



**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL**

**DE VIASA A SANTA BÁRBARA: TRATAMIENTO INFORMATIVO DEL
DIARIO ÚLTIMAS NOTICIAS A TRES ACCIDENTES AÉREOS
RELEVANTES DEL PAÍS Y LA IMPORTANCIA DEL PERIODISMO
AERONÁUTICO**

*(Accidentes de vuelos nacionales y líneas aéreas comerciales venezolanas. 1969, 1983,
2008)*

Trabajo especial de grado para optar al título de Licenciado en Comunicación
Social

Tutor: Mg. Klibis Marín
CI: 11.916.859

Br. Ricardo J. Rojas Rodríguez
C.I: 16.085.203

Caracas, Enero 2013

INDICE

AGRADECIMIENTOS.....	pp
DEDICATORIA.....	i
ÍNDICE.....	ii
INTRODUCCIÓN.....	iii

CAPITULO I

1. EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	8
1.2 JUSTIFICACIÓN.....	11
1.3 OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	14

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 LA NOTICIA Y EL TRATAMIENTO INFORMATIVO.....	16
2.2 EL PERIODISMO AERONÁUTICO Y SU IMPORTANCIA.....	20
2.3 PERIODISMO AERONÁUTICO VS NOTICIA MERCANTILIZADA.....	25
2.4 PERIODISMO PREVENTIVO Y PERIODISMO AERONÁUTICO.....	28

3. MARCO REFERENCIAL

3.1 LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN.....	36
3.2 ¿QUIÉN FUE EL PIONERO DE LA AVIACIÓN?.....	38
3.3 VENEZUELA ALZÓ VUELO EN 1920.....	40
3.4 LOS PEORES DESASTRES AÉREOS DE LA HISTORIA.....	42
3.4.1 India sufre la colisión aérea más mortal de la aviación.....	43
3.4.2 Japan Airlines víctima del peor desastre de un avión.....	46
3.4.3 Los Rodeos cambio el rumbo de la aviación.....	48
3.5 LOS ACCIDENTE DE VENEZUELA EN ESTUDIO.....	52
3.5.1 Grano de Oro: Una tragedia de incalculables dimensiones.....	52
3.5.2 La tragedia de Barquisimeto.....	54
3.5.3 Santa Bárbara Airlines: Un minuto y 46 vidas.....	55

CAPITULO III

4. MARCO METODOLÓGICO

4.1 METODOLOGÍA.....	59
4.2 MUESTRA.....	62
4.3 EL DIARIO ÚLTIMAS NOTICIAS.....	63
4.4 EJEMPLARES EN ESTUDIO.....	65
4.5 ENTREVISTAS.....	67
4.6 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN Y SU APLICACIÓN.....	68
4.7 VARIABLES.....	69
4.7.1 Variables en estudio.....	69
4.8 OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE.....	70

CAPITULO IV

5. RESULTADOS

5.1 ACCIDENTE GRANO DE ORO- 1969.....	77
5.2 ACCIDENTE BARQUISIMETO- 1983.....	95
5.3 ACCIDENTE MÉRIDA- 2008.....	109

CAPITULO V

6. CONCLUSIONES

6.1 CONCLUSIONES FINALES.....	130
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	135

INDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

CAPITULO III

1. MARCO METODOLÓGICO

Cuadro N°1 Variables.....	61
Cuadro N°2 Accidentes en estudio.....	66
Cuadro N°3 Operacionalización de la variable.....	72
Cuadro N°4 Instrumento de medición.....	73

CAPITULO IV

2. RESULTADOS

Cuadro N°5 Total de noticias por accidente.....	75
Cuadro N°6 Total de fotografías e Infografías.....	75
Cuadro N°7 Adjetivos más utilizados.....	76
Cuadro N°8 Fuentes más consultadas.....	76
2.1 ANÁLISIS ACCIDENTE GRANO DE ORO 16 DE MARZO 1969	
Cuadro N°9 Número de noticias registradas Accidente Grano de Oro.....	78
Gráfico N°1 Número de noticias registradas Accidente Grano de Oro.....	78
Cuadro N°10 Repetición de adjetivos Accidente Grano de Oro.....	84
Gráfico N°2 Repetición de adjetivos Accidente Grano de Oro.....	84
Cuadro N°11 Titulares Accidente Grano de Oro.....	87
Gráfico N°3 Titulares Accidente Grano de Oro.....	88
Cuadro N°12 Fuentes consultadas Accidente Grano de Oro.....	90
Gráfico N°4 Fuentes consultadas Accidente Grano de Oro.....	90
Cuadro N°13 Fotografías e infografías Accidente Grano de Oro.....	94
Gráfico N°4 Fotografías e infografías Accidente Grano de Oro.....	94
2.2 ANÁLISIS ACCIDENTE BARQUISIMETO 12 DE MARZO 1983	
Cuadro N°14 Número de noticias registradas Accidente Barquisimeto.....	96
Gráfico N°6 Número de noticias registradas Accidente Barquisimeto.....	96

Cuadro N°15 Repetición de adjetivos Accidente Barquisimeto.....	100
Gráfico N°7 Repetición de adjetivos Accidente Barquisimeto.....	100
Cuadro N°16 Titulares Accidente Barquisimeto.....	103
Gráfico N°8 Titulares Accidente Barquisimeto.....	104
Cuadro N°17 Fuentes consultadas Accidente Barquisimeto.....	105
Gráfico N°9 Fuentes consultadas Accidente Barquisimeto.....	106
Cuadro N°18 Fotografías e infografías Accidente Barquisimeto.....	108
Gráfico N°10 Fotografías e infografías Accidente Barquisimeto.....	109
2.3 ANÁLISIS ACCIDENTE SANTA BÁRBARA 21 DE FEBRERO 2008	
Cuadro N°19 Número de noticias registradas Accidente Sta. Bárbara.....	110
Gráfico N°11 Número de noticias registradas Accidente Sta. Bárbara.....	111

INTRODUCCIÓN

A raíz del accidente aéreo que sacudió al país el pasado 21 de Febrero del año 2008 en el estado Mérida, cuando un avión de la Línea Aérea Santa Bárbara (actualmente SBA) se precipitó a tierra con 46 personas a bordo, se observó que, a nivel comunicacional, en Venezuela se ofrece un tratamiento informativo sobre los desastres aéreos que tiende al amarillismo. Bajo esta premisa, el autor estimó que era necesario realizar una investigación que pueda aportar datos al público y al sistema aeronáutico nacional, en materia de historia y seguridad aérea.

Dada la importancia mediática de los desastres aéreos, por sus causas y la naturaleza del hecho, que hace que la sensibilidad humana se vea afectada al ocurrir un siniestro de esta magnitud, la presente investigación tiene como propósito documentar y analizar el tratamiento informativo dado por el diario de circulación nacional *Últimas Noticias* a tres accidentes, que a juicio del investigador, son los más relevantes en la historia aérea de Venezuela a lo largo de 50 años 1948-2008.

El autor analizará la cobertura periodística dada por el diario *Últimas Noticias* durante cada siniestro, para así evaluar el tratamiento informativo en cada uno de estos eventos, teniendo en cuenta, como el principal y más importante, el suceso ocurrido el 16 de marzo del año 1969 en el estado Zulia, cuando un avión de la Venezolana Internacional de Aviación (VIASA) se precipitó a tierra dejando un saldo de 150 víctimas fatales

Se realizará una investigación exploratoria y descriptiva de los desastres aéreos en el país ocurridos durante las fechas: 16 de marzo de 1969, 11 de marzo de 1983 y 21 de febrero de 2008, para evaluar cada una de las informaciones publicadas por el diario *Últimas Noticias* sobre dichos desastres.

La investigación revisará la historia de la aviación venezolana desde sus inicios hasta nuestros días y hará referencia a la historia de la aviación mundial, como inicio de la era aeronáutica nacional. Así mismo, se presentará la historia de la aviación civil en Venezuela (no la militar) y la historia de los servicios aéreos comerciales en el país (líneas aéreas).

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El 21 de Febrero del año 2008 el vuelo 518 de Santa Bárbara Airlines (actualmente SBA), que cubría la ruta Mérida- Maiquetía con 46 pasajeros a bordo, fue declarado en destreza (desaparecido) en el Páramo andino. Al día siguiente, luego de encontrar el aparato estrellado en la zona conocida como El Collado del Cóndor (Pico El Águila), Páramo de Los Conejos, se decreta la alerfa, que confirma el siniestro aéreo. La inquietud para la elaboración de esta investigación surgió a raíz de este accidente que sufrió el avión modelo ATR 42-300, matrícula YV1449.

La historia de los accidentes aéreos nacionales no ha sido estudiada, ni mucho menos documentada. La poca información existente en los distintos medios y textos, carece de un análisis sobre estos lamentables hechos, a fin de conocer la evolución de la aviación comercial en Venezuela.

A nivel informativo se encuentran escasos reportajes realizados por medios audiovisuales, además de algunas cronologías publicadas por los diarios *El Universal* y *El Nacional* que detallan sólo las fechas y el número de pasajeros que murieron en cada evento a lo largo de la historia aérea del país. Mientras que, a nivel académico, existe una tesis elaborada en la escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, por Alí Méndez, quien estudió el tratamiento informativo y las presiones ejercidas contra los medios durante el accidente aéreo ocurrido en el aeropuerto Grano de Oro, estado Zulia, en el año 1969.

Además, el tratamiento dado por la prensa a estos episodios en nuestro país resulta muchas veces amarillista e inconcluso, en vista de las presiones que deben soportar los medios al cubrir un siniestro que deja consecuencias económicas, políticas y sociales.

Debido a la poca información existente en Venezuela en materia de desastres aéreos, el presente trabajo busca documentar y analizar el tratamiento informativo dado por el diario *Últimas Noticias* a los tres accidentes aéreos que, a juicio del investigador, son los más relevantes (en vista del contexto histórico y el número de víctimas fatales que dejó cada siniestro) ocurridos en el territorio nacional durante el período de 1960- 2008, año en el cual tuvo lugar un accidente de gran impacto comunicacional.

Se escogió el *Últimas Noticias* (UN), por ser uno de los diarios de circulación nacional más importantes del país y el más tradicional dentro de la población venezolana (fundado en el año de 1941), sobre todo en las clases populares (sectores C, D y E).

Últimas Noticias ha evolucionado en el tiempo y se ha consolidado actualmente en el ejercicio de un periodismo de referencia nacional e internacional. En este sentido resulta interesante estudiar su evolución en el tratamiento informativo dado a los desastres aéreos más importantes del país.

