importantes como las rutinas periodísticas, la precariedad laboral, la preeminencia del "periodismo declarativo" en las grandes conferencias de prensa, la ausencia de metodologías de actuación en situaciones de crisis y también de marcos éticos, e, incluso, las cortapisas impuestas por las autoridades administrativas para recortar la autonomía de la profesión periodística.

La incapacidad de periodistas y media para narrar on time lo que sucedió el 20 de agosto de 2008 en una de las pistas de la Terminal 4 de Barajas; ofrecer más tarde una reconstrucción fidedigna de los hechos, e ir despejando finalmente, sin ruidos ni intoxicaciones informativas, las diferentes hipótesis de esta catástrofe, hasta encontrar una explicación plausible, nos permite realizar, sin duda, ciertas reflexiones sobre algunos aspectos esenciales de las rutinas periodísticas en España.

En la investigación que hemos desarrollado ocupa un papel primordial el "periodismo de fuentes", pero también existen otros aspectos esenciales para abordar el caso *Spanair*, como el tratamiento de la comunicación en situaciones de crisis o la propia ética periodística. La cobertura de una catástrofe por parte de los medios de comunicación supone, sin duda, una prueba para cualquier profesional o equipo de redacción, que debe aumentar su esfuerzo para conseguir la mayor cantidad de fuentes y de puntos de vista sobre el accidente, y proporcionar así a sus audiencias diferentes claves informativas e interpretativas. Y no es sólo que, en estas situaciones, el público, deposite en los medios de comunicación toda su ansia por conocer lo que ha sucedido (Vicente, 2006: 351), sino que además espera que en estas situaciones, que no resultan ajenas a la experiencia de los media españoles (*Prestige* o atentado terrorista del 11M), sus medios de comunicación se encuentren a la altura requerida.

Por otra parte, y como en todo accidente aéreo, donde se dirimen indemnizaciones millonarias o multimillonarias, acaban por entrar pronto en juego un sinfín de intereses cruzados, representados por *lobbistas*, agencias de comunicación, equipos de abogados, políticos y, naturalmente, algunos medios de comunicación, que defienden, en muchos casos, posturas claramente antagónicas. El objetivo de todos estos elementos condicionantes de la agenda mediática es beneficiar a una de las partes en litigio, decantando claramente las líneas de investigación para propiciar la exculpación de sus defendidos o patrocinados, e intentar, al mismo tiempo, que la culpa llegue a recaer en alguna de las partes implicadas.

Finalmente, creemos que al haberse producido este accidente en pleno mes de agosto, con buena parte de los redactores veteranos de vacaciones, y, por tanto, con una buena cantidad de becarios cubriendo la información, no debe ser óbice tampoco para exculpar a los medios de comunicación españoles por el pobre papel ofrecido por estos redactores en prácticas. Huérfanos de fuentes, pero también de metodologías y procedimientos que les permitieran trabajar de forma ordenada, parecían claramente *contaminados* –a tenor de sus expresiones y de la manera de formular sus preguntas a los presuntos implicados- por las técnicas de la telebasura. La pobre actuación de aquellos días deja también en el aire numerosos interrogantes acerca de las metodologías –si las hubiere- que se aplican en las redacciones de los medios de comunicación españoles y sobre la formación de los periodistas en las propias redacciones.

## 2. La catástrofe como hecho periodístico extraordinario

Una catástrofe es un hecho periodísticamente extraordinario y popularmente impactante, en el que late, como en pocos acontecimientos, el pulso del periodismo (León Gross, 2008). Y en esos trágicos días de agosto de 2008, los reporteros que cubrieron la catástrofe de *Spanair* tal vez no tuvieron en cuenta algunos principios que son la esencia de la información periodística:

- 1) La práctica del periodismo es siempre indagación y búsqueda (Santoro, 2004: 17).
- 2) En toda investigación es necesario formular diferentes hipótesis de trabajo para acercarnos a los grandes hechos noticiables. Y toda hipótesis parte de ciertos presupuestos y puntos básicos subyacentes (Elizalde, 2004), capaces de guiarnos en la oscuridad, para recomponer pedazo por pedazo, un rompecabezas que nos permita llegar a una fidedigna reconstrucción de los hechos.
- 3) Una hipótesis es así una tentativa de reconstrucción, capaz de aclararnos un conjunto de hechos y que puede ser probada en posteriores investigaciones (Ellet, 2007). Esta reconstrucción debe llevarse a cabo en el menor tiempo posible, puesto que las enseñanzas del caso *Prestige* demuestran que un mal tratamiento de la información puede conducir a que la verdad acabe saliendo finalmente a la luz, aunque entonces pueda ser ya demasiado tarde, y, en ese caso, "no interesará a nadie, no será noticia" (Gómez y Ordaz, 2003).
- 4) La celeridad en la consecución de la información resulta esencial para que las fabulaciones no suplanten a la realidad de los hechos.
- 5) Los relatos informativos elaborados y difundidos por el sistema mediático se alzan como un vínculo imprescindible para la ciudadanía (Casero, 2009).

## 3. Metodología

La metodología aplicada para obtener conclusiones fiables que nos permitan determinar el tratamiento del periodismo de fuentes y el manejo de la situación de crisis, parte –al igual que en el análisis de León Gross (2008)- de un análisis de contenido sobre la proyección de esta catástrofe en la agenda informativa.

Nuestro análisis, ha indagado en la agenda de seis grandes diarios nacionales (*El País*, *El Mundo*, *Abc*, *La Vanguardia*, *El Periódico* y *La Razón*), en los informativos de las cuatro grandes cadenas de radio (*Ser*, *Cope*, *Onda*

Cero y RNE), así como en los informativos de las televisiones generalistas (TVE, Telecinco, Antena3, Cuatro y La Sexta). De esta manera, se logrará evaluar el tratamiento otorgado por cada soporte y las similitudes y diferencias entre todos ellos.

En concreto, efectuamos un seguimiento de todos los informativos de las cadenas generalistas y de las emisoras de radio de alcance nacional, emitidos entre el 20 de agosto, fecha del accidente y el 21 de diciembre de 2008. En este intervalo de tiempo, se concentraron la mayor parte de las informaciones. De esta etapa se recopilaron más de 150 informaciones (noticias, comentarios, editoriales, reportajes...) procedentes de los grandes diarios de referencia y de un muestreo de periódicos regionales de Andalucía, Canarias y Baleares.

Una vez que fue hecho público el informe preliminar de la *Comisión de Investigación* y que el juez encargado del caso llamase a declarar a los diferentes implicados, se cerró la etapa de mayor impacto informativo. A partir del 15 de abril de 2009, tuvo lugar únicamente un pequeño "goteo" informativo, derivado de las actuaciones del Juzgado de Instrucción nº 11 de Madrid, las declaraciones de algunos supervivientes y el cruce de acusaciones de algunos medios (*El País*, *El Periódico* y *El Mundo*, principalmente), exonerando o culpando a algunas de las partes implicadas en este suceso. El seguimiento del accidente finalizó el 23 de diciembre de 2009, fecha en que la *Comisión de Investigación* dio por concluido su informe. De esta segunda etapa solamente se realizó un seguimiento en los diarios de referencia, manejando alrededor de 45 informaciones, en su mayor parte, noticias y crónicas.

En este análisis de contenido hemos tenido también en cuenta la dimensión geográfica del acontecimiento, que se ha plasmado en toda la prensa nacional, pero con especial relevancia en aquellas Comunidades y provincias más directamente concernidas por este accidente y/o más dependientes de los ingresos del turismo, como Andalucía, Baleares o Canarias. El análisis de estos medios, del que se extrajo un muestreo no exhaustivo (*Diario Sur* de Málaga, *La Opinión de Granada*, *Diario de Ibiza*, *Canarias 7* y *El Día* de Santa Cruz de Tenerife) permitió también observar ciertas discrepancias con la prensa nacional de referencia; la formulación, en algunos casos, de hipótesis distintas, y la utilización de fuentes más cercanas a los damnificados por la catástrofe.

De esta manera, hemos podido realizar, por un lado, una evaluación cualitativa de los principales hechos informativos, y su específico tratamiento en prensa, radio y televisión. Y, por otra parte, hemos analizado también los géneros que se han abordado a lo largo de este período de tiempo: entrevistas, reportajes, crónicas o simplemente noticias; y el protagonismo cobrado por las fuentes primarias y secundarias.

Por lo que se refiere a la metodología cualitativa seguida y a las variables estudiadas, hemos partido de tres categorías: 1) el tratamiento de las fuentes informativas, 2) las hipótesis manejadas en el accidente y su traducción en las informaciones de los medios, y 3) el manejo de la situación de crisis y la creación de ciertos "ruidos" informativos.

En la primera de estas categorías, se incluyen las diferentes variables de "fuentes primarias", entendiendo por tales – como ya hemos apuntado anteriormente – a los testigos directos del accidente y/o aquellas personas que al acudir al lugar de los hechos fueran capaces de ayudar a reconstruir lo sucedido en esta catástrofe. Las "fuentes especializadas" se refieren fundamentalmente a pilotos de diferentes compañías, técnicos y asociaciones de mantenimiento o expertos aeronáuticos. Y, por último se ha tenido también en cuenta la ausencia de fuentes, tanto primarias como especializadas.

En la segunda categoría, las hipótesis del accidente, detectamos las siguientes variables: errores humanos de la tripulación del MD-82 o del personal de mantenimiento de la compañía *Spanair*; fallos técnicos achacables al fabricante y causas de carácter accidental (viento, aves...), despliegue de *flats* del avión, o sobrecarga del aparato.

En la tercera de estas categorías, comunicación de crisis y "ruidos" informativos, contemplamos principalmente las ruedas de prensa celebradas por la compañía SAS, accionista mayoritario de *Spanair*; las ruedas de prensa conjuntas de autoridades locales, autonómicas y del gobierno central y las convocatorias de la Comisión de Víctimas. Y por lo que se refiere a la creación de "ruidos informativos" se han tenido en cuenta los editoriales y el análisis de los mismos en diferentes ediciones de *El Mundo*, *El País* y *El Periódico*.

Con estas tres categorías creemos que hemos inferido las conclusiones que se exponen a lo largo del texto.

Por otra parte, en el anexo nº 1, así como en algunas notas, nos hemos permitido incluir, sobre todo entre agosto y diciembre de 2008, referencias concretas de noticias provenientes de agencias y comentarios de algunos blogs que hemos estimado relevantes para ofrecer un panorama más completo; aunque su único propósito – dado lo ingente de la tarea – era mostrar puntos de vista discrepantes con la versión ofrecida por los grandes medios informativos.

Finalmente, el seguimiento de las noticias en la prensa de referencia a lo largo del año 2009 nos ha permitido constatar que una catástrofe de estas características genera una gran cantidad de noticias a lo largo de un dilatado período de tiempo, que coincide (ver anexo nº 2) con la vista judicial y las conclusiones de los expertos que determinan las causas del accidente.

En resumen, y como indica Gross (2008), el análisis de contenido nos debe permitir trazar una radiografía completa de las fuentes informativas; "determinar las voces presentes y ausentes; identificar qué voces asumen el discurso sobre el accidente y se convierten en portavoces para la aprehensión del fenómeno; determinar el nivel de

transparencia, contraste y pluralidad".

Y, de la misma manera, conocer qué personajes implicados en este hecho han cobrado protagonismo o, por el contrario, han permanecido en una zona de sombra. Y aunque en este análisis de contenido, cabrían también otros campos de investigación (superficie de los textos, identificación de las secciones o autoría), creemos que este objetivo sería más abordable desde una autoría de investigación colectiva que estudiase el conjunto de circunstancias que han rodeado este hecho singular, mientras que el objeto de nuestro análisis creemos que quedaría cubierto con la muestra planteada.

#### 4. El periodismo de fuentes en el accidente de Spanair

Las fuentes informativas son, como se sabe, un aspecto esencial de la actividad informativa, puesto que influyen y condicionan, de manera determinante, el proceso de producción de las noticias y el resto de productos informativos (Casero, 2008a). Las fuentes informativas lo impregnan todo, convirtiéndose así en un vértice central de la actividad periodística (Armentia Vizuet y Marcet Caminos, 2002). Es decir, son ese eslabón intermedio, que no sólo no se puede soslayar en el ciclo informativo (Borrat, 2003:76), sino que además se presentan como un elemento fundamental en la construcción del relato periodístico. Sin ellas no hay periodismo, sino propaganda (De Pablos Coello, 2006).