Revisar la utilización del lenguaje, las imágenes y el sensacionalismo que identificaron a este diario a lo largo de su historia, podrían ser factores importantes durante la realización de la investigación y un aporte importante al desarrollo del periodismo aeronáutico.

Este estudio amerita la revisión y análisis de documentos relativos al tema que resultan escasos e incompletos, en cuanto al análisis de causas y resultados de siniestros. Además se analizará la cobertura periodística dada por el diario *Últimas Noticias* durante los cinco días siguientes a cada accidente, para así conocer a profundidad cuánto espacio mediático generó cada hecho.

JUSTIFICACIÓN

La falta de información circulante a nivel público sobre los accidentes aéreos en Venezuela, fue el motivo principal para desarrollar este trabajo de investigación.

El tratamiento informativo del accidente de Santa Bárbara, así como el olvido de estos sucesos aéreos (el 16 de marzo del año 2013 se cumplieron 44 años del accidente de Grano de Oro en Zulia, el más grande ocurrido en Venezuela), motivaron la presente investigación.

En Venezuela, el inicio de la aviación se produjo en 1912, cuando el estadounidense Frank Boland presentó en Caracas, ciudad capital, el primer avión que surcó cielos venezolanos. Ya se han cumplido 100 años de aquella hazaña ocurrida en el Hipódromo de El Paraíso y aún es muy poco lo que se conoce a nivel mediático de la historia de aeronáutica en Venezuela, por lo que se ha propuesto revisar los inicios de la aviación, para así analizar datos que hasta ahora han sido poco estudiados.

De acuerdo a cifras del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en Venezuela existían para el año 2010 más de 1.800 aeronaves registradas, aunque no todas se encontraban operativas.

En materia de secuestros, entre 1960 y el año 2009 han ocurrido en el país un total de 159 casos de interferencias ilícitas o secuestros de aeronaves comerciales, según se detalla en la obra “Aviación Civil en Venezuela, Crónicas y Reportajes” (2009).

Estos datos, si bien no serán estudiados, sirvieron de motivación para

la realización de esta investigación, toda vez que forman parte de una historia poco conocida por los venezolanos.

Este estudio busca revisar el tratamiento informativo del diario *Últimas Noticias* a los desastres aéreos, en 50 años.

Por otro lado la investigación busca impulsar el periodismo aeronáutico en Venezuela y su implicación dentro del periodismo preventivo, a fin de aportar datos de interés para el desarrollo de nuevas investigaciones que permitan profundizar en la historia de la aviación comercial en Venezuela.

¿Por qué es necesaria esta investigación? En la aviación muchos temas no son conocidos a nivel público, por lo que es fundamental impulsar un periodismo responsable que lleve a las masas una información referente a este medio, del cual hacemos uso en alguna ocasión.

Además, el periodismo aeronáutico podría contribuir a la seguridad de las operaciones aérea, ya que en muchos casos hacemos uso de este transporte sin conocer la vida útil de la aeronave que abordamos. Si bien la mayoría de los accidentes aéreos son productos de errores humanos, muchos de estos se cometen en tierra y no corresponden a la tripulación.

De allí la importancia de este periodismo, que indague y contribuya a denunciar e investigar, sin responder a presiones externas, las irregularidades que puedan existir en la rama aérea.

En Venezuela, es un secreto a voces, que la flota aérea comercial

existente ya cumplió su ciclo de vida útil. Sin embargo, a nivel público esta irregularidad no es conocida, ya que esta área es nula o poco abordada en una sala de redacción, debido a las alianzas económicas existentes entre medios de comunicación y líneas aéreas, que ocultan, por decirlo de alguna manera, informaciones que pudieran ser delicadas o que podrían en riesgo los intereses de las empresas aéreas.

La necesidad de impulsar una rama del periodismo que aborde los temas que quieren ser ocultados por líneas aéreas y que en muchos casos ponen en riesgo la seguridad de los pasajeros, hizo que esta investigación se planteara las siguientes interrogantes:

¿Cuál fue el tratamiento informativo del diario Últimas Noticias a los accidentes aéreos y cuál es el rol del ejercicio del Periodismo Aeronáutico en el tratamiento de estos accidentes?

¿Es posible el ejercicio de un Periodismo Aeronáutico que responda realmente al servicio de la ciudadanía y que pueda vincularse al Periodismo Preventivo?

OBJETIVOS

General.-

Evaluar el tratamiento informativo dado por el diario Últimas Noticias a los tres accidentes aéreos más relevantes ocurridos en el país durante 50 años (1969, 1983 y 2008), en los que están involucradas líneas aéreas comerciales nacionales.

Específicos.-

- ▯ Conceptualizar el Periodismo Aeronáutico, su vinculación al Periodismo Preventivo y su impacto en la cobertura de los desastres aéreos en Venezuela
- ▯ Describir la cobertura informativa ofrecida por el diario Últimas Noticias a los tres accidentes aéreos en Venezuela durante los años 1969, 1983 y 2008.
- ▯ Evaluar los hallazgos para evaluar el tratamiento informativo ofrecido por Últimas Noticias a los 3 accidentes aéreos más relevantes en Venezuela.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

MARCO TEÓRICO

La noticia y el tratamiento informativo

En Venezuela el periodismo aeronáutico se encuentra virgen, pues son muy pocos los comunicadores sociales que trabajan la fuente aérea. Para realizar este tratamiento informativo sobre los desastres aéreos en nuestro país, es necesario conocer los aspectos y componentes de la noticia y cómo un acontecimiento puede ser un hecho noticioso, para ello es importante resaltar los criterios de noticiabilidad dentro de la noticia.

Si bien es cierto que un accidente aéreo es un hecho fortuito (nadie puede predecir cuando va a ocurrir), su importancia noticiosa por lo general ocupa la primera página en los diarios, informativos de televisión y radio. Todo evento noticioso responde a unos criterios de noticiabilidad, pero para conocer estos criterios que prevalecen sobre estos eventos, primero es preciso aclarar qué se entiende por accidente aéreo.

La Organización de Aviación Civil Internacional¹ (OACI), es una institución de las Naciones Unidas que se encarga de establecer las normas y regulaciones internacionales necesarias para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo. Este organismo (citado por Alí Méndez, 1977, p.h) define, en su Anexo 13² del Convenio de Aviación Civil o Convenio de Chicago (firmado en 1944), como un accidente de aviación:

¹

La OACI fue creada en Chicago, Estados Unidos, el 7 de diciembre de 1944. Actualmente agrupa a 185 países

² El convenio de la OACI consta de 96 artículos y 18 anexos. El Anexo 13 hace referencia a la investigación de accidentes aéreos.

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

A) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hallan desprendido de la aeronave.

B) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo: y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.

C) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible. (ídem).

Una vez conocida la definición de accidente de aviación es importante aclarar que la OACI diferencia un accidente de aviación de un incidente de aviación, si bien parece que ambos términos son similares, un incidente, según la OACI, es *“todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones”*, igual que un incidente grave se cataloga como: *“incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente”* (íbidem, p. 1).

Una vez entendido qué es un accidente de aviación en términos aeronáuticos, se debe puntualizar que la palabra *“Noticia”* proviene del latín *“nova”*, cuyo significado originario del conocimiento indica *“las cosas nuevas”*; según explica el Diccionario de la Real Academia Española. La

noticia, en definición de Cantavella y Serrano (2004, p. 147), contiene cuatro significados principales: noción, conocimiento, contenido de una comunicación antes desconocida, divulgación de una doctrina y el hecho divulgado.

Si bien no existe un concepto de noticia universal, muchos han sido los autores que han escrito sobre el tema, entre los que se puede destacar Emil Dovifat (citado por Cantavella y Serrano, 2004, p. 148), quién decía que *“las noticias son comunicaciones sobre hechos nuevos surgidos en la lucha por la existencia del individuo”*.

Para Charles Ross (1911, p. 43), la noticia *“es aquello que le interesa a la gente. Un hecho es noticia si interesa a un público”*. Por su parte, Willard G. Bleyer (1916, p. 6) dijo que la noticia es *“cualquier cosa que interese a cierta cantidad de gente; y la mejor noticia es aquella que tenga mayor interés para el mayor número de gente”*.

Entre los autores hispanos se encuentran Martínez Albertos (1983, p. 298), que define noticia como *“un hecho verdadero, inédito o actual, de interés general, que se comunica a un público que pueda considerarse masivo, después de que ha sido recogido, interpretado y valorado por los sujetos promotores que controlan el medio utilizado para la difusión”*.

Por otro lado, José Ortego Costales (1966, p.14) considera que la noticia *“es un acontecimiento actual, interesante y comunicable”*. Así mismo, Stella Martini (2000, p. 2), apoyada en definiciones de otros autores, describe a la noticia como *“el relato de un suceso que implica o afecta individuos de la sociedad... La noticia puede ser definida como la construcción periodística*

de un acontecimiento cuya novedad, imprevisibilidad y efectos futuros sobre la sociedad lo ubica públicamente para su reconocimiento”. Para la investigadora “el hecho que repercute más es más noticia, lo mismo que el hecho que repercute en más hechos también lo es”.

El soporte que difunde la noticia es también una variable a la hora de su definición. La noticia en los diarios responde a la definición tradicional, que nació con las primeras formas de la prensa periódica: la frecuencia diaria hace a la noticia la construcción relatada de hechos que han sucedido en las últimas veinticuatro horas. La noticia televisiva está presionada por los efectos de la inmediatez, y de la transmisión en directo. Por eso en televisión, la noticia es también el presente de lo que está sucediendo. (íbidem, p.3).

Entendido ya que es noticia, se puede asumir que un accidente aéreo genera una noticia, ya que, como se dijo anteriormente, es algo imprevisible que afecta a la sensibilidad humana, es decir, afecta a individuos de la sociedad.

Ahora, ¿Qué hace que un accidente aéreo sea un hecho noticioso? Lorenzo Gomis (1991, p.40), explica que la posibilidad para que un hecho se haga visible, accesible y que repercuta en nuevos hechos, debe responder a cuatro rasgos fundamentales:

Resultados <Términos finales de un proceso. Registrado de forma fehaciente, encuentros deportivos, premios, loterías, precios, cotizaciones en bolsas, estadísticas, etc.>

Apariciones <Presencias elocuentes y generalmente públicas de personalidades conocidas>

Desplazamientos <Hechos anunciados, previstos, que tienen una

organización detrás>

Explosiones <Procesos inesperados. Erupción de un volcán, asesinatos, accidentes, etc. La medida de la importancia del hecho es el número de muertos>

Según Gomis, éste último es el rasgo periodístico más raro y más destacado, ya que representa la irrupción de la alarma en la sociedad. Por tal motivo, en éste se podría ubicar a los desastres aéreos, ya que constituye un proceso inesperado que desata el morbo del periodista por la cantidad de víctimas que deja.

Es por ello que en la cobertura de una tragedia aérea, *“el sensacionalismo y la morbosidad, además del trato inhumano por parte de algunos periodistas por obtener informaciones de familiares de las víctimas, son características fundamentales de las noticias publicadas en los medios”*. (Méndez, 1970, p.1).

El Periodismo Aeronáutico y su importancia

El periodismo aeronáutico aún no tiene validez en Venezuela, sin embargo a nivel internacional existen muchos estudiosos de la materia. Esta rama del periodismo fue impulsada en los Estados Unidos, país abanderado en la rama aérea, con autores como Robert Serling y Arthur Hailey, dos buenos ejemplos de lo que significa esta especialidad.

Serling, quién fuera editor de noticias de la United Press International (UPI), en Washintong D.C., escribió tres novelas que han repercutido en el público, estas son: “La Historia del Electra”, “El asiento Izquierdo” y “El avión

Presidencial ha Desaparecido”.

Por su parte el estadounidense Arthur Hailey, ha sido autor de varias novelas entre las que se destacan: “Vuelo hacia el Peligro”, “Rumbo a la Colisión” y “Aeropuerto”, un best seller que fue traducido al castellano y que inspiró una película en los años 70³.

En nuestro país, aunque se ha aclarado que el periodismo aeronáutico se encuentra aún virgen, se pueden mencionar algunas personalidades que han estado vinculadas a la rama de la aviación civil como David Iriarte, Alfredo Schael y Alí Méndez.

El Dr. Iriarte, quién fuera un médico de gran trayectoria en el país, cofundador de la Sociedad Venezolana de Medicina Aeronáutica, escribió su obra “Historia de la Aviación Civil en Venezuela” en 1967, con una segunda edición en el año de 1971.

Por su parte Alfredo Schael, periodista venezolano, ex presidente de la Fundación Museo del Transporte y un apasionado de la aviación, es el autor de la obra “De Mare a Maiquetía” publicada en 1996, texto que recuerda los inicios del aeropuerto más importante del país como lo es el Internacional Simón Bolívar de Maiquetía.

Finalmente Alí Méndez, periodista especialista en la fuente aérea y

³ Titulada con el mismo nombre que la obra literaria, esta película, dirigida por George Seaton, fue protagonizada por Burt Lancaster y Dean Martin.

quien realizó su tesis de grado sobre accidentes aéreos en Venezuela, fungió como director de relaciones públicas del Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía así como del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Oficial de prensa de la Comisión de Investigación de Accidentes de la Dirección de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

El especialista en la rama aérea ha realizado varios trabajos con el objetivo de desarrollar e impulsar el periodismo aeronáutico en el país. Si bien aquí sólo se menciona su trabajo de tesis como un antecedente a esta investigación, su mayor aporte lo ha realizado con trabajos en la Internet, fundamentalmente en el portal Aviación Civil de Venezuela, donde es el principal colaborador.

Schael y Méndez, son los autores, junto a Fabián Capecchi, de la obra escrita *“Aviación Civil en Venezuela, Crónicas y Reportajes”*, presentada en diciembre del año 2009 y que recoge la historia y anécdotas de la historia de la aviación civil y comercial en Venezuela.

El periodismo aeronáutico no sólo reseña desastres aéreos, existen una gran variedad de acontecimientos que podrían ser tratados por un comunicador social en la fuente de la aviación. Un aeropuerto por lo general siempre esta concurrido de personas que generan situaciones que podrían convertirse en noticias: Personalidades, incautaciones de drogas, problemas migratorios, seguridad aeroportuaria y nacional, quejas de usuarios, entre otros, son algunos de los temas que podrían abordarse en la fuente aérea.

Así bien, se puede decir que en un aeropuerto existen diferentes eventos que, al agregarles el valor respectivo, podrían convertirse en un hecho noticioso, tomando en consideración lo que expresa Alí Méndez como concepto de periodismo aeronáutico:

El periodismo aeronáutico tiene por objeto reseñar, tratar, investigar y enfocar las múltiples informaciones provenientes de las diferentes fuentes de la aviación, ya sea del sector oficial como en el privado, las cuales puedan tener importancia local o nacional, o bien trascendencia internacional para los intereses del país (Méndez, 1970, p.2).

Al cubrir esta fuente, el periodista debe inmiscuirse en el día a día de un terminal aéreo donde existe diariamente un flujo alto de información, un ejemplo claro se podría mencionar la gran cantidad de drogas incautadas a viajeros en el Aeropuerto Internacional de Maiquetía “Simón Bolívar”, puerta de entrada y salida de Venezuela, que en muchos casos sólo es tratado desde el punto de vista policial, por la fuente de sucesos.

¿Cómo se reseña desde la fuente aeronáutica un desastre aéreo?, ¿Es necesaria la visión morbosa y violenta con la que se relatan estos eventos? Como se explicó anteriormente sobre el concepto de una noticia, se habla de un acontecimiento que produce comentarios y genera repercusiones, además responde a dos intereses fundamentales: El interés público y el interés del público.

El interés público procede de la objetivación de las relaciones políticas y de la interacción social. Surge la condición política de la persona en cuanto que es miembro de una comunidad y se conforma sucesivos procesos de socialización que forman parte de

los procesos de comunicación de la vida y el tiempo de ocio, entre otros. Entra aquí de lleno las decisiones políticas que afectan y comprometen a la vida personal y social.

El interés del público se encuentra en acontecimientos que genéricamente conmueven a la mayoría de las personas por motivos principalmente psicológicos. Son noticias de interés humano que abarcan desde la curiosidad por la vida de los famosos hasta acontecimientos deportivos o catástrofes. Esta clasificación nos conduce a distinguir dos especies de periodismo: el periodismo de calidad, que responde a la constelación de criterios de interés público; y el periodismo de sensación o sensacionalista, que responde a los criterios del interés del público. (Cantavella y Serrano, 2004, p.154).

Entendido esto, es evidente que la fuente aeronáutica sólo es tratada desde el interés del público, ya que eso es lo que vende para un medio, un desastre aéreo es más noticia desde el punto de vista sensacionalista que desde el punto de vista técnico- científico o informativo.

No es lo mismo decir “Mueren más de cien personas al estrellarse avión en el Zulia”, a decir, “Boeing DC-9 se accidentó y cayó a tierra en Grano de Oro”, sí bien ambos titulares podrían reseñar el mismo evento, la morbosidad que se aplica al primer título, al hablar de muertes, despierta mayor interés en el público por el factor humano que lleva asociado.

Sin embargo un accidente aéreo es más que una caída de un aeroplano, para Daniel Cecchini⁴ (2001), un desastre aéreo “*es mucho más que la caída de un avión y su saldo en vidas perdidas: se transforma en una compleja partida de ajedrez de consecuencias económicas, políticas y corporativas donde la verdad suele ocupar un lugar menos importante que la victoria*” (p. 8).

⁴ Daniel Cecchini, periodista argentino autor de la obra escrita “*Catástrofes Aéreas*”

Periodismo Aeronáutico vs Noticia Mercantilizada

Como explica Gónzalo Abril (citado por Cantavella y Serrano, 2004, p. 154), la noticia es *“un hecho textual y un producto institucionalizado de las organizaciones enmarcadas en el sistema industrial y mercantil de la comunicación masiva”*.

Se habla de noticia mercantilizada cuando los hechos se han convertido en productos, por consiguiente todos los acontecimientos tratados por periodistas ya vienen manipulados por la empresa mediática, hasta el punto de que las informaciones en muchos casos dejan de ser correctas. Esto deja en evidencia *“el ejercicio amarillista por parte de los medios de comunicación, que explotan el lado especulativo de un hecho noticioso, independientemente de su impacto, cercanía o interés”* (Marín, 2004, p.34).

Una de las grandes desviaciones del periodismo en Venezuela es que la información ha sido mercantilizada; en la rama de la aviación, muchas son las empresas aéreas que pagan grandes sumas de dinero a medios de comunicación por concepto de espacios publicitarios, hasta el punto de que diferentes diarios ofrecen paquetes turísticos de las propias líneas aéreas. Esto no hará posible que denuncias y quejas por los servicios aéreos que prestan estas líneas comerciales lleguen al público.

Como ejemplo, el diario A nunca reseñará los malos tratos que la línea aérea X ofrece a los usuarios, cuando ésta última ha desembolsado miles o millones de bolívares en compra de espacios publicitarios dentro del mencionado periódico.

Otro ejemplo claro lo expone Alfredo Schael en su artículo titulado “¿Dólares sólo para chatarra?” (2008), donde el periodista expone que la Comisión de Administración de Divisas (Cadivi) otorgó durante el año 2008 la cantidad de 15,5 millones de dólares a las empresas aéreas venezolanas: Aserca Airlines, Línea Aérea de Servicio Ejecutivo Regional (Laser), Santa Bárbara Airlines (SBA) y Avior Airlines y éstas aún no renuevan su flota, manteniendo aviones que en muchos de los casos superan los 30 años servicios. Dejando en evidencia lo riesgoso que puede ser viajar por aire en Venezuela.

La flota de aviones YV dedicados a transporte de pasajeros no aguanta maquillajes. Cambios de esquemas decorativos que nada aportan a la seguridad del vuelo. En algunos casos, ni aguantan trabajos a fondo pues si aún no, casi llegan al límite de eficiencia a la luz del trabajo que realizan, bien duro. Los operadores le exigen o sacan el mayor provecho a aeronaves cargadas con historiales demasiado largos, algunas de tres décadas, no pocas de ellas al servicio de empresas que les dieron malos tratos, pobre mantenimiento y cuidado antes de ser traídas a Venezuela.

Para nadie es secreto la procedencia de aparatos seleccionados en depósitos de aeronaves desincorporadas o pasadas a la reserva. Chiveras, como solemos decir refiriéndonos a esos lugares a donde van a parar automóviles fuera de circulación o cuyos propietarios abandonan en depositarias o cementerios de vehículos o trastos viejos...

La secuencia de accidentes e incidentes de las últimas semanas, que si eran once hasta el mediodía del 27 de febrero del 2008, ahora suman doce pues un B-737 de la compañía Venezolana debió aterrizar de emergencia en Panamá, coloca sobre el tapete la pregunta si es riesgoso volar en aviones comerciales venezolanos.