Por tanto, y como las fuentes forman también parte de la audiencia (Gomis, 1991: 63), la tarea del periodista comienza propiamente con su análisis, puesto que cuando un profesional puede confrontar diferentes fuentes construye su propia interpretación de la realidad (Díaz Arias, 2006:157). Ahora bien, una vez efectuado el análisis de las informaciones emitidas a lo largo de los días posteriores al accidente; así como de las entrevistas de radio y televisión cabe interpretar ciertas carencias metodológicas en una parte importante de los periodistas que estaban cubriendo este suceso. Por ejemplo, a quién puede considerarse como "fuente informativa", o qué fuentes primarias y secundarias debe abordar un informador en el ejercicio de su profesión. Todas ellas cuestiones esenciales en la labor diaria del periodismo, y que adquieren una importancia relevante en momentos excepcionales. Para Blanca Castilla (2004: 100) puede considerarse como fuente informativa a una persona o grupo de personas, organizadas o no, que han sido testigos y conocen los hechos que el periodista acabará por convertir en noticia.

Así, una deficiente práctica profesional, que lleve a entrevistar en los primeros instantes posteriores al accidente a los familiares de los pasajeros del avión, y no a aquellas personas que han visto lo que ha sucedido, o que han estado presentes en el lugar del accidente, puede impedir la reconstrucción fidedigna de los hechos acontecidos. Ya decía Kapuscinski (2003) que el secreto de la información es la cantidad y calidad de cosas que seamos capaces de *averiguar* y *contrastar* en un tiempo breve. Para averiguar necesitamos a las fuentes primarias, testigos del accidente, y para contrastar, sin duda una amplia panoplia de fuentes, que den respuesta al porqué de las causas (si bien, la irrefrenable tendencia de los nuevos periodistas a la *espectacularización* prima sobre cualquier otro *input* informativo).

¿Cómo suelen seleccionar los periodistas sus fuentes? El primer paso es muy simple: confeccionar una lista con los nombres de aquellas instituciones y de aquellos individuos que puedan saber del hecho que nos interesa (Sorrentino, 2006: 61); o lo que es lo mismo de las "fuentes implicadas" (Rodríguez, 1994), y después buscar una serie de atributos que éstas deben reunir: credibilidad, autoridad, accesibilidad, disponibilidad o productividad.

Así que la metodología a emplear, para buscar en un primer momento fuentes de información sobre la catástrofe del MD-82 pasaba por confeccionar una lista de aquellos colectivos que habían acudido inmediatamente al lugar del accidente, así como de aquellos testigos visuales que pudieran aportar alguna información [1]. En segundo lugar, resultaba también urgente redactar una segunda lista con nombres y cargos de personas que ayudasen a interpretar esa complicada situación y reconstruir lo que había podido suceder: esas fuentes especializadas, que resultan imprescindibles para el periodismo de investigación (Camino Marcet, 1997). Con la particularidad de que si deben expresar sus opiniones en radio y televisión, deben elegirse también por su capacidad de comunicación y reflexión, así como por su templanza para no dejarse arrastrar por fáciles emotividades.

A tenor de las informaciones emitidas, los resultados de esa búsqueda resultaron baldíos. Se pusieron al descubierto –sobre todo en los primeros momentos y en los días posteriores a este suceso– las debilidades que mostraban redacciones y periodistas en la obtención de la información. Las notables ausencias de fuentes primarias, así como la carencia de fuentes especializadas, empañaron la labor de muchos medios y generaron entre la opinión pública cierto rechazo a su trabajo. El caos de las primeras horas, y la falta de agilidad de la compañía *Spanair*, impidieron conocer ese mismo día la cifra total de fallecidos y desaparecidos, el número de supervivientes y su estado.

La lista completa del pasaje sólo fue facilitada por la compañía aérea, a instancias del Gobierno, ocho horas después del accidente a través de su página web, y sin ninguna información adicional. Además, el director en funciones de AENA, estaba ilocalizable y no apareció durante toda esa dura jornada, con lo cual se quebraba la cadena de mando [2]. Así que, como en toda situación de crisis, se recurrió inmediatamente a la búsqueda de fuentes de información alternativa (Berganza, 2006: 392).

La oscuridad y falta de transparencia de AENA y de la propia *Spanair* tras las primeras horas del accidente, propició que en la Terminal 4 de Barajas, una barahúnda de informadores se arremolinase en torno a los familiares de las posibles víctimas (como pudo seguirse en directo o verse en diferido por numerosos canales de televisión), formulando preguntas que, en ningún caso, podrían ser respondidas por personas, que no habían sido testigos de los

hechos, y que, en ningún caso, podrían erigirse en fuentes primarias [3]. Si alguien hubiera encendido en aquel momento su televisor, y fuese testigo de esa mezcla de estilos comunicativos, le resultaría difícil distinguir si lo que estaba presenciando era un noticiero o un *reality show* (García Canclini, 2008: 30).

Realmente, la mayor parte de las fuentes primarias conocidas (los testigos o supuestos testigos de los hechos) se encontraban trabajando a pie de pista, y el caos existente no permitía realizar un atinado balance de muertos, desaparecidos o supervivientes. Era, entonces, el momento preciso para que los informadores echaran mano de la "agenda", de esos contactos fiables que pueden garantizar una información solvente y privilegiada (Martínez Reverte, 2002: 134). También podía ser el momento de poner en práctica una colaboración entre diferentes secciones de la redacción, puesto que, al menos en teoría, cada una de ellas debería contar con sus propias fuentes estables y permanentes.

Las fuentes potenciales que, bajo nuestra consideración, podrían o deberían haber contactado los periodistas que cubrieron la noticia, tanto en los primeros instantes como en días sucesivos, son, además de las fuentes primarias, que esbozamos a continuación, las fuentes vinculadas a las Administraciones Públicas (Mº Fomento, Mº de Administraciones Públicas, Ayuntamiento/Comunidad de Madrid y Gobierno canario); las fuentes vinculadas a la industria aeronáutica (Asociaciones de Pilotos y de Técnicos de Mantenimiento, Colegios Oficiales, Sindicatos, Empleados de *Spanair/SAS*, pilotos de otras aerolíneas); así como otras fuentes secundarias que tienen que ver con Asociaciones de Consumidores, Asociaciones de Empresarios, bufetes de abogados y diferentes *lobbys* nacionales e internacionales (ver Anexo nº 3).

Una adecuada rutina periodística indica que, después de muchas experiencias en atentados terroristas, desastres naturales y sucesos de diferente índole, cualquier informador debe saber que las mejores fuentes primarias suelen ser aquellos colectivos que llegan primero al lugar del accidente: bomberos, SAMUR (médicos y enfermeras), fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado o trabajadores de AENA. Como subraya el exinspector jefe de bomberos del Ayuntamiento de Madrid (Redondo Toral, 2002), este cuerpo suele ser el primero en llegar al lugar de este tipo de accidentes, y debe actuar de una manera rápida y eficaz, aún poniendo en peligro su integridad personal. Además, todas estas intervenciones se graban siempre en vídeo para poder ser utilizadas posteriormente como casos de estudio.

Debido también a estas carencias metodológicas, los periodistas que cubrían el accidente de Barajas no trazaron, en su conjunto, un mapa de fuentes especializadas, capaces de guiarles por ese bosque de sombras. Unas fuentes capaces de despejar hipótesis, que otorguen consistencia a las declaraciones y confirmen los datos reunidos. Ahora bien, resulta casi imposible recurrir a ellas si, no ha existido previamente y durante un tiempo, más o menos largo, una relación de conocimiento y confianza entre periodista y fuente. Es necesario haber acumulado previamente algunas experiencias positivas entre ambas partes para que esa relación se afiance. En esta relación dinámica, la agenda del periodista y su red de fuentes de información se va reconstruyendo permanentemente y configura un núcleo de relaciones que está en continuo cambio (Armentia Vizuete y Caminos Marcet, 2002: 99).

Pues bien, del análisis de contenido de los informativos de televisión de aquellos días y de los principales diarios de referencia, hemos podido constatar como estas fuentes esenciales en una situación de crisis brillaron por su ausencia. Se careció de testimonios pertenecientes a los cuerpos de seguridad, cuerpos médicos u hospitales donde fueron internados los supervivientes, o declaraciones en exclusiva de éstos. Solamente uno de los jefes del cuerpo de bombero realizó el mismo día del accidente, y de manera voluntaria, una exposición tan emotiva como falta de contenido periodístico. Días más tarde, una cadena de televisión, *Tele 5*, y por procedimientos desconocidos, logró hacerse con imágenes exclusivas del accidente.

De la misma manera, esta carencia de fuentes impidió conocer de primera mano las fuertes discrepancias existentes en los equipos de rescate y la falta de coordinación de diferentes organismos en las tareas de salvamento (hecho denunciado más tarde por los supervivientes y sus familiares), así como la confusión de competencias entre organismos de diferentes administraciones.

Ahora bien, ¿cabe culpar únicamente a las fuentes informativas de la precariedad de la información emitida aquellos días, o más bien al estado del periodismo de fuentes en España, y a la práctica periodística en general?

### 5. La escasez de fuentes en el periodismo español

Sabemos que el periodismo español peca de escasez de fuentes (Chicote Lerena, 2006). Por eso, como señalaba Pilar Diezhandino (2007:148), la información de una sola fuente ya no es anatema, y a veces es una gran virtud "frente al olvido bastante generalizado de acudir y citar a las fuentes". La "parálisis informativa" de aquellos días tampoco fue consecuencia de la preocupación (o despreocupación) por tratar de encontrar los mejores interlocutores. Lo preocupante fue, sin duda, esa situación lesiva que hace ya algún tiempo vive la profesión periodística (Rodríguez, 1994), y que ha llevado a que los periodistas se sienten en la mesa de la redacción a esperar que alguien les llame y resuelva sus problemas.

Fiados por completo a los nuevos soportes tecnológicos, esos profesionales carecen, en muchos casos, de agenda propia, y sus contactos habituales coinciden con las fuentes oficiales (Gabinetes de Comunicación), dependiendo casi exclusivamente de las informaciones que estos entes les proporcionan; olvidando así la afirmación de McNair (1998) de que la agenda informativa y las informaciones que consigue el periodista forman parte, sin duda, de las fuentes

periodísticas. Con la particularidad de que en una situación de emergencia (donde intervienen inmediatamente las autoridades judiciales); es decir, en un periodismo de sucesos, la información oficial siempre es escueta, mínima y muchas de las informaciones posteriores se proporcionan casi siempre por goteo, cuando no son el fruto de filtraciones dirigidas: "de ahí la obligación de todo buen periodista de sucesos de ir siempre más allá de lo que pueden ofrecerle las fuentes oficiales" (Quesada, 2007: 19).

La carencia de testimonios fiables, capaces de respaldar las hipótesis esbozadas en los días posteriores a la catástrofe, puede guardar también una estrecha relación con el estado actual del periodismo de fuentes en España, y con el paulatino abandono del trabajo con fuentes propias. En palabras de Diezhandino (2008), ese trabajo debería llevarse a cabo, "con fuentes directas, justificadas, atenuadas al tema, en número suficiente y expresamente mencionadas".

Por consiguiente, no es sólo que se lamente la ausencia de ese periodismo de fuentes. La principal consecuencia de esta carencia, la constituyen sin duda los relatos omitidos; es decir, aquellos sucesos noticiables de los que apenas se habla, y que pasan desapercibidos, o casi desapercibidos, para los informadores, y, por tanto, desconocidos para los ciudadanos. En el caso que nos ocupa, podemos destacar una ausencia casi completa de información sobre algunos hechos particularmente relevantes: conflictos interministeriales; falta de coordinación entre fuerzas y cuerpos de seguridad, Ministerios y otras Administraciones; el comportamiento de los responsables de AENA y su dejación de funciones en los primeros momentos; los conflictos de competencias entre bomberos y policías; la situación interna de *Spanair* [4]; así como las responsabilidades del fabricante del aparato, que ya había conocido sucesos similares. Por no mencionar también, la escasa atención prestada al drama de muchas familias, españolas y de otras nacionalidades; o la desesperación de algunos de los supervivientes, como tres de ellos que en su declaración ante el juez instructor el 27 de abril de 2009 exigieron saber la verdad "sobre lo que pasó, por qué pasó y qué cosas se hicieron mal para que no vuelva a pasar".