La respuesta es sí. La mayor parte de las unidades operativas en servicio cumplieron lo que podían ofrecer. Por cierto no era el caso del ATR siniestrado en Mérida el cual, si bien tenía 20 años de fabricación (1987), ya figuraba entre los desarrollados y provistos de tecnología avanzada aunque existen mucho más modernos y productivos como los ATR que opera Conviasa, algunos nuevos de fábrica. (Schael, 2008, p. 1).

Entonces ¿quién define lo que es y no es noticia? Existe un proceso dentro de los medios de comunicación o en las audiencias que decide que puede ser catalogado como un hecho noticioso, a esto se le denomina Gatekeeping (cuidado del acceso).

Stella Martini (2000, p. 7), explica que la teoría de Gatekeeping fue acuñada a Kurt Lewin en la rama de la psicología en 1947, pero en 1950 David White decidió aplicarla a los estudios de la práctica periodística.

El concepto de Gatekeeping investiga la manera irregular en que las informaciones circulan y se encuentran sometidas a instancias que las demoran o traban en algún punto de la cadena comunicacional, y la fluidez con que circulan luego aquellas que consiguen pasar la barrera. (ídem).

Por su parte Emy Armananzas (2007) explica que los Gatekeepers, llamados también “porteros” de la información, son los sujetos que se encargan de estudiar qué hecho es noticioso y cuáles deberían ser presentados a una audiencia.

Los Gatekeepers adquieren una especial relevancia en relación a la capacidad de iniciar y de establecer la agenda temática al realizar la selección de los temas y al establecer el grado de relevancia de los mismos. Determinan también cual es el período de permanencia de un tema en los medios y destacan cuáles son los conflictos de mayor presencia pública. Es decir, la agenda de los medios de comunicación dependerá de la acción de los gatekeepers que son los actores profesionales que individual u organizativamente determinan los ítems de actualidad valorados como relevantes en cada momento. (Armananzas, 2007, p.18).

Con una noticia mercantilizada por las industrias mediáticas, la tarea del Gatekeepers ha jugado un papel fundamental en lo que se quiere transmitir a las masas, en algunos casos el trabajo es considerado como desleal a los principios del periodismo, ya que, como lo explica Martini, evitan que se filtre la información no deseada por la institución o por el grupo de poder.

Es por ello que el desenvolvimiento y el impulso del periodismo aeronáutico en el país se ha visto mermado por las corporaciones mediáticas, ya que algunas informaciones pondrían en juego los intereses comerciales en ambos sectores. Un medio sin el pago de publicidad no es sustentable, mientras que una deteriorada imagen pública en la prestación del servicio, afectaría la estabilidad de cualquier línea aérea.

El Periodismo Preventivo y el Periodismo Aeronáutico

El periodismo preventivo es la disciplina periodística que pretende dotar a la opinión pública de elementos informativos que sean útiles para comprender el origen, desarrollo y finalización de situaciones claves (crisis y conflictos).

Esta rama del periodismo busca la resolución pacífica de conflictos y, a su vez, realiza esfuerzos para la prevención de situaciones similares en un momento posterior, a partir de la información realizada antes, durante y después del acontecimiento. Entre las funciones del periodismo preventivo se

encuentran:

- 1. Anticiparse a los acontecimientos que pudieran desembocar en un conflicto armado, crisis institucional, crisis social, crisis humanitaria, crisis de derechos humanos y/o crisis medioambiental, difundiendo las claves para que lectores, oyentes y/o televidentes comprendan los motivos que pueden desencadenar dichas situaciones.*
- 2. Informar del desarrollo de dichas situaciones poniendo especial atención en los esfuerzos que se estén realizando, tanto por las partes implicadas como por mediadores externos y otros actores de relevancia en el entorno de estas situaciones. Por lo tanto, no sólo se informaría de los esfuerzos por incrementar la crisis o conflicto, o de los movimientos estratégicos por vencer en la contienda eliminando o reduciendo al contrario.*
- 3. Realizar un seguimiento de los acontecimientos una vez finalizados, informando de las posibilidades de que se reproduzcan y bajo qué circunstancias esto sería posible, así como de los esfuerzos exitosos que desembocaron en su resolución, aportando a través de la información elementos de análisis que puedan ser útiles para la prevención de situaciones similares. (Bernabé Fragua, 2007, p.10).*

El periodismo Preventivo toma las diferentes ramas del periodismo para dotar a la opinión pública de elementos útiles para la comprensión de crisis y conflictos y, además, abarca diversos espacios comunicacionales para ofrecer una información que aporte todo lo necesario para la prevención de las crisis y conflictos, los cuales van desde las crisis medioambientales hasta las guerras desarrolladas por el hombre y su impacto en la sociedad.

En entrevista realizada al Profesor Javier Bernabé Fragua⁵ (2009), el periodismo aeronáutico podría vincularse a una rama del periodismo

⁵ Javier Bernabé Fragua es autor de la obra **‘El Periodismo Preventivo. Otra manera de informar sobre las Crisis y los Conflictos Internacionales’** (2007)

preventivo si se toma en consideración que un accidente de aviación desata una crisis; más no así, sería parte del enfoque central de lo que se conoce como Periodismo Preventivo, ya que este último estudia crisis medioambientales y los conflictos potencialmente bélicos.

“Hasta ahora el tipo de crisis que hemos tratado como medioambientales no han tenido que ver con los accidentes de avión, o de cualquier otro medio de transporte (...) Habría que argumentar muy bien los motivos por los que puedes considerar a los accidentes aéreos parte de las crisis medioambientales, no digo en absoluto que sea imposible, digo que es difícil y que hay que trabajarlo”, explicó.

No obstante, Bernabé Fragua señaló que su aplicación en la prevención de desastres aéreos puede ser estudiada, ya que podría arrojar informaciones que ayuden a prevenir algunos accidentes aéreos a través de los medios de comunicación.

“Sí, es posible que el periodismo aeronáutico se vincule al periodismo preventivo, ya que se puede dar información que ayude a prevenir algunos accidentes aéreos a través de los medios e incluso utilizando diversos géneros periodísticos; aunque el reportaje sigue siendo el óptimo, también se pueden utilizar entrevistas a actores que estén planteando soluciones para el futuro después de analizar accidentes ya ocurridos, para que no se repita el mismo tipo de accidente, por ejemplo, artículos o crónicas”, argumentó.

Para Bernabé Fragua, el concepto de periodismo aeronáutico, visto dentro de la corriente de periodismo preventivo, no debe estar enfocado al número de víctimas, la tragedia humana o la sangre, sino a las causas del

accidente.

En este punto, el profesor español coincide con lo expuesto anteriormente por el periodista Alí Mendez y además añade la necesidad que este periodismo presente formas o fórmulas de cómo prevenir un accidente, bajo las premisas de denunciar hechos irregulares en primer lugar y la búsqueda de testimonios (sobre accidentes o incidentes) que aporten soluciones de cara al futuro, en segundo lugar.

Por su parte Ivan Rodríguez, piloto comercial, ex trabajador de Viasa y entrevistado por el investigador (2010), expresó que hoy día el periodismo es poco informativo en la rama aérea y se enfoca más en el sensacionalismo y amarillismo, lo que a su juicio, perjudica la rama de la aviación. En ese sentido, expresó que es necesario un tipo de periodismo que trate de una manera más objetiva y menos amarillista los accidentes aéreos.

“La verdad que el periodismo actual, en mi opinión, es muy poco informativo y las premuras hoy en día de la información es el sensacionalismo y amarillismo, cosa que nos ha perjudicado mucho a la aviación actual. Pienso que el periodismo aeronáutico como se está tratando aquí (en Venezuela), no sería algo constructivo debido al desconocimiento en general del sector”, dijo.

Según el piloto comercial, el periodismo aeronáutico no evitaría que sucedan desastres aéreos; sin embargo, aseguró que programas especializados en la rama aérea, que son transmitidos por los medios de comunicación, han servido para realizar estudios y análisis a fin de mejorar la

seguridad aérea y la prestación del servicio.

“El programa Air Disaster⁶, de National Geographic (TV), ha publicado una gran cantidad de accidentes en la historia de la aviación, que nos ha servido mucho para su estudio y análisis, para así mejorar en el futuro y tratar de no cometer los mismo errores”, detalló.

No obstante, cuestionado sobre la necesidad de un periodismo aeronáutico ético, responsable y creíble, donde prevalezca interés público antes que el comercial (empresarial), el profesional de los cielos señaló que en un evento como un accidente aéreo siempre va a prevalecer lo privado antes que lo público y colocó como ejemplo situaciones que se viven a diario en un terminal aéreo o en la resolución de un accidente.

“Los intereses privados siempre prevalecen sobre los públicos y te pongo dos ejemplos: Las cantidad de cosas que pasan en Conviasa al día, como retrasos, mal servicio, fallas en aviones, etc. y segundo el accidente de SBA en Mérida. En estos 2 ejemplos, prevaleció lo privado y no el verdadero interés público, por lo que no creo que el periodismo aeronáutico pueda acabar con la relación comercial entre las líneas aéreas y los medios informativos”, explicó.

Por otra parte, el piloto privado Ricardo Basallo (2010), también entrevistado por el investigador, manifestó la necesidad de un periodismo que se dedique a la aviación en Venezuela. Indicó que lamentablemente el amarillismo en la prensa local opaca la objetividad con la que se informan los

⁶ La décima temporada de la serie de televisión analiza en su capítulo N°12 el accidente del vuelo 518 de Santa Bárbara Airlines, bajo el título “28 Seconds to Survive (28 segundos para sobrevivir)”

eventos trágicos y no trágicos.

“Sí... Tener un periodismo aeronáutico en Venezuela que trate el tema sería buenísimo, ya que lamentablemente el amarillismo opaca mucho los eventos trágicos y no trágicos que ocurren en muchas ocasiones”, indicó.

Consultado sobre si con el impulso del periodismo aeronáutico se podrían evitar siniestros aéreos, Basallo expresó que en principio nada puede prevenir un accidente aéreo ya que estos eventos suceden por múltiples factores.

“Hoy en día con todos los avances que tenemos, en donde la información vuela en segundos de un lado del mundo al otro, todavía hay siniestros y esto es básicamente una sola cosa: los seres humanos no somos perfectos y lamentablemente hay miles de factores que influyen en el juicio de los profesionales de la aviación. Desde un descuido de un mecánico con una pequeña pieza hasta una muy mala maniobra del más experimentado piloto, puede terminar en desastre aéreo sin precedentes”, argumentó.

No obstante, dijo que “el buen periodismo se dedica a informar la noticia sin agendas ni lados que tomar, ve lo hechos, pruebas y las plantea, otros periodistas se dedican al periodismo investigativo y profundizan en las causas del accidente o incidente, exponen los factores que ocasionaron el accidente (errores, faltas, culpables) a la luz pública, para así abrir los ojos, no solo de la comunidad, sino también de los involucrados y las agencias de investigación”.

Agregó que con un buen ejercicio del periodismo se pueden hallar a los culpables sin responder a presiones económicas y comerciales que pudieran incidir en la visión del periodista.

“Si el periodismo con su trabajo expone los hechos tal cual como suceden, crearía una atmósfera de conciencia entre pilotos, tripulaciones de cabina, mecánicos, despachadores de vuelos, ingenieros y empresas aéreas, ya que si producto de sus malas prácticas profesionales o en el mantenimientos de aviones, manejo de aviones, etc, dan como resultado un accidente/incidente donde se pierdan o no vidas y son expuesto a la luz pública; entonces desde el periodismo si se podría evitar un siniestro ya que cualquier persona que este en contacto con un avión evitaría cualquier motivo que le perjudique o, peor aún, ser expuesto a la luz pública por su negligencia, mucho más si la vida de personas está en juego”, indicó.

Para Basallo, el 99% de los accidentes son errores humanos. Esto obedece a que “los seres humanos les gusta pensar que pueden hacer ciertas cosas y creer que nadie los va a mirar o descubrir, sin saber que ese pequeño detalle podría causar un desastre”.

“Las agencias del gobierno que supervisan las actividades aéreas dictan las reglas que se deben seguir y tienen sus inspectores para revisar el progreso de las empresas, pero el chequeo de un avión no se materializa en cada vuelo que sale desde cualquier punto en un diario por parte de las agencias reguladoras, ellas dependen de la buena voluntad de las empresas

aéreas en seguir las reglas y aplicar todos los boletines, actualizaciones de seguridad, advertencias, restricciones, reparaciones, revisiones, etc. La última palabra la tiene el buen juicio y profesionalismo del individuo que está al control de la situación sea quien sea”, aseguró.

Finalmente, Basallo consideró que un periodismo aeronáutico ético, responsable y con credibilidad es poco viable en Venezuela, ya que los intereses comerciales siempre van a estar por encima del interés público. “Lamentablemente en Venezuela la noticia no es para culpar a otro del asunto, ten por seguro que jugarán un papel importante las víctimas y eso estará en las primeras páginas de los tabloides”, puntualizó.

MARCO REFERENCIAL

La historia de la aviación

Volar ha sido, desde los tiempos más remotos, un sueño perseguido por el ser humano. Numerosos aparatos, algunos de formas muy extrañas, eran contruidos por el hombre que, observando el vuelo de las aves, trataba de simular la forma de sus alas, con el único propósito de conquistar el cielo.

Leonardo Da Vinci, pintor, escultor, matemático, físico e ingeniero renacentista, dedicó parte de su vida a estudiar el movimiento de las aves y a diseñar máquinas capaces de imitarlo. Según Atenayhs Castro y Adriana Elisa Espinoza (2008), éste importante personaje de la historia universal dedicó muchos años de su vida a escribir sus investigaciones en el Códice⁷ sobre el vuelo de las aves, un manuscrito de 18 hojas por ambas caras, detalladamente ilustrado con dibujos técnicos y explicaciones sobre el vuelo de las aves.

Una de las pocas cosas personales que se encuentran en los cuadernos de notas de Leonardo es una historia en la que cuenta cómo siendo niño estaba recostado y un ave bajó y tocó sus labios con la cola. Quizá fue a partir de ese momento que soñó con poder volar. Y en su empeño por lograrlo, investigaba cuáles serían las alas perfectas para una máquina voladora: las alas con plumas o las de membranas, como las de los murciélagos. También experimentaba con aves disecadas y hacía anotaciones precisas de su anatomía. Es fácil imaginarlo observando durante horas el vuelo de las aves y dibujando un pajarillo con el más puro sentido didáctico (Castro y Espinoza, 2008, p.27).

⁷ Da Vinci escribió el Códice en dos períodos: El primero entre 1482 y 1499; y el segundo a partir de 1503 hasta su muerte

Este genio universal pensaba que para hacer volar a un hombre tenía que construir un artefacto que imitara el vuelo de un ave e inyectara la fuerza que faltaba para que el aparato mantuviera el equilibrio. Pero luego concluyó que las alas de las aves no servirían para una máquina voladora, no serían seguras porque entre sus plumas se filtraría el aire y se desestabilizaría el aparato. Las alas del murciélago, en cambio, le parecieron las más adecuadas.

Leonardo consideraba que el viento sería una herramienta que facilitaría levantar el vuelo e incluso que en alguna maniobra complicada éste ayudaría a mantener el equilibrio. Debían aprovecharse las corrientes de aire para planear porque, según observó, las aves dejaban de aletear y planeaban sobre las condensaciones de aire que se formaban en la atmósfera. En sus notas aclara, además, que no debía usarse nunca el metal —“bandas de acero”— porque se desgastaría fácilmente y las uniones quedarían muy frágiles. En cambio, recomienda piel curtida para las articulaciones del ala y ramas de cuerdas de seda para el resto de la máquina. (ibídem, p. 28).

Entre los aparatos diseñados por Da Vinci se encuentran La máquina para batir alas, La máquina con pedales, El paracaídas y el Planeador. Da Vinci en sus cuadernos tenía más de 500 dibujos y notas referidas a sus dispositivos u "ornitópteros", como a él le gustaba llamarlos.

Da Vinci introdujo una nueva dimensión en las técnicas aéreas, investigando los fundamentos físicos del empuje y resistencia aerodinámica generados durante el vuelo. Otra contribución de Leonardo fue su defensa sobre el "Principio del Túnel del Viento" donde detalla la siguiente afirmación:

"La fuerza ejercida por un objeto contra el aire, es la misma que la que el aire ejerce contra el objeto".

El aporte más importante de Leonardo Da Vinci a la historia de la aviación fue el diseño para la fabricación de una máquina voladora, el Ornitóptero⁸, un modelo dotado de alas giratorias equipado con amortiguadores para conseguir un suave aterrizaje.

En éste se utilizaba un madero con forma de tornillo a lo largo del cual se impulsaba hacia arriba un dispositivo de palas hechas de caña, paño de lino y alambre. Fue planeado para el estudio de la eficiencia de tracción de la hélice y no como una verdadera máquina de vuelo. (ídem).

Luego de Da Vinci se concretaron muchas ideas, pero vuelos muy pocos, sin embargo se pueden resaltar, ya entrando en la era de la aviación, algunos de los inventores de las primeras máquinas aéreas que despegaron de la tierra y lograron volar, como Clement Ader, Otto Lilientha, Wilbur y Orville Wrigth y Santos Dumont.

¿Quién fue el pionero de la aviación?

Sobre el primer vuelo realizado por el hombre, hoy en día se mantiene una polémica de quién fue el pionero de la aviación. La Enciclopedia Larrousse (1970), reseña que el primero fue Clément Ader (841-1926), quién en 1890 inventó lo que él denominó "El avión" (El Eole), mientras, Otto Lilienthal (1848-1896), es considerado el primer hombre que fue lanzado al aire, voló y aterrizó con seguridad.

⁸ El helicóptero moderno está basado en los principios escritos de este concepto de aeronave desarrollado por Da Vinci.

Curiosamente Lilienthal murió en uno de sus vuelos el 9 de agosto de 1896, tras sufrir un grave accidente, precipitándose desde 17 metros de altura y rompiéndose la columna vertebral, quedando este hecho registrado como uno de los primeros accidentes en la historia de la aviación”. (“Primeros vuelos de los aviones, 2007).

Un reportaje realizado por la BBC de Londres titulado “El primer vuelo” y publicado en el año 2008, en conmemoración a los 100 años de la aviación, registró a los hermanos Wilbur y Orville Wrigth como los primeros en volar. El 17 de diciembre de 1903 lograron el primer vuelo que duró 12 segundos y en el que su aeroplano recorrió unos 40 metros sin elevarse más de un metro del suelo.

En Brasil dan el mérito al brasileño Santos Dumont, como el pionero. Dumont es considerado el padre brasileño de la aviación y ganó un premio en 1901 por darle una vuelta a la Torre Eiffel. En octubre de 1906, voló en su aeroplano modelo 14-bis frente a una multitud de periodistas y funcionarios de la aviación. El vuelo de 60 metros llevó a la prensa a declarar que el brasileño había “conquistado los cielos”.

En la nación suramericana ponen en duda el logro de los hermanos Wright, señalando que su trabajo se realizó mayoritariamente en secreto y que no invitaron a periodistas o funcionarios de gobierno para ser testigos de sus primeras pruebas. Además, como dato curioso, los hermanos Wright no aparecen en los textos de historia brasileños.

Cabe señalar que Santos Dumont es considerado, por la Federación Aeronáutica Internacional⁹ (FAI), como el primer poseedor de una licencia de

⁹ Este organismo, fundado en 1905, se dedica a la elaboración de normas y el mantenimiento de registros para la aeronáutica y la astronáutica

aviación.

Venezuela alzó vuelo en 1920

En Venezuela la era de la aviación se inicia en el siglo XX, específicamente un 17 de abril de 1920, cuando se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar. Sin embargo, el 29 de septiembre de 1912 se exhibe en Caracas el primer avión que tocó suelo venezolano. El hipódromo de “El Paraíso” fue el lugar escogido para realizar una exhibición de los modelos “Sin cola” y “Boland” del inventor Frank Boland, quien visitó Caracas levantando expectativa en la multitud que se apoderó del campo y las tribunas.

La prueba se anunció para las 4:00 p.m. del domingo. Desde las 2 de la tarde se abrieron las puertas del Hipódromo de El Paraíso y una multitud ansiosa y apresurada se volcó en el campo y las tribunas. La colina de El Calvario y las demás circunvecinas eran un inquieto hormigear de gentes y por las laderas del cerro subían compactos grupos. (Iriarte, 1971, p 54.).

La era de la aviación comercial en Venezuela se inicia en el año 1929, debido a las dificultades que tenía el país por no contar con un sistema de comunicación efectivo, la empresa francesa Aeropostale, liderizada por su propietario Marcel Bouilloux-Lafont, decide traer, lo que sería la primera compañía aérea comercial en el país, Línea Aeropostale de Venezuela (LAV).