### 5.1. La información de televisión

La información emitida por televisión en aquellos días, merece una reflexión especial. Como indica León Gross (2008:49) la información del dolor cuenta con un desarrollo insuficiente en la profesión periodística española.

En las primeras horas del accidente, el juez de guardia, encargado del siniestro, prohibió la difusión de imágenes del avión siniestrado, "para sorprender a los medios de comunicación de todo el mundo" [5]. Como el aparato cayó en una vaguada, lejos de la terminal, y el perímetro del suceso fue acordonado, los medios no pudieron disponer de material propio y tuvieron que solicitar imágenes a aquellos organismos que habían estado actuando en ese lugar. Al final de esa noche, y ante la presión de los medios de comunicación españoles y extranjeros, alguien decidió que la *Agencia Efe* distribuyera cuatro fotografías. Para muchos profesionales fue una decisión insólita [6]. Y, más insólito el hecho de que los medios se arrodillaran ante esta decisión de controlar las imágenes del accidente.

Ante la inexistencia, durante los primeros días, de imágenes, y de testimonios de los supervivientes, las emisoras de televisión renunciaron a la autorreferencialidad, manejando otras claves distintas. Es decir, el propio medio no se otorgó a sí mismo el papel de protagonista (Blanco, 2006: 580 y ss), predominando una norma no escrita en el tratamiento sobre este tipo de sucesos: renuncia a la espectacularización y al formato *media event* (Katz y Dayan, 1995). Las razones son evidentes: ante esta clase de sucesos el espectador se siente solidario con los que padecen dolor (González Requena, 1992), como ha descrito de manera tan emotiva Susan Sontag (2003).

En cualquier caso, el medio televisivo no se sintió protagonista: TVE no suspendió la noche del accidente la retransmisión del partido de la selección española de fútbol, ni las cadenas privadas abandonaron esa tarde sus formatos habituales de tertulia o de *reality*, empleando, en una burla macabra, a los invitados habituales como expertos en materia aeronáutica. Únicamente algunas televisiones autonómicas, entre ellas *Telemadrid*, recurrieron a una práctica ya poco habitual: la utilización de entrevistas en los espacios informativos para ayudar a esclarecer los aspectos más controvertidos del accidente. Como señala Roca Cuberes (2008), la entrevista tiene como misión, la difusión de información u opiniones de expertos. En este caso, expertos en materia de aviación civil o de accidentes aéreos para describir a la audiencia lo sucedido.

En definitiva, podemos afirmar que no se instaló así una lógica informativa basada en el "caso excepcional" (Grossi, 1985 y Casero, 2008b); no existió apenas priorización del hecho informativo, ni se dispuso de equipos especiales para que indagaran las causas del suceso, por la sencilla razón de que ya no existen redacciones fuertes (tras la gran descapitalización de la red de informativos en las profundas reconversiones de personal de hace pocos años), y, por consiguiente, estos equipos ofrecen ahora pocas *news* y demasiados *comments*, provenientes muchas veces de fuentes no especializadas.

Dicho de otra manera, en los informativos televisivos predomina desde hace algún tiempo la información de sucesos, que acapara los porcentajes más altos de noticias (Leon Gross, 2006); los noticiarios se han convertido en un espectáculo, "en el que a veces no resulta nada fácil distinguir la realidad de la ficción" (Casals Carro, 1999: 49), y se hacen diariamente verdaderos esfuerzos para seleccionar aquellos hechos y aquellos enfoques que permitan adaptar lo ocurrido a la ideología de la cadena (Cebrián Herreros, 2004:16). La crónica de sucesos (y la violencia de género es claramente uno más de ellos) no solamente abre en repetidas ocasiones los informativos diarios, sino que constituye, junto con los deportes, el principal bloque de noticias. ¡Qué tragedia, por tanto, encontrarse con una gran

catástrofe y no disponer de imágenes ni hacer los esfuerzos necesarios para obtenerlas! [7].

Por tanto, no fue extraño que ante la falta de noticias nuevas en el transcurso de los días (estado de los supervivientes, aparición de más hipótesis de trabajo...), se produjera un auge del género del reportaje: accidentes aéreos en España (Los Rodeos, Tenerife), catástrofes aéreas en otros países (Estados Unidos); sentimientos de los familiares; el impacto emocional en aquellos municipios españoles que habían perdido a algunos de sus habitantes; la tragedia de los viajeros extranjeros... Pero aunque el elemento diferenciador del reportaje sea indagar la esencia y el porqué de las cosas (Vilalta Casas, 2006: 31); las únicas novedades se redujeron, prácticamente, a los elementos de seguridad aérea, con ayuda de expertos en la materia.

Esta insistencia sobre la seguridad -detalle que causaba cierta zozobra en los televidentes- se acabó convirtiendo en un importante *item* informativo para muchas cadenas. Y es que, como ya comentaba Bauman (2007:23), la seguridad personal se ha convertido en un argumento de venta importante, quizás el más importante en toda suerte de estrategias de mercadotecnia.

De ahí también esa innovación que se produjo en el formato televisivo: transformación de las tertulias de la tarde en *commodities* informativas. Los mismos tertulianos de estos programas dejaron a un lado los asuntos del corazón y se transformaron en expertos "opinólogos" del accidente. Es decir, acabaron primando los valores inherentes al medio televisivo, sobre todo aquellos directamente relacionados con el entretenimiento y la espectacularización.

Otra innovación producida esos días, aunque no achacable a los medios españoles, fue la llevada a cabo por el programa de la televisión argentina, *Todo noticias*, donde, obviando cualquier código periodístico, la realidad del accidente fue "ficcionalizada". Es decir, se modificó la realidad con los parámetros de la ficción, haciéndola pasar por real. Esta cadena latinoamericana difundió una supuesta conversación entre los pilotos del avión momentos antes de producirse el accidente. Según la información recogida por el diario *Público*, el 28 de agosto [8], el periodista argentino explicó que la conversación no provenía de una caja negra, sino de una fuente militar, que le proporcionó tres palabras con las que elaboró la información: "el izquierdo", "engine fire", "se me va, más pedal".

Naturalmente, el interés de los informativos de las televisiones generalistas por el accidente de la aeronave no trascendió más allá de las primeras semanas. Un análisis de la cronología de la investigación del accidente y de su difusión en los medios, permite asegurar que una vez "filtrado" el vídeo de la catástrofe (18 septiembre 2008), y publicados los resultados del informe preliminar de la *Comisión de Investigación* (9 Octubre 2008), las referencias prácticamente desaparecieron de los telediarios hasta la declaración ante el juez de los supervivientes del suceso y del primer aniversario del fallido despegue.

## 6. El tratamiento informativo de una situación de crisis y sus "ruidos"

En una catástrofe de esta magnitud, la intervención de las autoridades judiciales y la apertura inmediata de un sumario judicial, puede conducir al final del proceso, tanto en España como en Estados Unidos, a que las partes condenadas estén sujetas al pago de fuertes indemnizaciones [9]. De ahí que el accidente de *Spanair* sea un caso paradigmático de creación de "ruido informativo". Vuelve a ser aquí válido el axioma de que las técnicas de desinformación florecen fundamentalmente en aquellas situaciones en las que se plantean conflictos, sean de la naturaleza que sean (Camino Marcet, 1997:199); en esta ocasión, por el enfrentamiento tan fuerte de intereses contrapuestos.

Cuando hablamos de *ruidos*, o más bien de distorsiones informativas, nos referimos de manera amplia a la transmisión de información (rumores) a través de canales no oficiales (Del Pozo, 2004). También a las intoxicaciones informativas, que actúan como cortinas de humo (Quesada, 1997), intentando desviar la atención sobre los elementos de culpabilidad para salvaguardar los intereses de una compañía o institución. Estas distorsiones son, sin duda, las más nocivas para la aclaración de una catástrofe, porque su objetivo es "precipitar" conclusiones antes de la finalización de la investigación, tratando de acomodarla o de reconducirla hacia los intereses de alguna de las partes implicadas.

En concreto, aspiran a influir para condicionar la agenda de los medios; propiciar líneas propias de investigación; reconducir el relato en función de sus intereses, y jerarquizar los "expertos" más proclives a sus tesis. O, en palabras de Mayoral Sánchez (2005: 94): "las fuentes no acostumbran a aportar información a los periodistas por generosidad y altruismo. Actúan más bien, llevadas por la ambición de prefabricar un relato de los hechos".

En cuanto a los elementos que han intervenido en esta distorsión informativa, se podrían encuadrar en ellos: Gabinetes de Comunicación de diferentes instituciones, Gabinetes de Comunicación empresariales, Agencias de Comunicación, empresas de *lobbying*, bufetes de abogados y Colegios profesionales. Cada uno de ellos representando, en muchos casos, los intereses de muy variados agentes: *Mc Donnell Douglas*, *Spanair*, *AENA*, *COPAC*, *Ministerio de Fomento*...

El cronograma que hemos elaborado (Anexo nº 2) sobre la realidad informativa de este siniestro indica que, al margen de la verificación de las hipótesis iniciales sobre las causas del accidente, los *ruidos informativos* se prolongan no solamente hasta el conocimiento del informe oficial, sino que, incluso, se extienden por un período superior. La experiencia de sucesos anteriores, ocurridos tanto en España como en otros países, indica que este goteo de noticias

no cesa hasta que la *Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil* (CIAIAC) sea capaz de llegar a conclusiones ciertas [10]. Un período de tiempo que nunca suele ser inferior a un año. De ahí que la filtración de "conclusiones parciales" aparezca de manera recurrente en diferentes fases de la investigación.

Elementos fundamentales de esta distorsión, como se deduce del análisis de la información aparecida fundamentalmente entre los meses de agosto y diciembre de 2008, son los "lobbistas" y algunos Gabinetes de Comunicación oficiales. En estos casos, los agentes que más suelen presionar suelen ser, según apunta el *Llibre Blanc* del Colegio de Periodistas de Cataluña (2004:91): los poderes públicos (29%), los grupos políticos (24,4%), los gabinetes de comunicación (21%) y los lobbies (18%).

Otro objeto importante de "ruido informativo" fueron las diferentes filtraciones y obtención de información y de exclusivas por medios no aclarados. Desde las imágenes exclusivas del accidente que consiguió *Tele 5*, a la difusión del informe oficial de la *Comisión de Investigación* publicado por *El Periódico* dos días antes de ser difundido oficialmente.

Algunas de ellas conseguidas por los métodos habituales del periodismo, y otras, "filtradas" en exclusiva por fuentes oficiales. Si como señala el *Colegio de Periodistas* de Cataluña, la relación profesional entre periodistas de fuentes y medios ha de estar marcada por la transparencia y el respeto mutuos, lo que queda claro –como veremos a continuación, es que ha existido una mala praxis por parte de algunos Gabinetes de comunicación oficiales.

El primero de los hechos significativos que sucedieron, por orden cronológico, fue la difusión por el periódico del *Grupo Prisa*, a través de sus ediciones digital e impresa, de las imágenes del MD-82 accidentado [11]. Este hecho provocó, según *El País*, "un enorme revuelo" por parte de la Vicepresidenta del Gobierno y del Partido Popular que deseaban conocer el origen de esas filtraciones. El autor de la información, Francisco Mercado, escribió un artículo titulado "Periodismo y filtraciones" (*El País*, 21/09/08) para desmentir que hubiese sido una "filtración interesada" o las "maniobras de Fomento".

El periodista explicó la metodología seguida para hacerse con la exclusiva. Según él, la noticia llegó "(...) gracias a los procedimientos tradicionales de cualquier redactor honesto y a través del más viejo y concienzudo enfoque: ¿qué personas tienen el material? Y, acto seguido, tocarlas una a una". Y, a continuación, se defendió de las críticas del resto de los medios: "esto no es nuevo. El mal perdedor llama exclusiva a lo propio y filtración a los que publica la competencia".