A partir de la creación de las empresas comerciales en nuestro país, fueron eliminadas las fronteras internas, ya para el año de 1946 la Lpínea

Aeropostale de Venezuela realizaba su vuelo inaugural a la isla de Aruba, por la ruta Coro- Las Piedras, partiendo de Maiquetía y haciendo un recorrido de unos 1.000 kilómetros. El avión utilizado fue un Lockheed Lodestar para 14 pasajeros.

Pocos fueron los incidentes que ocurrieron en el período de 1930 a 1950. La industria aérea en el país se consolidaba, líneas como Aeropostal, Avenza, Lebca, entre otras, ofrecían sus servicios en todo el territorio nacional, mientras que a nivel de carga la línea Ramsa, cubría todo el territorio nacional e internacional.

En materia de accidentes, Vicente Landaeta se convirtió en el primer aviador militar venezolano muerto, mientras que Carlos Noel Giménez, fue el primer aviador civil desaparecido en un accidente aéreo.

Vicente Landaeta, caraqueño, que entró a la escuela de Aviación Militar en mayo de 1921, cayendo en barrena, en un avión Farman, en las cercanías de Barquisimeto, viniendo a ser el primer aviador militar caído; o bien, el bachiller Carlos Noel Giménez Rodríguez, habiendo ingresado a la Escuela de Aviación Civil “Miguel Rodríguez” el 28 de agosto de 1940, y muerto haciendo prácticas de entrenamiento, en Boca del Río (Maracay), en un avión Fleet, a los 23 años de edad, viniendo a ser el primer aviador civil desaparecido (íbidem, p. 60).

El primer accidente de aerolíneas comerciales venezolanas, ocurrió el 15 de diciembre del año 1950, cuando un avión perteneciente a la línea aérea Avenza, modelo DC-3, se precipitó a tierra en el Páramo Las Torres, estado Trujillo, muriendo las 31 personas que viajaban a bordo.

Los peores desastres aéreos de la historia

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional¹⁰ (IATA por su siglas en ingles), que reúne a 243 compañías aéreas, que representan el 84% de tráfico aéreo mundial, reveló, durante su último informe oficial, que el año 2012 ha sido el más seguro en la historia de la aviación civil, con un registro de un accidente por cada 5.3 millones de vuelos.

En total, según el informe de la IATA, durante el último año se registraron 401 muertes por accidentes aéreos, cifra inferior a las del año 2011, donde murieron 490 personas.

Otras cifras divulgadas por la Aviation Safety Network Organization (2012), indican que durante el año 2012 ocurrieron 23 accidentes fatales, en aviones con más de 14 pasajeros, que dejaron un total de 475 muertos, cifra inferior a las registradas por esta misma organización en el año 2011, donde ocurrieron 36 accidentes aéreos con un saldo de 524 muertes.

La Oficina de Registro de Colisiones Aéreas (2012), ACRO por su siglas en inglés, informó que durante el año pasado ocurrieron 117 accidentes que dejaron 794 muertes. Estas estadísticas se refieren a aviones con más de 6 pasajeros.

Sin embargo de los más de 20 mil accidentes que registra la ACRO desde el año 1918, tres de ellos han sido de mayor relevancia noticiosa y son

¹⁰ Fundada en La Habana, Cuba, en abril de 1945, tiene como propósito la cooperación entre las aerolíneas para proporcionar un transporte seguro

catalogados como los peores desastres de la aviación civil.

India sufre la colisión aérea más mortal de la aviación

La colisión aérea más trágica de la historia ocurrió el 12 de noviembre de 1996, cuando un Boeing 747 de Saudi Arabian Airlines- compañía aérea más importante de Oriente Medio con más de 15 millones de pasajeros movilizados anualmente- despegó de Nueva Dheli con destino a la ciudad de Dhahran, en Arabia Saudita, con 312 personas a bordo, 289 pasajeros y 23 tripulantes.

El controlador aéreo, luego de haber despegado la nave, autorizó a la tripulación del vuelo SV763 mantener una altitud de 14 mil pies (4.660 metros) en el ascenso y quedarse en ese nivel, ya que se aproximaba un vuelo al aeropuerto de Nueva Delhi por la ruta G452, la misma que había utilizado el avión saudí para despegar.

En pleno cielo un Ilyushin 76 (IL-76) de Kazakh Airways, con 37 personas a bordo, 27 pasajeros y 10 tripulantes se aproximaba a la ciudad de Nueva Delhi proveniente de Shymkent, Kazajistán. El vuelo 1907 estaba descendiendo por la misma ruta G452, por lo cual el mismo controlador de vuelo le asignó una altitud de 15 mil pies (5.230 metros), advirtiéndole que tenía un avión en la misma ruta a unas 15 millas.

Al parecer un error de comunicación entre el piloto y su operador de radio hizo que el IL-76 de Kazakh descendiera por debajo de los 15 mil pies asignados (bajo hasta los 14.500 pies) encontrándose de frente con el B-747, en una colisión mortal a sólo a 5 kilómetros del Aeropuerto Internacional Indira Ghandi de Nueva Delhi.

A las 18:40 (horas) los símbolos que identificaban a ambos aviones desaparecieron de las pantallas del radar; la última posición los ubicaba a 70 kilómetros al sudoeste de la capital india. Los controladores del aeropuerto ni siquiera podían imaginarlo, pero el Boeing y el carguero habían chocado a 5.000 metros de altura, (Cecchini, 2001, p. 36).

El catalogado como el peor choque en el aire de la aviación dejó un trágico saldo de 349 personas muertas y ningún superviviente.

Los primeros testigos en llegar al lugar donde había caído una gran parte del fuselaje del Boeing encontraron un cuadro aterrador: no sólo las piezas del avión se estaban quemando, había cadáveres que ardían como si tuvieran combustión propia (...) el avión saudita estaba dividido en tres grandes partes y millares de pequeños restos; el carguero kazako había estallado en mil pedazos. (ibidem, p. 37).

John Burns, corresponsal en la India del New York Times que cubrió los hechos del fatal accidente, escribió en su artículo “One Jet in Crash Over India Ruled Off Course” (Un jet choca en India fuera de curso, 1997, p. A-6), que las primeras averiguaciones se dirigían hacia el controlador de tráfico aéreo, debido a que los despegues y aterrizajes en el Aeropuerto de Nueva Delhi se hicieron por el mismo corredor, los aviones estaban en la misma autopista aérea acercándose uno a otro, aunque supuestamente en alturas diferentes.

Entre los sospechosos en el choque del martes en la noche, que acabó con la vida de 349 personas a bordo de un Boeing 747 de Saudi Arabian Airlines y una aeronave de Kazak, están los controladores de tráfico aéreo del aeropuerto Internacional Indira

Ghandi en Nueva Delhi, donde el avión de Kazakh iba a aterrizar y el de Saudi Arabia había acabado de partir (Burns, 1997, trad. a. p. A-6).

Una vez iniciadas las averiguaciones, oficiales de la aerolínea Kazakh revisaron el número de pasajeros a bordo del vuelo 1907 y redujeron el número de víctimas mortales de 351 a 349. *“La revisión de la lista del número de muertes, hizo que el accidente se convirtiera en el cuarto peor en la historia de la aviación” (ídem).*

Tras el hallazgo de las dos cajas negras de los aviones involucrados se inició la recopilación de datos que, luego de 6 meses, dieron con las causas del siniestro. Los resultados, que fueron sacados a la luz pública, mostraron como único factor clave del accidente la mala comunicación entre los tripulantes del IL-76.

Sin embargo la aerolínea saudí también culpó al fabricante del avión ruso en vista de que el IL-76 era un avión militar de transporte de carga que fue modificado para trasladar pasajeros, además que mostraba los altímetros en metros y no en pies.

Las grabaciones de la cabina muestran que el operador de radio del Ilyushin, Egor Reep, fue informado 38 segundos antes del impacto que el avión Saudí estaba a 8 millas de distancia acercándose al avión de Kazakh a 14 mil pies. Pero de acuerdo con la grabación del Ilyushin, el operador dijo que estaban ubicados a menos de 500 pies más altos, lo que indica que estaban 500 pies por debajo de la altitud asignada y bajando (ídem).

Como únicos responsables del siniestro quedaron culpables (post mortem) los tripulantes de cabina del Ilyushin 76 de Kazakh, debido a los problemas de comunicación entre el piloto y su operador de radio en las funciones del vuelo.

Asimismo, el gobierno de India fue obligado a utilizar todas las pistas del Aeropuerto Internacional Indira Ghandi, ya que, pese a poseer tres pistas, sólo una era destinada a la aviación comercial, por lo que la ruta G452¹¹ era la única autopista aérea utilizada por las aeronaves para el despegue y aterrizaje, ocasionando un fuerte tráfico. Esta decisión se tomó para evitar futuros incidentes, así como también facilitar un poco el trabajo de los controladores de vuelo del terminal internacional indio.

Japan Airlines víctima del peor desastre de un avión

También fue un día 12, pero esta vez del mes de agosto de 1985. Un Boeing 747 de Japan Airlines se estrelló contra una montaña tras perder la parte trasera del fuselaje. Ese fatídico día murieron 520 personas de las 524 que abordaron la nave, convirtiendo al accidente del vuelo 123, como el mayor en la historia de la aeronavegación comercial protagonizado por un solo avión.

El JA8119 de Japan Airlines (JAL), cubría la ruta entre el Tokyo International Airport y el Osaka International Airport. El considerado avión comercial más grande del mundo hasta la llegada del Airbus A380 en el año 2005, sufrió un año antes un incidente que influyó directamente en el accidente.

Un tailstrike¹² durante un aterrizaje en Osaka, fue el factor que desencadenó, un año más tarde, el mortal desenlace que dejó más de 500

¹¹ La G452 es un corredor aéreo destinado al tráfico de aeronaves

¹² El tailstrike es un término de aviación que describe el toque de la parte trasera de un avión con la pista de aterrizaje.

mueritos cuando el Jumbo 747 se estrelló en las montañas Mikuniyava, en Japón.

A las 18:03 (hora local), el vuelo 123 de JAL había decolado sin inconvenientes del Aeropuerto Internacional de Haneda, en la capital japonesa, con destino al Aeropuerto Internacional de Osaka, donde su arribo estaba previsto para las 19:10. Sin embargo, pocos minutos después de dejar tierra, Takahama (piloto) pidió autorización para regresar. Las instrucciones de la torre de control fueron precisas: desviarse al noroeste y después virar al este para iniciar el retorno (...) Pero el 747 jamás llegaría a ninguno de los dos aeropuertos: exactamente 32 minutos y 43 segundos más tarde se estrelló a 100 kilómetros al noroeste de Tokio. (Cechinni, 2001, p. 23)

Del fatídico accidente hubo cuatro supervivientes: Keiko Kawakami, de 12 años de edad; Mikiko Yoshizaki, de 8 años; Hiroki Akawama, de 37 años y Yumi Ochiai, de 26 años. Todas estas mujeres cayeron desde una altura superior a los 8.000 metros. *“Sentí un profundo dolor en todo el cuerpo, principalmente en el estómago, las piernas y la pelvis, que se me fracturó. No sé cómo pero conseguí sacar la hebilla del cinturón de seguridad”,* narró Ochiai, citada por Cecchini (2001, p. 28).

Ochiai, explicó que al lugar del accidente acudieron helicópteros de rescate, pero debido a la imposibilidad de aterrizar, los equipos de salvamento tuvieron que llegar a la zona cero por vía terrestre. *“Era de noche y contra el cielo vi un helicóptero sobrevolando la zona. Le hice señas, grite, pero no me vio. Después de un rato me dormí y volví a desmayarme, no lo sé. Me despertó la voz de un hombre. Era nuevamente de día; después supe que las patrullas de rescate habían demorado horas en llegar hasta nosotros”* relató.

El capitán del vuelo 123 de JAL, Masami Takahama, presumía que la

falla que hacía inmanejable su avión estaba ubicada en la puerta R5, en el compartimiento del equipaje. Sin embargo, luego de las experticias; los técnicos japoneses que investigaron el desastre aéreo, encontraron como factor clave del accidente, el desprendimiento espontáneo del material de la cola del 747.

“Eran exactamente las 18.35 del 12 de agosto de 1985, fecha y hora de la mayor catástrofe protagonizada por una sola aeronave que registra la historia de la aviación civil mundial”. (íbidem, p. 34).

Los Rodeos cambio el rumbo de la aviación

El mayor accidente registrado en la historia de la aviación comercial sucedió en el Aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife, España, el 27 de marzo de 1977, cuando dos aparatos Boeing 747, uno de la holandesa línea aérea KLM y el otro perteneciente a la norteamericana PAN AM, chocaron en la pista de aterrizaje.

Es una verdadera paradoja: el peor desastre de la historia de la aviación mundial ocurrió en tierra (...) La colisión de los Boeing 747 de KLM y Pan Am tuvo un saldo de 587 muertos. Entre tripulantes y y turistas que habían tomado sus vuelos charter en Amsterdam y Los Ángeles para disfrutar de unas vacaciones en las paradisíacas playas de Las Palmas. De las 390 personas que viajaban en el avión norteamericano sólo 52 salvaron sus vidas. El holandés llevaba a 249 -235 pasajeros y 14 tripulantes- ninguno sobrevivió. (Cecchini, 2001, p. 11).

Un atentado en el Aeropuerto Internacional de Gandó, en Las Palmas, España, desató la peor tragedia aérea conocida por la humanidad. Si bien el

atentado nada tuvo que ver con lo sucedido en el Aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife, España, incidió indirectamente en el fatal desenlace; ya que ambas aeronaves tenían planteada la ruta hacia Las Palmas, pero, producto del estallido de una bomba colocada por el Movimiento para la Autodeterminación y la Independencia del Archipiélago Canario¹³, todos los vuelos fueron desviados a aeropuertos cercanos.

Los pilotos de ambos 747, molestos por la noticia, aterrizaron así en Santa Cruz de Tenerife, un Aeropuerto poco confiable para recibir a aviones de gran envergadura.

Era una opinión compartida entre los pilotos que Los Rodeos era un aeropuerto muy peligroso: a las malas condiciones climáticas casi permanentes y su geografía incómoda para maniobrar aviones grandes, se sumaba el mal estado de sus pistas auxiliares y que no contaba con radar en tierra. Aún antes del desastre del 27 de marzo, no eran pocos los expertos en seguridad aérea que querían calificarlo con una 'estrella negra', el símbolo que distingue a los aeropuertos considerados extremadamente peligrosos. (íbidem, p. 17).

Una vez en estando en el Aeropuerto de Los Rodeos, ambos aviones cargaron combustible. El Jumbo de la Pan American Airways, el cual había hecho el recorrido más largo, llenó sus tanques aprovechando la parada obligatoria.

En los depósitos de ambos aeroplanos habían 400 mil litros de combustibles. Una vez conocida la reapertura del aeropuerto en Las Palmas, los pasajeros de ambas aeronaves fueron llamados a abordar para continuar

¹³ Organización insurgente que buscaba la secesión del archipiélago Canario de España. Su Líder y fundador Antonio Cubillos, falleció en 2012.

su viaje.

Primero lo haría el gigantesco 747 de KLM, matrícula PH-BUF, Veldhuizen Van Zanten, capitán del vuelo holandés KL 4805 (destino inicial Amsterdam-Las Palmas), se apresuró a tomar la taxiway para iniciar el corretaje hacia la pista 30 con la intención de despegar.

El 4805 llamó a la Torre de Control a las 16:56 solicitando permiso para rodar y una vez autorizado, inició un "back track" en la pista 12 para circular por la pista principal. *"El controlador de la Torre, primero autorizó a KLM para rodar hasta la posición de espera de pista 30, rodando por la pista principal", (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, 1977).*

Minutos más tarde, a las 17:02, el Jumbo matrícula N736 PA, en vuelo 1736 de la Pan American Airways, que había decolado del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, EE.UU., con destino a Las Palmas, solicitó permiso a la Torre de Control para iniciar el rodaje por la pista principal hacia la cabecera de pista. La Torre confirmó la petición avisándole que debía salir de la principal por la tercera taxiway a la izquierda, algo que jamás sucedió. El KLM había iniciado su despegue y a las 17:06 de la tarde del 27 de marzo los dos colosos del aire habían chocado en tierra.

Van Zanten no estaba de buen talante. Los Rodeos no era uno de sus lugares preferidos. 'Este maldito aeropuerto ni siquiera tiene radares de tierra!', protestó a su copiloto, Jean Meurs, cuando el avión ya carreteaba a 250 kilómetros por hora, en busca de la velocidad necesaria para levantar vuelo. Iba a decir algo más, seguramente otra queja, cuando entre la niebla, frente a la nariz de su avión, apareció una inmensa mole con bandera estadounidense. Meurs también la vio. Levanta, levanta...!' alcanzó a gritar, mientras Van Zanten intentaba una última y desesperada maniobra: elevar el

avión para pasar por encima del otro. No lo logró: la pista principal del Aeropuerto de Santa Cruz de Tenerife se transformó en un infierno. (Cecchini, 2001, p. 10).

Según el informe final presentado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (1977), del Ministerio de Fomento español, la causa fundamental del accidente fue el hecho de que el Comandante del KLM despegó sin autorización y sin esperar el aviso de despegue o "standby for take-off..." de la Torre de Control. También influyó la interferencia en las comunicaciones entre los dos aviones con la Torre de Control y la niebla que existía en la pista para el momento del despegue.

No vimos nada hasta que sucedió. No me di cuenta de nada. Sólo sentimos un choque violento y luego las llamas", dijo Viktor Grubbs, capitán de vuelo del 747 de Pan American (Pan Am). Por su parte, el mecánico de la aerolínea norteamericana, John Cooper, relató: "Cuando el avión comenzó a carretear para alcanzar la cabecera de la pista y ubicarse detrás del Jumbo de KLM, el piloto, el copiloto y yo íbamos mirando los instrumentos. De pronto levanté la vista y vi una gran sombra adelante. El golpe vino enseguida. El avión se partió (...) Nadie se dio cuenta de nada. Y mucho menos los pasajeros. (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, 1977, p. 17).

No obstante, declaraciones de la directiva de KLM, para el momento del accidente, aseguraron que la disciplina de vuelo del capitán Veldhuizen Van Zanten era intachable y rechazaron la posibilidad de que éste haya sido el culpable del accidente. *"Es imposible que el capitán despegara sin permiso definitivo de la Torre de Control. (Él) era uno de los comandantes más experimentados de la compañía",* dijeron las autoridades de la aerolínea holandesa, citadas por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (ídem) .

La niebla, un atentado terrorista y tres errores humanos en un aeropuerto que carecía de la seguridad reglamentaria, fueron los ingredientes que provocaron la peor tragedia aérea en la historia de la aviación comercial.

Los accidentes de Venezuela en estudio

Según archivos de la Oficina Internacional de Registro de Colisiones Aéreas (2012), reportan que en Venezuela han ocurrido desde 1926 un total de 158 accidente aéreos que han dejado 1508 víctimas mortales.

A continuación se presentan los tres accidentes estudiados:

Grano de Oro: Una tragedia de incalculables dimensiones

Hablar de Grano de Oro (Zulia), significa hablar del lado más oscuro de la historia aérea del país, lo vivido en el aeropuerto insignia del estado Zulia hace más de 40 años, para muchos hoy en día aún deja lágrimas de dolor por todos los muertos que dejó la peor tragedia aérea de Venezuela y uno de los desastres más cruentos en la historia contemporánea del país.

La tarde del 16 de marzo de 1969 jamás será olvidada por los pobladores de Ziruma y La Trinidad, urbanismos adyacentes al mencionado aeropuerto, pues aquel día cayó del cielo un ave cargada con más de 28 mil litros de combustibles que dejó en la tierra lo más cercano que han vivido los zulianos al infierno.

El vuelo 742 de Viasa (leasing de Avensa), un avión Douglas Dc-9-30 con apenas seis días de operaciones y dos meses de fabricación (recibió la

respectiva permisología el 10 de marzo del mismo año), arribó a Maracaibo con 46 pasajeros proveniente del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía y quienes tenían como destino final la ciudad de Miami en Estados Unidos.

La periodista del diario Panorama, Yenni Rojas, en su artículo “*El avión de Viasa nunca debió despegar*” (2009), recordó los 40 años de la tragedia de Grano de Oro y reseñó que múltiples factores incidieron en la caída del aeroplano, que dejó un saldo fatal de 155 muertos y miles de heridos.

Rojas detalló que al tocar tierra en el aeropuerto de Grano de Oro, el avión proveniente de Maiquetía, se llevó con la cola parte de un árbol que se encontraba dentro de los límites de la pista, esto- señaló- ya daba una impresión de lo que pasaría minutos después.