El segundo hecho relevante fue la difusión de las grabaciones de la conversación entre el responsable de operaciones de *Spanair* y el jefe de operaciones de Madrid, que el responsable de comunicación del Ministerio de Fomento facilitó personalmente a las cadenas de televisión. Ante las críticas provenientes de diferentes medios e instituciones, el portavoz del Ministerio no tuvo más remedio que reconocer que había sido el responsable de la distribución de estas informaciones. Como consecuencia, pudo haber cometido un posible delito de encubrimiento y revelación de secretos, tipificado con penas de dos a cinco años de prisión [12].

### 6.1. Análisis de los principales "ruidos informativos"

El primer ruido, -que dificultaba, cuando no impedía, la construcción del relato informativo y la reconstrucción de los hechos-, fue el desarrollo de diferentes hipótesis del accidente –algunas de ellas contradictorias– por parte de portavoces oficiales, expertos y organismos varios (ver el conjunto de ruidos en el Anexo nº 5). Recordemos algunas de ellas: fallo de uno de los motores; sistema de "reverse" activado en uno de los dos motores del avión; mantenimiento inadecuado; mala actuación de los pilotos; excesivo viento de cola, sobrecarga del aparato, colisión de aves con alguno de los motores del aparato; deficiencias en la activación de los mecanismos de freno...

Algunas de estas hipótesis apenas resistieron (colisión de aves) dos ediciones seguidas, y otras, como los fallos de mantenimiento o la activación del sistema de "reverse", se han mantenido a lo largo del tiempo y han sido materia de especial seguimiento por el juez encargado del caso [13]. Otro de los ruidos más importantes coincide con las líneas de investigación tendentes a culpar al fabricante *Boeing* de defectos de fabricación en el MD-82, o bien, la de exculpar a la firma norteamericana y desviar la atención hacia *Spanair* por la situación de crisis que atravesaba esta compañía. Ambas posturas dieron lugar no sólo, y, en algunos casos, a una discutible praxis periodística; sino también a la difusión de hipótesis indemostrables, que arrojaban elementos de culpabilidad sobre las grandes firmas, y que son las que han contratado altos seguros de responsabilidad civil.

Del mismo modo, las declaraciones realizadas por el titular del Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, encargado de la investigación, cuestionaban seriamente que las causas del accidente pudieran llegar a esclarecerse. Para no depender de la comisión oficial del Ministerio de Fomento, tan cuestionada desde un principio, este juez creó el 2 de diciembre de 2008 su propia *Comisión de Investigación*. Pero tras haber recusado a todos los peritos por no cumplir los requisitos necesarios de "imparcialidad" acudió a la Unión Europea el 15 de abril de 2009, y solicitó a la *Agencia Europea de Seguridad Aérea* que estudiase emitir un informe pericial sobre las causas de la tragedia. Un hecho que parecía poner en duda la idoneidad e imparcialidad de los expertos del Ministerio de Fomento, y que, a través de diferentes blogs en Internet fue objeto de numerosas críticas [14].

En cualquier caso, parece que la realidad de los hechos, parece haber sido, en líneas generales, más sencilla de lo

que se desprende de la telaraña de declaraciones e informaciones contrapuestas que se han prodigado a lo largo de varios meses, y cuyos principales *ítems* encontramos en el Anexo nº 1. La conclusión a la que hemos llegado después de analizar todas las etapas de investigación del accidente de la aeronave (ver anexo, con la cronología) es que un medio de comunicación extranjero, el periódico *The Wall Street Journal*, apuntó dos semanas después del accidente (4 de septiembre de 2008) una hipótesis de partida (la tripulación no logró levantar la aeronave al no tener desplegados los *flaps*), citando a fuentes cercanas a la investigación, que en agosto de 2009, cuando se conoció el primer borrador oficial de la *Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil* (CIAIAC), resultó ser totalmente acertada (aunque el informe de la CIAIAC atribuyó también las causas finales a una concatenación de errores técnicos y humanos).

La prensa española tuvo que esperar al resultado del informe preliminar de la comisión oficial de investigación para llegar a la misma conclusión. La edición de *El Periódico de Catalunya* del 17 de septiembre de 2009, atribuía la causa de la catástrofe a un error humano: "La tripulación del MD-82 también falló al olvidarse de activar los *flaps*". Y además de esa noticia de portada, recogía en páginas interiores abundante información: desde un editorial titulado: "La sombra del fallo humano en Barajas"; la carta de un piloto de *Spanair* o la noticia de que los pilotos abandonaban la investigación en protesta por las "irregularidades".

No deja de ser relevante, por tanto, que una vez verificada la principal hipótesis del siniestro (la activación de los *flaps*), la culpa recayese para algunos en un fallo exclusivamente humano (la tripulación del MD-82), o en opinión de otros, en una conjunción de errores técnicos y humanos, en los que podrían estar involucrados en mayor o menor medida la compañía fabricante del aparato (*Boeing*), que ya había conocido situaciones similares; la propia compañía *Spanair* (por la presión ejercida sobre las condiciones de trabajo de sus pilotos), e, incluso, organismos oficiales como la propia AENA.

Muestra de esta defensa de intereses distintos son tres líneas de investigación diferentes, representadas por los diarios del *Grupo Zeta*, *El País* y *El Mundo*. Nexo común en todas ellas es la editorialización de los hechos, dado que el conocimiento de la sección editorial, en opinión de León Gross y Blanco Castilla (2009), constituye un autorretrato abierto al público y muy esclarecedor de las tesis que defienden los media. Del mismo modo, estos comentarios editoriales vienen acompañados en algunos casos por extensos reportajes, firmados por sus autores, que descubren algún aspecto inédito del caso, y que podrían encuadrarse en una línea de periodismo de investigación.

*El Periódico de Catalunya* y los diarios del *Grupo Zeta* atribuyeron las causas del accidente a un "error humano". Mantuvieron esta tesis nada más conocerse el informe preliminar de la *Comisión de Investigación*. Y, una vez difundido el borrador definitivo, al que tuvieron acceso antes de su publicación (16 agosto 2009), sostuvieron que la opinión de los expertos acusaba a *Spanair* de "desoír" el manual de uso de *Boeing*, por lo que los pilotos del MD-82 no pudieron detectar la avería.

Las otras dos líneas de investigación pertenecen a los diarios *El Mundo* y *El País*. Ambos medios se enzarzaron en octubre de 2008 en una dura batalla informativa, cuyos hitos más relevantes queremos destacar. Debemos subrayar que los dos periódicos mantuvieron posturas diferentes: mientras que *El Mundo* abonaba algunas de las tesis del *Grupo Zeta*, el periódico del *Grupo Prisa* ofrecía una versión distinta sobre ciertos aspectos del accidente. Veamos algunos ejemplos significativos:

- *El Mundo* titulaba en su primera página del 3 de octubre de 2008: "La reparación de la última avería del MD-82 incumplió normas de Boeing", acompañada de unas imágenes exclusivas de los restos del avión.
- En su edición del 10 de octubre de 2008, *El Mundo* indicaba que el informe de *Spanair* confirmaba un despegue defectuoso, tras una avería en el sistema de avisos. En su opinión, quedaba claro también que en este siniestro existieron dos fallos diferentes: uno de operación y otro de mantenimiento, ambos achacables a la compañía aérea y no a *Boeing*.
- En un editorial del 17 de octubre de 2008 ("*Spanair* en el punto de mira tras la imputación de sus mecánicos"), *El Mundo* deducía la responsabilidad de esta compañía después de que el juez imputase por presuntos delitos de homicidio a los responsables de revisar el aparato. En este comentario editorial, el diario llegaba a una conclusión definitiva sobre el accidente. En su opinión, "las piezas empiezan a encajar", y "el caos operativo de una empresa que trabajaba bajo extrema presión pudo haber afectado sus procedimientos".
- Finalmente, en un reportaje aparecido el 24 de Octubre de 2008, y que ocupa la página 12 del periódico, se baraja otra hipótesis que explicaría la causa del fallo de la aeronave: "La NASA apunta la "distracción" de los pilotos como una causa del accidente de *Spanair*". Para la autora del reportaje, "una distracción humana pudo inutilizar el sistema sonoro de avisos del avión", citando a fuentes del diario *USA Today*.

Por el contrario, *El País* mantuvo otra línea distinta. No suscribió ninguna de las tesis de *El Mundo*, que parecían exonerar de responsabilidad al fabricante del aparato; e, incluso, ofreció otra versión sobre ciertos aspectos. Veamos:

- El 5 de octubre de 2008 publicó en su página 12 unas declaraciones de un veterano piloto de 63 años, capitán de MD, con 17.200 horas de vuelo, quien, al parecer, tuvo los mismos problemas con el mismo modelo de

Boeing meses antes en el aeropuerto de Lanzarote. "Avisé a España que podía pasar lo del MD y no hicieron nada", señala el capitán. Y añade el periódico en un recuadro: "sus hallazgos salpican a Boeing, mecánicos, pilotos e investigadores".

- El 17 de octubre de 2008, y contradiciendo la versión de *El Mundo*, *El País* aclara que la compañía *Spanair* y los pilotos se encontraban satisfechos por el nuevo informe pericial que solicitaba el juez; recogiendo asimismo una declaración de la *Asociación de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves*, que consideraba indignante el hecho de que un juez se hubiese basado en un borrador del informe preliminar para imputar a sus tres compañeros.

La "batalla" de Octubre dejó paso a un período de tregua, que finalizó nada más conocerse el borrador del Informe de los peritos del Ministerio de Fomento. A partir de ese momento, ambos medios tuvieron de nuevo puntos de vista divergentes, tanto sobre las causas del suceso como de las responsabilidades derivadas del mismo:

- *El País* titulaba en su edición del 18/08/09: "El MD-82 se estrelló por las prisas de los pilotos y un fallo mecánico recurrente", e indicaba que la tripulación no configuró adecuadamente el avión para el despegue y más tarde no revisó correctamente la posición de los alerones imprescindibles para levantar el vuelo. Y añadía,

"(...) lo más grave es que ese cúmulo de errores ya se dio en 1987 en Detroit (donde un accidente muy parecido causó también 154 muertos). Y en Indonesia en 2005 y en Lanzarote en 2007 se sucedieron fallos similares sin que nadie –ni Boeing ni las aerolíneas ni las autoridades aéreas- impusieran las reformas que ahora pide la autoridad española".

- En la edición del día siguiente (19 agosto 2009), este periódico recordaba que la Agencia de Seguridad Aérea de Estados Unidos (NTSB) confirmaba que los fallos del MD-82 ya se habían producido el 5 de Junio de 2007 en el aeropuerto de Lanzarote.
- En la edición del 23 de diciembre de 2009, *El País* denunció que la CIAIAC concluyó dos años y medio después (más del doble del tiempo recomendado) su investigación sobre el incidente de Lanzarote: un suceso que, según este medio, guardaba grandes similitudes con el accidente de Barajas.

En cuanto a *El Mundo*, y durante estas fechas, hay que destacar lo contradictorio de algunas de sus informaciones:

- En su edición del 16 de agosto de 2009; es decir, dos días antes de hacerse público el Informe de la CIAIAC, y en un reportaje titulado "Las 10 incógnitas del accidente un año después", firmado por su redactora, Marisa Recuero [15], el diario se mostraba extremadamente crítico con algunas actuaciones. La reportera señalaba que la investigación se encontraba todavía bloqueada y seguía sin haber responsables del siniestro. Es decir, no culpaba a *Spanair* ni a *Boeing*, y resaltaba además los siguientes aspectos:

"El accidente del MD-82 de *Spanair* que se estrelló en el aeropuerto de Madrid-Barajas hace casi un año sigue siendo un misterio. Un total de 154 personas murieron en el siniestro y nadie sabe por qué. Ni la investigación técnica esclarece los hechos, ni la judicial encuentra a los responsables de la tragedia. Pero lo peor es que cada uno tomó derroteros diferentes. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac), dependiente del Ministerio de Fomento, busca a los responsables en los pilotos (fallecidos) por no configurar la aeronave de forma correcta para el despegue. En cambio, el juez que instruye el caso, Javier Pérez, centra su investigación en la revisión de la avería que tuvo el avión momentos antes de estrellarse".

- Dos días más tarde (18/08/09) la misma periodista [16] atribuía, haciéndose eco del informe oficial, a un error de los pilotos del MD -82 el hecho de que el avión se saliese de la pista, y confirmaba que la aeronave tenía errores de mantenimiento, una información no recogida por otros medios de comunicación.

## 6.2. Las estrategias de comunicación de crisis

Finalmente, deseamos referirnos al manejo de una "situación de crisis", con características muy especiales Sabemos que una crisis es impredecible, y puede producirse en cualquier empresa o institución, aunque existan sectores más proclives a sufrirlas, y las compañías aéreas son claramente una de ellas. Pero a la típica situación catastrófica, se le unieron en este caso, otros riesgos nada desdeñables. En primer lugar, la asunción de una nueva variable: el "riesgo-país". Esto es, la consideración de España como destino turístico seguro, que dispone de compañías aéreas solventes, y cuyos aeropuertos son modernos y fiables [17]. Además, existía un claro riesgo empresarial, derivado de la probable quiebra de *Spanair*; las indemnizaciones multimillonarias a las que podría verse abocada la compañía fabricante *McDonnell Douglas*, así como las indemnizaciones de las compañías de seguro. Y, por último, un riesgo de carácter familiar: la incertidumbre y el dolor en el que estaban sumidas muchas familias.

Claro está, manejar con solvencia estos items no podía hacerse por un solo actor. El número de implicados era, en este caso, muy abundante, y abarcaba desde la misma Presidencia del Gobierno, a varios ministros, y a diferentes autoridades locales y autonómicas. Aunque, por extensión, también a todas aquellas comunidades que,

tradicionalmente, han contado con una alta dependencia del turismo. Y, de forma clara, implicaba igualmente, tanto al fabricante del aparato como a la compañía aérea. *Boeing* optó por una discreta actitud, siempre en un segundo plano, sin efectuar declaraciones, y dejando que terceras personas abogasen por ellos. Por su parte, *Spanair* tuvo que manejar esta crisis desde un principio y dar la cara ante todos los implicados, convocando varias conferencias de prensa.

Así, y salvo las ocho primeras horas en las que no aportó información, la compañía reaccionó con prontitud a algunas demandas. Esto es, su *Comité de crisis*, designado por la Alta Dirección de la empresa, había desarrollado un *Manual*, que, a buen seguro "protocolizaba" y marcaba los pasos a seguir en este tipo de situaciones (Fita Frias, 2000; Jay, 2001; Molero, 2002). De esta manera, al día siguiente del accidente, la compañía convocó una conferencia de prensa, en la que solamente estuvo presente el director comercial de la compañía, Sergio Allard, quien no facilitó ningún dato concreto o hipótesis de trabajo acerca de las causas del accidente. Su segunda conferencia ante los medios fue con la plana mayor de la compañía: presidente de SAS y director general, subdirector general y director de Recursos Humanos de *Spanair*.

Y a pesar de la importante presencia de altos directivos de ambas compañías, la prudencia de sus exposiciones y también la falta de explicaciones adicionales, respecto al día anterior, dejó de nuevo a los periodistas allí presentes con muchas incertidumbres. El hecho de convocar dos conferencias de prensa, y haber reaccionado rápidamente a las demandas de información no significó necesariamente, una mayor "transparencia informativa". Sin duda, fue un paso importante en la asunción de responsabilidad por parte de esta empresa y de sus socios mayoritarios (SAS), pero el hecho de no haber contado con portavoces técnicos que aportasen explicaciones o ayudasen a confirmar o desmentir algunas hipótesis restó efectividad a sus comparecencias. Si hasta hace poco tiempo, el simple gesto de que una compañía convocase una reunión con los media, la hubiera predispuesto favorablemente ante la opinión pública, hoy día esa medida parece una acción insuficiente si no va acompañada de algún detalle novedoso (ver Anexo nº 4).

En total, se celebraron en Madrid siete conferencias de prensa –casi un hito periodístico- por parte de la compañía aérea y de diferentes autoridades ministeriales, además de las ofrecidas por una de las supervivientes [18]. Ahora bien, tal profusión de comparecencias no significó una mayor empatía con los afectados por la catástrofe y sus familiares; ni contribuyó a esclarecer las causas reales del suceso.

La falta de eficacia (comunicativa) de estas comparecencias públicas quedó también en entredicho cuando algunos de los convocantes echaron mano de una práctica periodística, que conoció un gran éxito en las elecciones generales de 2008: el denominado periodismo declarativo, cuyo máximo exponente es la celebración de ruedas de prensa, en las que se convoca a una pléyade de informadores para leer simplemente un comunicado y no permitir después la formulación de preguntas. Un "juego" en el que los profesionales de la información asumen su papel de elementos de la "figuración", tan necesaria para la celebración de un gran evento.

Pues bien, nada menos que cuatro ministros del Gobierno y un representante de la Comunidad de Madrid dieron una conferencia de prensa en Barajas, al día siguiente de la catástrofe. Se limitaron a leer un texto, que contenía pocas novedades, y, a continuación, se levantaron de la mesa y se fueron, sin que la multitud de periodistas presentes pudiera hacer uso de la palabra.

## 7. La ética de la profesión periodística

Una última reflexión sobre el accidente de *Spanair* debe hacer referencia a unos someros apuntes sobre la ética periodística y su aplicación práctica en este caso concreto. En clave deontológica, la autorregulación continúa siendo una asignatura pendiente de la profesión periodística (Aznar, 2000:61), que no encuentra eco ni siquiera en situaciones excepcionales como la que nos ocupa [19].

Como España ha sido además uno de los últimos países en contar con un código deontológico propio del periodismo (Aznar, 2000:61), no es extraño que exista la convicción de que, en este entorno, los criterios éticos no son de aplicación a la vida real, a riesgo de parecer poco competitivo y perder el puesto de trabajo. De ahí también la profunda división entre aquellos profesionales que creen en la conveniencia de implantar urgentemente códigos o estatutos de redacción, y aquellos otros que piensan que no resulta necesario. "Por fortuna –como indica M. Reverte (2002:14)– los códigos éticos suelen coincidir en lo básico. Por desgracia, suelen estar arrumbados en los cajones de los servicios de documentación".

Ante este panorama, optamos en el caso que nos ocupa por dos líneas de trabajo que podrían tal vez reforzar estos comportamientos éticos: la primera propuesta, formulada por su día por Piqué (2004) incide en que la profesionalidad, el conocimiento del oficio, y su ejercicio competente, son sin duda la mejor garantía de un comportamiento deontológico. La segunda de ellas, tendría que ver con la propia enseñanza de la profesión periodística. Aunque las facultades de comunicación –como indica Sánchez Tabernero (2001: 27)– constituyen el lugar apropiado para incrementar el comportamiento ético de los medios de comunicación, quizás serían necesarios también otros cambios para fortalecer estos comportamientos; cambios que irían desde el cuestionamiento de ciertas rutinas productivas a la revisión de algunos criterios de carácter empresarial, que pueden llegar a menoscabar la imparcialidad de las redacciones de los media.

## 8. Conclusiones

Se ha producido la verificación de la hipótesis de partida, consistente en establecer comparaciones entre datos homogéneos para descubrir las lagunas entre el conocimiento y la realidad (Darandín, 1993: 35). Hemos visto como la falta de una metodología propia a la hora de abordar el uso de las fuentes conduce a la desinformación de las audiencias de los media. Y también como a lo largo de más de un año de abundante información sobre el accidente ninguna de las hipótesis manejada por los diferentes medios de comunicación llegaron a resultar creíbles para la opinión pública, lo cual causó un profundo escepticismo entre las personas que, habitualmente, se informaban a través de ellos.

Del análisis cualitativo de las informaciones aparecidas a lo largo del período de tiempo estudiado podemos concluir también que, en esta catástrofe, se han producido pautas informativas comunes a otros sucesos similares –p.e. el *Prestige*–, mientras que otras difieren de las ya conocidas.

En el primero de los casos, observamos como en todos estos graves accidentes suelen existir una serie de pautas muy relevantes:

- \* Grandes dificultades para acceder a fuentes primarias, incluso a fuentes oficiales, con un déficit casi crónico de emisores especializados.
- \* Uso muy escaso de las fuentes secundarias: documentos, estadísticas, informes... Todo ello refleja también una grave carencia metodológica por parte de informadores y redacciones. Y, en casos como el del vuelo JK5022, debió diseñarse y aplicarse una metodología más estricta, al no llegar servida por los canales habituales de información o fuentes oficiales.
- \* Tendencia mayoritaria a la utilización de fuentes oficiales, y un deficiente empleo de fuentes especializadas. El problema de trabajar sin la colaboración de estas últimas propicia que no haya divergencias entre el discurso y el conocimiento de los hechos.
- \* Gran déficit de confrontación de diferentes fuentes: el equilibrio informativo necesita combinar fuentes alineadas con el protagonista de la interacción con aquellas fuentes alineadas con su antagonista, y otorgarles a ambas un trato paritario.
- \* Tendencia a incurrir en un periodismo de imprecisión, en el que, como subrayaría Domínguez (1999:116) las hipótesis más o menos fundadas, las noticias no comprobables y las puras especulaciones desplazan a los hechos. Y de ahí también que, como indica García Gómez (2008:90), en sucesos similares, los comunicadores hayan estado más preocupados por transmitir el *pathos* que el *ethos* de los acontecimientos.

En cuanto a otras pautas, que han sido originales de este suceso, podemos destacar:

- \* El alineamiento de los principales medios de comunicación, salvo contadas excepciones, con las tesis oficiales de la *Comisión de Investigación*, dependiente del Ministerio de Fomento, y el escaso eco que encontraron los testimonios de los supervivientes y las sucesivas declaraciones del juez instructor. Tampoco fueron tomadas en consideración otras líneas de investigación, ampliamente difundidas en Internet, que dotaban de mayor complejidad la resolución de este caso: vientos desfavorables en el momento del aterrizaje, sobrecarga del avión o repetición de incidentes anteriores en el mismo modelo de avión.
- \* A diferencia de lo sucedido en el 11M, existió una escasa empatía con el dolor y el sufrimiento de las víctimas y sus familiares. Un hecho que tuvo su reflejo en que las peticiones de los supervivientes y de sus familias no encontrasen tal vez el eco adecuado en los grandes medios. Sin embargo, la prensa gratuita (*20 minutos* y *ADN*) y la denominada "prensa regional" (especialmente, Málaga, Baleares y Canarias) prestaron una especial atención al seguimiento de la tragedia y a las declaraciones de los supervivientes y de las asociaciones por ellos constituidas (Asociación de Afectados del vuelo JK5022).
- \* Las informaciones emitidas por las televisiones durante los días siguientes al accidente, ya fuese sobre las causas del accidente, la responsabilidad de *Spanair* o la situación de sus trabajadores, recibieron duros calificativos ("lamentable" fue el más utilizado) por los internautas (véase *Youtube* al respecto y la nota 5).
- \* La celebración de siete conferencias de prensa (caso único en una empresa privada) por parte de *Spanair* y de diferentes organismos oficiales, así como de una de las supervivientes (en conjunto, en estas ruedas de prensa comparecieron, entre otros, el Presidente y la Vicepresidenta del Gobierno, Presidente de la Comunidad Canaria, director general de Aviación Civil, director general y presidente de SAS y la canaria Beatriz Reyes), no significó en su conjunto mayor "transparencia informativa", ni tranquilizó más a los familiares de las víctimas o a la opinión pública española. A pesar de este encomiable intento, debe tenerse en cuenta que, cuando se organiza un encuentro con periodistas es necesario proveerles de contenidos y novedades para sus medios. Del mismo modo, cuando una empresa se enfrenta a una situación de crisis y se reúne con las familias de las víctimas debe aportarles

explicaciones suficientes y propuestas útiles para mitigar su dolor [20].

\* Por primera vez también en instancias administrativas, el mediocre manejo de una situación de crisis por parte de un organismo oficial, ha llevado a que un responsable de comunicación haya podido incluso incurrir en acciones que bordeen o sobrepasen los límites penales.

\* Todo ello ha dado lugar a muy diferentes alineamientos en los principales medios de referencia a la hora de defender y buscar culpables de la catástrofe, y confirma una vez más que el punto más corrosivo del actual sistema periodístico, y, por tanto, el factor más patógeno de la credibilidad de los medios, se sitúa justamente en el cruce entre las presiones de la preagenda y las malas prácticas en las redacciones.

## 9. Referencias bibliográficas

- Armentia Vizuete, J.I.; Caminos Marcet, J. M<sup>a</sup> (2002): *Fundamentos de periodismo impreso*. Barcelona: Ariel.
- Aznar, H. (2000): *Ética y periodismo*. Barcelona: Paidós.
- Bauman, Z. (2007): *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. Barcelona: Tusquets.
- Berganza, M<sup>a</sup> R. (2006): "Medios de comunicación y fuentes interpersonales". En Vara, A., Virgili, J.R., Jiménez, E. y Díaz, M. (2006): *La comunicación en situaciones de crisis: del 11-M al 14-M*. Pamplona: Eunsa,
- Blanco, L. (2006): "Tratamientos informativos del dolor en televisión". En Vara, A., Virgili, J.R., Jiménez, E. y Díaz, M. (2006): *La comunicación en situaciones de crisis: del 11-M al 14-M*. Pamplona: Eunsa,
- Blanco Castilla, E. (2004): "Emisores de mensajes informativos. Características, tipologías y comportamientos de las fuentes especializadas". En Fernández del Moral, J.: *Periodismo especializado*. Barcelona: Ariel.
- Borrat, H. (2003): "Las relaciones noticiables: fuentes-autores", en Losada Vázquez, A.; Esteve Ramírez, F. (eds): *El periodismo de fuente*. Salamanca: Publicaciones de la Universidad Pontificia de Salamanca.
- Camino Marcet, J. M<sup>a</sup> (1997): *Periodismo de investigación. Teoría y práctica*. Madrid: Síntesis.
- Casals Carro, M<sup>a</sup> J. (1999): "El arte de la realidad: prospectivas sobreracionalidadperiodística". *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*. Nº 5, pp: 37-62.
- Casero Ripollés, A. (2008a): *La producción de la información audiovisual, en MARZAL FELICI, J. y LÓPEZ Cantos, F: Teoría y técnica de la producción audiovisual*, pp: 181-227. Tirant lo Blanch: Valencia.
- (2008b): "Modelos de relación entre periodistas y políticos.La perspectiva de la negociación constante". *Zer*, Nº 14. 2008, pp: 111-128.
- (2009): "El control político de la información periodística". *RCLS, Revista Latina de Comunicación social.*, 64, páginas 354 a 366. La Laguna (Tenerife): Universidad de La Laguna, recuperado el 30 de Noviembre de 2009, de [http://www.revistalatinacs.org/09/art/29\\_828\\_47\\_ULEPICC\\_08/Andreu\\_Casero.html](http://www.revistalatinacs.org/09/art/29_828_47_ULEPICC_08/Andreu_Casero.html)  
DOI: 10.4185/RLCS-64-2009-828-354-366
- Cebrián Herreros, M. (2004): *La información en televisión. Obsesión mercantil y mediática*. Barcelona: Gedisa.
- Chicote Lerena, J. (2006): *Los enemigos del periodismo de investigación. Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, nº 12, pp: 71-90. Madrid.
- Col·legi de Periodistes de Catalunya/Universitat Autònoma de Barcelona (2004): *Llibre blanc de la professió periodística a Catalunya*. 137 pág.Barcelona.
- Col·legi de Periodistes de Catalunya (2009): *Els gabinets de comunicació. Criteris de bones practiques professionals*. Barcelona.
- Darandin, G. (1993): *La información, la desinformación y la realidad*. Barcelona: Paidós.
- De Pablos Coello, J.M. (2006): *Fuentes mudas en la web: periodismo transit propaganda*. En *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*. Nº 12. pp: Madrid.
- Del Pozo Lite, M. (2004): "Comunicación interna y cultura empresarial: herramientas estratégicas en los mercados internacionales". En Fernández del Moral, J. (Coord.): *Periodismo especializado*. Barcelona: Ariel.

- Díaz Arias, R. (2006): *Periodismo en televisión*. Barcelona: Bosch.
- Diezhandino, P. (2007): *Periodismo y poder*. Madrid: Pearson Educación.
- Diezhandino, P. (Coord.) (2008): *Periodismo en la era de Internet. Claves para entender la situación actual de la información periodística en España*. Madrid: Ariel/Fundación Telefónica.
- Domínguez, F. (1999): "Los medios ante el terrorismo de ETA". En Rodríguez Andrés, R. y Sádaba Garraza, T. (edic). *Periodistas ante conflictos*. Pamplona: Eunsa.
- Elizalde, L. H. (2004): *Estrategias en las crisis públicas. La función de la comunicación*. Buenos Aires: La Crujía Ediciones.
- Fita Frías, J. (1999): *Comunicación en programas de crisis*. Barcelona: Gestión 2000.
- Gallego Díaz, S. (2008): *Comunicación en crisis*. *El País*, 7/9/08.
- García Canclini, N. (2008): *Libros, pantallas y audiencias: ¿qué está cambiando?* *Comunicar*. Nº 30, XV. pp: 27-32.
- García Gómez (2008): "La estructura narrativa de sucesos catastróficos en los medios de comunicación". En Francescutti, P. (edic.): *Comunicación de riesgo. Comunicación de crisis*. Madrid: Universidad Rey Juan Carlos/Dykinson.
- Gómez, L. y Ordaz, P. (2003): *Crónica negra del Prestige*. Madrid: Ediciones El País.
- Gomis, L. (1991): *Teoría del periodismo*. Barcelona: Paidós.
- González Requena, J. (1992): *El discurso televisivo: espectáculo de la modernidad*. Madrid: Cátedra.
- Grossi, G. (1985): "Profesionalità giornalistica e costruzione sociale dellarealtà". En *Problemi dell'informazione*, X, 3:375-378.
- Jay, Ros (2001): *Situaciones de crisis*. Madrid: Prentice Hall,
- Kapuscinski, R. (2003): *Los cínicos no valen para este oficio*. Barcelona: Anagrama.
- Katz y Dayan (1995): *La historia en directo. La retransmisión televisiva de los acontecimientos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- León Gross, T. (2006): "La agenda de los noticiarios". En DÍAZ NOSTY, B. (dir.): *Tendencias '06. Medios de comunicación. El año de la televisión*. Madrid: Fundación Telefónica.
- (2008): "Catástrofe aérea en Barajas: la demanda ética de una auditoría deontológica sobre el tratamiento de los medios". En *Informe Anual de la profesión periodística 2008*. Madrid: Asociación de la Prensa de Madrid.
- León Gross, T. y Blanco Castilla, E. (2009): "Identidad editorial en la prensa nacional española e interrelación con la agenda mediática", en RCLS, *Revista Latina de Comunicación Social*, 64, páginas 602 a 611. La Laguna (Tenerife): Universidad de La Laguna, recuperado el 2 de diciembre de 2009 de [http://www.revistalatinacs.org/09/art/49\\_848\\_UMA/58Blanco.html](http://www.revistalatinacs.org/09/art/49_848_UMA/58Blanco.html)  
DOI: 10.4185/RLCS-64-2009-848-602-611
- McNair, B. (1998): *The sociology at journalism*. London: Arnold.
- Martínez Reverte, J. (2002): *Perro come perro. Guía para leer los periódicos*. Barcelona: Ares y Mares.
- Mayoral Sánchez, J. (2005): "Fuentes de información y credibilidad periodística". *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*. Nº 11, 2005, pp: 93-102.
- Molero, Víctor (2002): "La comunicación empresarial en tiempos de crisis". *Cuenta y Razón*, nº 127, Oct-Nov 2002, pp: 59-64.
- Piqué, A.M. (2004): "La ética es parte de la profesionalidad". Mediación: *Universidad de Navarra*. Abril 2004.
- Quesada Pérez, M. (1997): *Periodismo de investigación o el derecho a denunciar*. Barcelona: CIMS.
- (2007): *Periodismo de sucesos*. Madrid: Síntesis

Redondo Toral, J. (2002): *Memorias de un bombero*. Madrid: La esfera de los libros.

Roca Cuberes, C. (2008): "Algunos usos de las formulaciones en la entrevista en las noticias", en RLCS, *Revista Latina de Comunicación Social*, 63, páginas 463 a 472. La Laguna (Tenerife): Universidad de La Laguna, recuperado el 6 de diciembre de 2009, de [http://www.revistalatinacs.org/08/39\\_796\\_58\\_Pompeu/Carles\\_Roca\\_Cuberes.html](http://www.revistalatinacs.org/08/39_796_58_Pompeu/Carles_Roca_Cuberes.html)  
DOI: 10.4185/RLCS-63-2008-796-463-472

Rodríguez, P. (1994): *Periodismo de investigación: técnicas y estrategias*. Barcelona: Paidós.

Sánchez Tabernero, A. (2001): "El comportamiento ético en las empresas de comunicación". En Codina, M.: *De la ética desprotegida: ensayos sobre una deontología de la comunicación*. Barcelona: Paidós.

Santoro, D. (2004): *Técnicas de investigación*. Fondo de Cultura Económico: México.

Sontag, S. (2003): *Ante el dolor de los demás*. Madrid: Alfaguara.

Sorrentino, C. (2006): "I Newsmaking". En Mancini, P.; Marini, R. (eds.): *Le comunicación di massa*. Roma: Carocci.

Vicente, M. (2006): "El tratamiento televisivo de la catástrofe del *Prestige*". En Vara, A., Virgili, J.R., Jiménez, E. y Díaz, M. (2006): *La comunicación en situaciones de crisis: del 11-M al 14-M*. Pamplona: Eunsa.

Vilalta Casas, J. (2006): *El espíritu del reportaje*. Barcelona: Publicacions i Edicions UB.

## 10. Notas

[1] Pueden establecerse aquí diferentes modalidades. Por ejemplo, quiénes han sido únicamente testigos visuales desde fuera del lugar de los hechos (carreteras de acceso a la terminal, o los pilotos de un avión que, en ese momento, aterrizaba en otra pista), o, bien, los propios supervivientes de la catástrofe.

[2] *El Confidencial.com* publicó el día siguiente del accidente una información comentando que el Ministro del Interior había dado orden a la Guardia Civil para que procediera a la búsqueda del responsable de AENA.

[3] Sólo pudieron tener como *fuentes compartidas* las declaraciones de algún responsable de bomberos, cuyas declaraciones fueron tan emotivas que no despejaron ninguna de las incógnitas existentes.

[4] No deja de ser sintomático de cierta cultura empresarial, que, en una empresa pendiente de un expediente de regulación, en el que acabarán fuera de la compañía una parte nada desdeñable de sus recursos humanos, todos ellos cerraran filas tras el accidente: desde los pilotos a los técnicos de mantenimiento, e, incluso, los propios sindicalistas de la compañía.

[5] Editorial de *El País* (21/08/08).

[6] Véase al respecto el artículo de Soledad Gallego-Díaz en *El País* (7/09/08).

[7] *Tele 5* conseguiría días más tarde imágenes exclusivas del accidente. En *Youtube* puede encontrarse este vídeo, con un epígrafe: "Lamentable pieza de *Tele 5* sobre el accidente" (<http://www.youtube.com/watch?V=XZsHdTkM068>).

[8] Reproducida también por los informativos de la *Cadena SER*.

[9] El despacho de abogados *Ribbeck Law* presentó en Illinois (Estados Unidos) una demanda contra *Boeing* en nombre de tres familias que perdieron a siete de sus miembros, en relación con los "fallos eléctricos y en los manuales", detectados en los análisis de los 15 aviones de la serie MD-80 que se han caído en los últimos años. También los despachos *The Gallagher Law Firm* y *Mathews&Associates*, con sedes en Houston y Nueva York, se sumaron a las demandas de la catástrofe. La presencia de estos bufetes, no estuvo exenta de cierta polémica. Unos les tildaron de "carroñeros", como *El Periódico de Catalunya* (5/9/2008), aunque pueden encontrarse otros enfoques en el *Diario de Ibiza* del mismo día, y en <http://www.adn.es/pdf/ADN-2008-09-05-BCN.pdf>

[10] La CIAIAC dispone, según un Real Decreto de 1998 y del *Convenio Internacional de Aviación Civil*, de un período de un mes para publicar su informe preliminar (plazo superado en más de diez días en este siniestro). El decreto al que aludimos, establece también que el informe final deberá estar listo, si es posible, en el plazo de un año. Un período de tiempo, que, en este caso, pretendió cumplirse por las autoridades, al ser colgado de la página web del Ministerio de Fomento en agosto de 2009, aunque el informe de 92 páginas de la CIAIAC lleva el título de "provisional", y no es, por tanto, el definitivo.

[11] Este vídeo puede consultarse en:

<http://noticetoairmen.wordpress.com/2008/09/18/imagenes-del-accidente-de-Spanair-en-barajas>

[12] Un hecho que, además de indicar un manejo deficiente de la crisis por parte del *Ministerio de Fomento*, ha puesto límites claros a la difusión de informaciones oficiales.

[13] La esencia del periodismo de investigación, y de la profesión periodística, en general, no es sino deambular de una hipótesis a otra, valorándolas, esclareciendo los hechos; desechando aquéllas menos creíbles y quedándonos al final con las más plausibles.

[14] Aunque el análisis de los numerosos blogs creados tras el accidente no sea objeto de esta investigación, por resultar muy difícilmente abarcable, no podemos dejar de reseñar la importancia que, a lo largo del tiempo, adquirieron algunos de ellos, como fue el caso de <http://lasmentirasdebarajas.blogspot.com>, que alojaba un buen número de opiniones de expertos sobre el accidente y cuestionaba muy duramente la versión oficial de los hechos. Valga como muestra, la información publicada el 18 de agosto de 2009, titulada "Las mentiras de Barajas", en la que se difunde el informe interino de la investigación de la CIAIAC, y se cuestiona que no se hubiesen tomado en consideración dos factores esenciales: las condiciones desfavorables de viento en las que el avión intentó el despegue, y que no se hiciese ninguna referencia explícita al incidente del MD-83, que tuvo lugar en Lanzarote en 2007. En esa ocasión, y según este blog, el Boeing consiguió despegar sin los *flaps* replegados, como muestra en una foto tomada por un piloto de otra línea aérea.

[15] [www.elmundo.es/elmundo/2009/08/16/espana/1250377322.html](http://www.elmundo.es/elmundo/2009/08/16/espana/1250377322.html)

[16] [www.elmundo.es/elmundo/2009/08/17/espana/1250520887.html](http://www.elmundo.es/elmundo/2009/08/17/espana/1250520887.html)

[17] Un repaso a los periódicos de aquellos días de Baleares, Canarias, Málaga y Levante permite valorar la zozobra que invadía a estos lugares, que temían consecuencias poco favorecedoras para sus proyectos turísticos. Valgan como ejemplos, la información publicada por el diario *Sur* de Málaga (1/9/08), y titulada: "Tensión en Barajas por los retrasos en los vuelos de Spanair. Las familias de los tres franceses fallecidos en el accidente del 20 de agosto demandarán a la compañía" (<http://www.diariosur.es/20080901/espana/tension-barajas-retrasos-vuelos-20080901.html>), y la noticia de *La Opinión* de Granada (25/08/08) sobre el aterrizaje forzoso de otro MD-82 de Spanair en el aeropuerto de Málaga (<http://www.laopiniondegranada.es/Espana/2008/08/25/Spanair-suspendido-seis-vuelos-dia-medio-problemas-tecnicos-o-asuntos-operacionales/75526.html>).

[18] En el periódico *Canarias 7* (<http://www.canarias7.es/articulo.cfm?id=107135>), una de las supervivientes, Loreto González, se mostraba muy crítica con la actuación de algunos colectivos durante la catástrofe, y manifestó que las responsabilidades de la catástrofe había que repartirlas entre un amplio colectivo: desde los controladores aéreos que no vieron el accidente, hasta la compañía *Spanair* o el Ministerio de Fomento. Por su parte, otra de las personas que sobrevivió a la catástrofe, Beatriz Reyes, el 26 de agosto de 2008, abundaba en la misma opinión ([http://www.laprovincia.es/secciones/noticia.asp?pRef=2008082600\\_3\\_172\\_canarias-beatriz-Reyes-vuelto-nacer](http://www.laprovincia.es/secciones/noticia.asp?pRef=2008082600_3_172_canarias-beatriz-Reyes-vuelto-nacer)). Y el 24 de diciembre de 2009 ([www.eldigitaldecanarias.net/noticia35053.php](http://www.eldigitaldecanarias.net/noticia35053.php)) publicaba unas declaraciones de esta superviviente, secretaria de la Asociación de Afectados, en las que pedía que el Estado pusiese los medios necesarios, mediante inspecciones periódicas a los aviones, para que no sucediesen de nuevo catástrofes como la del MD-82. En la misma opinión abundaba José Pablo Flores, quien en unas declaraciones realizadas a la agencia Efe, y recogidas por el diario *La Opinión* de Tenerife (19/8/09), exigía que se reforzase tanto la calidad como la cantidad de las inspecciones de los aviones.

[19] El *Llibre Blanc* del Colegio de Periodistas de Catalunya (2004) destaca que casi en el 50% de los casos no se garantiza la aplicación de normas éticas. Esta cifra confirma que se producen irregularidades en la creación de información, y son los mismos profesionales los que reconocen que la creación de un organismo *ad hoc* les facilitaría su tarea profesional.

[20] Según recoge, entre otros, *El Economista*, en su edición de 21 de agosto de 2008 (<http://www.eleconomista.es/flash/noticias/713878/08/08/Accidente-en-Barajas-Plante-de-los-familiares-de-las-victimas-a-directivos-de-spanair-html>), en la reunión que mantuvieron los familiares de las víctimas con directivos de *Spanair*, y que estaba previsto durase unas tres horas, éstos se marcharon a los quince minutos de haber empezado. Yurena Fernández, quien perdió a dos hermanas y una sobrina, declaró respecto al trato dispensado por los directivos de la compañía, que no les habían comentado ni las causas de la catástrofe ni especificado las posibles indemnizaciones a las que tendrían derecho.

## ANEXOS:

### Anexo 1. Cronología de la investigación del accidente de Spanair

\* 20 Agosto 2008: Accidente del vuelo JK5022, un MD-82 de *Spanair*, en el aeropuerto de Barajas. Mueren 154 personas. Se recuperan ese mismo día las dos cajas negras del avión. La *Comisión Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos* encargada de dilucidar el caso trabaja desde el primer día en su resolución, y en paralelo a la investigación judicial, de la que se hace cargo el juez de Madrid,

Juan Javier Pérez.

\* 21 Agosto 2008: El *Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos* de España (COIAE) asegura que un accidente de estas características no suele obedecer a una sola causa, sino a una concatenación de varias de ellas. Fuentes de *Aviación Civil* aseguran que el accidente pudo deberse a daños en el timón o en el motor derecho del avión, originados por un fallo del motor izquierdo, cuyas piezas habrían actuado como "misiles" contra el timón y el otro motor

\* 22 Agosto 2008: El fiscal asignado al caso, Emilio Valerio, espera que el informe con el análisis de las cajas negras esté a disposición del Juzgado en un plazo no superior a un mes. El portavoz del SEPLA, José M<sup>a</sup> Iscar, asegura en RTVE.es que "es una barbaridad deducir que el avión se cayó por la avería que le hizo volver".

\* 23 Agosto 2008: El director de recursos humanos de *Spanair*, Héctor Sandoval, asegura que la investigación interna de la compañía revela que "no hay indicio de fallo humano" en relación con el aparato siniestrado.

\* 24 Agosto 2008: El subdirector de *Spanair*, Javier Mendoza, explica en una reunión a las familias de las víctimas que no podrán conocer las conversaciones de los pilotos que están grabadas en las cajas negras porque están sometidas a un "código de confidencialidad". También anuncia que *Aviación Civil* se compromete a ir alojando en su página web los datos "más novedosos" de la investigación que puedan ir haciéndose públicos.

\* 25 Agosto 2008: Juan Javier Pérez, juez encargado de la investigación, visiona la grabación del despegue (realizada por una cámara de AENA), y que dura siete segundos. No trascienden más datos de su contenido.

El Consejo General del Poder Judicial espera que a mediados de semana comience a funcionar el Juzgado número 11 bis de Madrid para reforzar al juez Pérez y que éste pueda dedicarse en exclusiva a investigar el accidente.

El SEPLA asegura que los aviones y vuelos de *Spanair* son absolutamente seguros y cumplen con los estándares de seguridad operacional que exigen las principales organizaciones aeronáuticas nacionales e internacionales".

\* 26 Agosto 2008: El juez del caso recibe los primeros informes técnicos del accidente por parte de la *Comisión de Investigación de Accidentes*. La Guardia Civil requisa y envía al juzgado 18 dispositivos de grabación (cámaras de vídeo y teléfonos móviles) con imágenes del accidente e imputa a sus autores un delito de intromisión en el derecho a la intimidad, según informa la agencia EFE. El magistrado decidirá si es necesario borrar las imágenes y si imputa a sus propietarios por algún delito o falta. El mismo día del accidente el magistrado prohibió la difusión de las imágenes captadas por Emergencias Madrid.

El diario *El Mundo*, citando fuentes de la Comisión de Investigación, asegura que los investigadores no han encontrado indicio alguno de que los motores hubieran sufrido un incendio o explosión. Tanto este diario como *El País* aseguran que la reversa de uno de los motores estaba abierta.

\* 27 Agosto 2008: Según fuentes de la investigación, el piloto no comunicó a la torre de control, tras la primera avería del termostato, que existiese algún problema antes de despegar, según ha declarado uno de los controladores aéreos a la Guardia Civil.

\* 28 Agosto 2008: AENA informa de que las actuaciones de emergencia para asistir a las víctimas del accidente se pusieron en marcha inmediatamente, y asegura que el equipo de bomberos actuó en poco más de dos minutos.

\* 29 Agosto 2008: La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, afirma en una comparecencia en el Congreso que *Spanair* indicó al aeropuerto de Barajas la posibilidad de sustituir la aeronave con destino a Gran Canaria por otra, aunque finalmente decidió continuar con la misma.

\* 30 Agosto 2008: *Spanair* hace público un comunicado en el que afirma que nunca tuvo intención de cambiar el avión siniestrado después de detectarse la primera avería. Después de la emisión de esa nota, AENA confirmó que disponía de una grabación en la que *Spanair* informó al *Centro de Gestión Aeroportuaria* (CGA) del aeropuerto de Barajas del posible cambio de la aeronave del accidente.

\* 4 Septiembre 2008: Según fuentes cercanas a la investigación citadas por *The Wall Street Journal*, los pilotos del MD-82 no pudieron extender los flaps del avión antes de despegar, aunque el ruido impide entender la conversación entre ellos.

\* 13 Septiembre 2008: Se filtran los primeros detalles sobre las grabaciones de las cajas negras. Seg ún

publica el diario *El País*, en los últimos segundos de la grabación se puede escuchar como saltan todas las alarmas de la cabina de los pilotos.

\* 15 Septiembre 2008: La Cadena SER tiene acceso a la declaración ante la Guardia Civil del Comandante de Iberia que aterrizaba justo en el momento del despegue del MD-82. Este Comandante declara que en el momento del despegue se había registrado un importante cambio en la velocidad y la dirección del viento.

\* 16 Septiembre 2008: Se filtra el borrador del informe preliminar redactado por la Comisión de Investigación del Accidente de Barajas. Al parecer, *Spanair* no revisó el sistema de alerta en cabina que permite a los pilotos saber si los *flaps* y *slats* de las alas funcionaban correctamente.

\* 18 Septiembre 2008: Se filtra el vídeo del accidente el mismo día en que el juez de instrucción número 11 de Madrid, encargado de investigar el accidente, se ha reunido con los técnicos de la *Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil* (CIAIAC), que investigan las causas de la catástrofe, para escuchar el contenido de las cajas negras del avión. Los periódicos *El País* y *El Periódico de Catalunya* difunden la grabación de AENA en la que se aprecia como el MD-82 se estrella y explota poco después de despegar. Esta filtración tiene consecuencias inmediatas: el representante de los pilotos en la Comisión de Investigación dimite en protesta por la difusión del borrador del informe preliminar. El juez instructor del caso anuncia que tomará las medidas oportunas para esclarecer esta filtración.

\* 19 Septiembre 2008: La ministra de Fomento habla por primera vez ante los medios tras la filtración del vídeo de Barajas. Señala que está indignada por los acontecimientos, pide respeto para la Comisión de Investigación y explica que el borrador se distribuyó a 16 personas, miembros de instituciones aeronáuticas.

\* 24 Septiembre 2008: La ministra de Fomento comparece en el Congreso de los Diputados, donde se enzarza en una agria polémica con los diputados del Partido Popular, quienes la acusan de haber filtrado informaciones de la Comisión que analiza el accidente.

\* 25 Septiembre 2008: El diario *El Mundo* publica una denuncia en la que asegura que gran parte de los efectos personales de los pasajeros seguían dispersos por los alrededores de la pista de Barajas. El titular del Juzgado nº 11 ordena que se limpien los restos, una vez terminada la labor de peritaje.

\* 26 Septiembre 2008: El grupo Izquierda Unida anuncia que, a pesar del rechazo del Congreso a la creación de una subcomisión de investigación, su objetivo es negociar con los grupos políticos una Comisión que investigue el accidente.

\* 30 Septiembre 2008: Un juez de Estados Unidos fija para el día 6 de Octubre la primera audiencia en acción civil en la ciudad de Chicago, en la que la compañía *Boeing* figurará como imputada. 18 familias de los pasajeros del avión han demandado a esta empresa y un bufete de abogados norteamericanos las representa.

\* 9 Octubre 2008: El informe preliminar de la CIAIAC recoge que los sistemas de alarma no se activaron durante el despegue, por lo que los pilotos no supieron que los *flaps* no se habían desplegado.

\* 16 Octubre 2008: El juez que lleva el caso llama a declarar como imputados por homicidio y lesiones imprudentes al jefe de mecánicos de *Spanair* y a los dos mecánicos que revisaron el avión siniestrado antes del despegue.

\* 14 Noviembre 2008: Los controladores que trabajaban el día del accidente en la Torre de Control del aeropuerto manifiestan ante el juez que no cortaron el tráfico en las pistas porque no era un asunto de su incumbencia. Este hecho hizo que los servicios de emergencia tuvieran que rodear el perímetro del aeropuerto en lo que perdieron algunos minutos.

\* 18 Noviembre 2008: El juez Juan Javier Pérez levanta la imputación que pesaba sobre el técnico de mantenimiento Julio N.B. al considerar que su intervención en la avería en la sonda de calentamiento fue "meramente auxiliar"; aunque el magistrado mantiene la imputación contra el otro técnico, Felipe G.R., y el jefe de mantenimiento de *Spanair* en Barajas en contra del criterio de la Fiscalía.

\* 2 Diciembre 2008: Queda constituida la Comisión de Investigación que acordó crear el Juez. El nuevo órgano pericial colegiado tiene como misión esclarecer la causa o causas del siniestro. Está formada por dos pilotos, dos ingenieros superiores aeronáuticos y dos ingenieros técnicos, además de un suplente para cada una de las cuatro categorías.

Declaran también ante el Juez los primeros supervivientes del accidente de Barajas. Uno de ellos afirma

que los servicios médicos tardaron más de media hora en acudir en su auxilio y denuncian las presiones de la compañía aérea para que el vuelo no sufriese más retrasos.

\* 10 Diciembre 2008: El piloto y el mecánico que revisaron en Barcelona el MD-82 un día antes de que se estrellara sostienen que la incidencia que ellos detectaron en la sonda de temperatura (RAT) no era la misma que la que sufrió la aeronave en Madrid. El primer despegue del avión siniestrado se suspendió por una avería en este dispositivo

\* 21 Diciembre 2008: El director general de Emergencias y Protección Civil, Alfonso del Álamo, explica en una comisión municipal ordinaria del área de Seguridad y Movilidad que los servicios de emergencia del Ayuntamiento tardaron nueve minutos en llegar a la pista del aeropuerto.

\* 15 Abril 2009: El titular del Juzgado de Instrucción nº 11 de Madrid acude a la Unión Europea para analizar el accidente de Barajas por no encontrar peritos independientes en España. Y solicita a la Agencia Europea de Seguridad Aérea que estudie emitir un informe pericial sobre las causas de la tragedia. Hasta el momento, todos los peritos han sido recusados por no cumplir los requisitos de imparcialidad.

\* 27 Abril 2009: Tres supervivientes del accidente exigen en su declaración ante el juez "saber la verdad sobre lo que pasó, por qué pasó y qué cosas se hicieron mal para que no vuelva a pasar". Las víctimas reclaman que "la seguridad aérea sea máxima".

\* 5 Mayo 2009: El director del aeropuerto de Barajas reconoce ante el Juez que, a raíz del accidente, *Spanair* está estudiando cambiar los protocolos de seguridad, ya que "todo es mejorable".

\* 16 Agosto 2009: *El Periódico de Catalunya* tiene acceso al borrador de la Comisión de Investigación y señala que en este informe se acusa a *Spanair* de desoir el manual de uso de Boeing. El fabricante aconsejó una comprobación antes de cada despegue tras un siniestro en Detroit, pero el deficiente protocolo de *Spanair* impidió al piloto saber que los "flaps" no llegaron a activarse.

\* 17 Agosto 2009: La Comisión de Investigación del accidente apunta a un fallo en la tripulación en el momento del despegue, en el que eran imprescindibles los "slats" y los "flaps", que permanecieron plegados durante el mismo.

\* 18 Agosto 2009: El periódico *El País* apunta como causa del siniestro: "una cadena de errores técnicos y humanos". La tripulación no configuró adecuadamente el avión para el despegue y más tarde no revisó correctamente la posición de los alerones imprescindibles para levantar el vuelo, y la alarma que debía alertar a los pilotos no funcionó.

\* 19 Agosto 2009: La *Agencia de Seguridad Aérea de Estados Unidos* (NTSB) confirma que los fallos del MD-82 se produjeron antes en Lanzarote, cuando un avión MD-83 que despegó de este aeropuerto el 5 de Junio de 2007 había sufrido un incidente similar.

\* 23 Diciembre 2009: El periódico *El País* denuncia que la *Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil* (CIAIAC) acaba de concluir –dos años y medio después, más del doble del tiempo recomendado, y 16 meses después del siniestro de *Spanair*- su investigación sobre el incidente que sufrió un MD-83 el 5 de junio de 2007 durante el despegue desde el aeropuerto de Lanzarote, un suceso que guarda grandes similitudes con el accidente de Barajas.

## **Anexo 2. Cronograma de la realidad informativa del accidente (agosto 2008-diciembre 2009)**

**CUADRO Nº 1**  
**CRONOGRAMA DE LA REALIDAD INFORMATIVA DEL ACCIDENTE DEL MD-82**  
 (AGOSTO 2008- DICIEMBRE 2009)  
 FUENTE: Elaboración Propia

	Primera Semana	Septiembre 2008	Octubre 2008	Diciembre 2008	Enero 2009	Mayo 2009	Agosto 2009	Diciembre 2009
Primera reconstrucción de los hechos	■							
Hipótesis de partida	■	■	■					
Verificación hipótesis iniciales	■	■	■					
Primeros informes oficiales (CIAIAC)		■	■					
Primer borrador oficial (CIAIAC)							■	
Investigación judicial	■	■	■	■	■	■	■	■
Ruidos informativos	■	■	■	■	■	■	■	■

**Anexo 3. Fuentes primarias y secundarias del caso Spanair**



**Anexo Nº 4: Variables en la comunicación de crisis: actuaciones y consecuencia**

VARIABLES ANALIZADAS	ACTUACIONES	CONSECUENCIAS
Programas preventivos de comunicación Comparecencias públicas	Redacción Plan de Crisis Celebración de seis ruedas de prensa	Muy escasa capacidad de reacción tras las primeras horas del accidente. No se aportaron novedades ni datos nuevos. Prácticas de periodismo "declarativo" por parte de la clase política

Estrategias de Comunicación Instituciones implicadas	Grandes <i>media</i> : Radio y TV Admon. Central, Admones. Autonómicas y Locales	<i>Espectacularización</i> y parcos análisis de expertos Estrategias de comunicación "contaminadas" o fijadas por las instituciones
Comunicación de hechos a públicos externos Portavoces	Ruedas de prensa y comunicados Diferentes portavoces: director comercial, director de personal, Presidente de SAS	A remolque siempre de los <i>media</i> y sin posibilidad de pilotar la agenda Deficiente elección de portavoces, sin tareas específicas para cada uno de ellos
Herramientas de comunicación con afectados	RRPP para afectados y familiares: trato personalizado	Poca empatía/Preguntas que se han quedado sin respuesta
Evaluación postcrisis	Realizada, aunque con dudas	Incapacidad para cerrar la crisis de manera eficaz

**Anexo Nº 5: Elementos de la distorsión informativa**

**ELEMENTOS DE LA DISTORSIÓN INFORMATIVA**

FILTRACIONES	<p>-Primeros detalles sobre grabaciones de las cajas negras del avión (<i>El País</i>, 13 Sept. 2008).</p> <p>-La cadena SER (15 Sept. 2008) accede a la declaración ante la Guardia Civil del Comandante de Iberia que aterrizaba en el momento del despegue del MD-82.</p> <p>-Difusión del borrador del Informe preliminar, redactado por la Comisión de Investigación a diferentes medios (16 Sept. 2008).</p> <p>-Aparición del vídeo del accidente (<i>El País</i>, <i>El Periódico</i>), el 18 de Septiembre 2008, el mismo día en que el juez encargado del accidente se reunía con los técnicos que investigaban las causas de la catástrofe.</p> <p>-<i>El Periódico</i> tiene acceso al borrador final de la Comisión de Investigación (16 agosto 2009), e indica que en este informe se acusa a <i>Spanair</i> de desoir el Manual de uso de Boeing.</p>
FICCIONES VARIAS	<p>Programa de la televisión argentina "Todo Noticias" (27 agosto 2008), difundiendo una falsa conversación entre los pilotos del avión, momentos antes de producirse el accidente.</p>
INTOXICACIONES Y "RUIDOS"	<p>Desarrollo de diferentes hipótesis del accidente, culpando o exonerando al fabricante del avión (<i>Boeing</i>) o a la compañía <i>Spanair</i>.</p> <p>Dos bloques contrapuestos en todo el proceso analizado:</p> <p>-<i>Grupo Zeta/Unedisa</i> favorables a las tesis de <i>Boeing</i>: defensa de la hipótesis de "error humano" y de hacer caso omiso de los Manuales de <i>Boeing</i>.</p> <p>-<i>Grupo Prisa</i> más cercano a <i>Spanair</i>. La hipótesis de partida son los fallos recurrentes en los aviones fabricados por la compañía norteamericana. Pero una vez que aparece el informe final, reconoce "una cadena de errores técnicos y humanos".</p> <p>Ambas tesis son respaldadas apelando al argumento de "autoridad" y a la centralidad del comentario editorial. También a los comentarios críticos y a las crónicas de veteranos redactores.</p>
MALA PRAXIS PERIODÍSTICA	<p>-Filtración del vídeo del accidente por parte del Mº de Fomento (24 Sept. 2008). Los diputados del PP acusan a la responsable del Ministerio de filtrar la información.</p> <p>-Difusión de las grabaciones de la conversación entre el responsable de operaciones de <i>Spanair</i> y el jefe de operaciones de Madrid. Información que fue facilitada personalmente a las cadenas de televisión por el Dtor. de Comunicación del Ministerio de Fomento.</p>

**FORMA DE CITAR ESTE TRABAJO EN BIBLIOGRAFÍAS – HOW TO CITE THIS ARTICLE IN BIBLIOGRAPHIES / REFERENCES:**

García Santamaría, J.V. (2010): "Crisis del periodismo de fuentes. Las prácticas del periodismo en España en el accidente de Spanair", en *Revista Latina de Comunicación Social*, 65. La Laguna (Tenerife): Universidad de La Laguna, páginas 516 a 537 recuperado el \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2\_\_\_\_\_, de [http://www.revistalatinacs.org/10/art3/916\\_UC3M/38\\_Santamaria.html](http://www.revistalatinacs.org/10/art3/916_UC3M/38_Santamaria.html)  
DOI: 10.4185/RLCS-65-2010-916-516-537.

**Nota:** el DOI es **parte de** la referencia bibliográfica y ha de ir cuando se cite este artículo.

Para enviar el artículo a una persona interesada, pincha en el sobrecillo:  COMPARTIR