Cuando arribó- con 46 pasajeros y 10 tripulantes y aterrizó en Grano de Oro- ya se avizoraba algo extraño. Algunas personas presentes en el terminal aéreo, para despedir a familiares y amigos, notaron como el jet DC 9 de Viasa, entraba al lugar llevándose, con la cola del aparato, unas ramas de unas matas de mango, sembradas en la avenida. Eso fue luego de sobrevolar el cementerio Niño Jesús (Panorama, 2009, p. 2).

Zulia, región costera-occidental del país, caracterizada por sus altas temperaturas que pueden llegar en algunos casos a los 40 grados centígrados, fue el estado donde hace 43 años ocurrió el accidente de número 52 en la historia de la aviación y recordado como el más trágico del país... un vuelo cuyo destino final fue la fatalidad.

La tragedia de Barquisimeto

El 11 de marzo de 1983, en horas de la mañana, un Jet DC-9-30, siglas YV67-C de Aerovías de Venezuela S.A. (AVENSA), que cubría la ruta Maiquetía- Barquisimeto con 50 pasajeros a bordo, sufrió un accidente al momento de aterrizar en la pista del aeropuerto de la capital larense. Este desastre dejó un saldo de 18 personas muertas y 32 sobrevivientes.

El Douglas DC-9-30, de fabricación estadounidense había decolado con éxito desde el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maquetía, en el estado Vargas y principal entrada al país, con destino a la ciudad occidental de Barquisimieto, en un vuelo de unos 30 minutos, sin embargo y presuntamente la densa niebla hizo que este viaje regular se convirtiera en la llamada Tragedia de Barquisimeto.

El término conocido en la aviación como techo bajo (nubes a altura muy baja) o densa niebla, impidió a los tripulantes una visión clara al momento del aterrizaje, lo que provocó que la aeronave no tocara tierra en la cobertura de la pista sino unos 1200 metros más adelante.

Aquel día, testigos del hecho, señalaron que el primer contacto del jet con la tierra fue con la rueda derecha del tren de aterrizaje, el cual tocó el borde de la pista, esto desestabilizó al aparato al realizar el rodaje, para posteriormente partirse en dos pedazos y quedar sin turbinas.

Efectivos bomberiles, quienes prestaron ayuda al momento de lo sucedido, indicaron que los más afectados por este accidente, fueron los ocupantes que viajaban en la parte trasera del avión ya que ésta se incendió

de inmediato.

El accidente de Barquisimeto ocurrió por la indisciplina de vuelo (falla humana), ya que el capitán del DC-9-30 no tomó las medidas indicadas por la torre de control del aeropuerto. “Desde la torre de control le recomendaron al piloto no aterrizar si no veía bien la pista. No obstante el capitán lo intentó y en cuestión de segundos la nave era destrozada por las explosiones y llamas que abrazaron por completo la parte trasera del avión, después que se fragmentara en el borde de la pista”, indicó un funcionario del aeropuerto el cual no reveló su nombre.

Otra visión de lo ocurrido y ampliamente difundido por medios de comunicación de la época, sostenía que la fuerte turbulencia que existía en el aeropuerto de Barquisimeto para el momento del aterrizaje, hizo que el ala izquierda del avión chocara con la pista, originándose una explosión. Lo sucedido en el Aeropuerto Internacional Vicente Landaeta Gil la mañana del 11 de marzo de 1983, fue considerado como la tragedia de Barquisimeto.

Santa Bárbara Airlines: Un minuto y 46 vidas

“Tranquilo Dennis, tranquilo”, fueron las últimas dos palabras en vida del Capitán Aldino Garanito el 21 de febrero del 2008, antes de estrellar el avión que pilotaba. Un sólo minuto bastaba para salvar la vida de 46 personas la tarde del 21 de febrero de 2008, sin embargo la indisciplina de la tripulación, al no seguir los protocolos pertinentes, unido a la premura por ahorrarse unos minutos de vuelo, fueron los factores determinantes que enlutaron a Venezuela 20 años después con un nuevo accidente aéreo.

El vuelo 518 de Santa Bárbara Airlines (Actualmente SBA Airlines),

decoló¹⁴ del Aeropuerto Alberto Carnevalli de la ciudad de Mérida con destino al Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, Estado Vargas. La aeronave, un ATR 42-300, con matrícula YV-1449, cubría la ruta antes mencionada con 46 personas a bordo.

Luego de partir, el piloto de la aeronave, capitán Aldino Garanito no se comunicó con su punto de control siguiente (Aeropuerto Antonio Nicolás Briceño de la ciudad de Valera, Estado Trujillo), por lo que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) declaró la aeronave en Destrefa¹⁵, lo cual se realiza cuando un avión deja de tener contacto con un punto de control por un determinado tiempo, sin embargo esto no necesariamente indica que el avión tuvo un accidente.

Tras no conocer el paradero de la aeronave, el avión fue considerado oficialmente como desaparecido y el Instituto de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC), inició el protocolo de emergencia que ameritan estos casos. Por su parte el Instituto de Protección Civil y Administración de Desastres (PC) inició el operativo de búsqueda y rescate en la región andina, presumiendo que el ATR posiblemente había caído luego de haber despegado.

Lo peor se confirmaría al día siguiente, campesinos de la zona comunicaron a las autoridades regionales que la tarde del día anterior escucharon una fuerte explosión en la montaña. Tras conocer estos detalles, funcionarios de Protección Civil informaron que el avión de Santa Bárbara colisionó contra la montaña en el Páramo de Los Conejos, un sitio ubicado a

¹⁴ Despegue de un avión o aeronave

¹⁵ Término aeronáutico que indica una fase de desastre. Situación en la que existe peligro inminente de una nave o aeronave

unos 10 kilómetros del aeropuerto de origen.

Las investigaciones de este nuevo desastre rápidamente se volcaron hacia el control de tráfico aéreo del aeropuerto Alberto Carnevalli en Mérida, toda vez que la ruta tomada por el aeroplano se encontraba prohibida para los vuelos comerciales desde y hacia la ciudad de Mérida, en vista del riesgo que representa volar por encima y entre la cordillera andina, debido a lo estrecho del corredor aéreo.

Sin embargo y pese a que el controlador de vuelo tenía responsabilidad de manera indirecta en el hecho, unos meses después salió a la luz pública el voice récord (grabadora de vuelo), el cual documentó la conversación de la cabina del ATR.

Esta grabación determinó que la causa fundamental del accidente fue la indisciplina de vuelo por parte de la tripulación, el piloto Aldino Garanito y el copiloto Dennis Ferreira, quienes, por apresurar su rodaje a pista, no cumplieron con los tres minutos reglamentarios de espera que indica el fabricante del avión (ATR), para que los equipos de la aeronave se acoplen desde el momento del encendido.

Al no estar acoplados los equipos, los giróscopos de la aeronave dejaron de funcionar y no emitían ninguna información digital, lo que para los pilotos significó salir ciegos, un error que les costó la vida a ellos y 44 personas más.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

METODOLOGÍA

El periodismo aeronáutico en Venezuela ha sido poco estudiado, a nivel académico en las universidades nacionales no existen materias ni seminarios que preparen al estudiante para ejercer una carrera periodística en la rama aérea, por lo que, tomando en consideración lo antes dicho, el investigador plantea realizar un análisis monográfico sobre tres accidentes aéreos ocurridos en el país entre los años 1969 y 2008.

“Se define la investigación como una actividad encaminada a la solución de problemas. Su objetivo consiste en hallar respuestas a preguntas mediante el empleo de procesos científicos”. (Sabino, 2000, p. 47).

Alcance de la investigación

El estudio adoptado para la realización de este trabajo es el exploratorio, entendiéndose éste como aquel que tiene por objetivo “examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes” (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p. 100).

Como todo estudio, este trabajo busca realizar un esfuerzo para resolver una inquietud planteada por el investigador en el conocimiento y el impulso del periodismo aeronáutico, así como también el tratamiento informativo que se le da a los accidentes aéreos. Toda investigación es “un esfuerzo que se emprende para resolver un problema, claro está, un problema de conocimiento”. (Sabino, 2000, p. 47).

Esta investigación busca aportar una base para el posterior desarrollo de nuevas herramientas que permitan a otros investigadores profundizar aún más en el periodismo aeronáutico. Además de servir para familiarizar al investigador sobre un tema que es totalmente desconocido.

Los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras, o sugerir afirmaciones y postulados (Hernández et al., 2006, p. 101).

El estudio también es de tipo descriptivo porque permite la caracterización de un hecho y describir el comportamiento de un grupo ante este hecho. Así bien, aunque la investigación no presenta hipótesis existe la presencia de variables que fueron estudiadas, cada una por separada.

“Los estudios descriptivos miden de forma independiente las variables y aún cuando no se formulen hipótesis, tales variables aparecen enunciadas en los objetivos de investigación”. (Arias, 2006, p.25).

En la presente investigación se analizaron fundamentalmente dos tipos de variables: las formales o morfológicas, referentes a la longitud, posición y/o espacio del artículo, duración e imágenes que aparecen; y las de contenido, referente a las fuentes consultadas, orientación y adjetivos.

Cuadro N° 1

Variables Formales (Morfología)	
Longitud	Espacio dedicado al suceso
Imágenes	Uso de fotografía y/o infografías
Variables de Contenido	
Adjetivos	Siniestro, Desastre, Accidente, Tragedia
Fuente	Oficiales, No oficiales

Fuente: Elaboración propia

Diseño de Investigación

El diseño adoptado para esta investigación es el diseño documental, entendiéndose como “un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales”. (Arias, 2006, p.27).

Para esto el investigador se apoyó en fuentes documentales impresas , electrónicas y fuentes vivas, entendiendo que el propósito de este diseño es aportar nuevos conocimientos.

Se utilizaron fuentes documentales impresas y electrónicas que proporcionaron datos secundarios, entendiéndose estos por: textos de historia, enciclopedias, obras especializadas, fuentes oficiales y foros de discusión especializados en materia de aviación civil.

Se recurrió a fuentes documentales hemerográficas, es decir, aquellas que provienen de publicaciones periódicas (revistas, boletines y prensa), para desarrollar un análisis del tratamiento informativo dado a estos eventos, tomando como referencia los ejemplares del diario Últimas Noticias.

Muestra

Se entiende por muestra, “el universo afectado por el estudio, el grupo seleccionado, las características, tamaño y metodología seguida para la selección de la muestra o de los sujetos, la asignación de las unidades a grupos o categorías y otros aspectos que se consideren necesarios”. (Manual Upel, 2006, p.27).

En la investigación se tomarán como muestra los tres accidentes que, a criterio del investigador, han sido los más relevantes en el periodo de 1958-2008, debido al impacto comunicacional que generaron y el contexto histórico de la época cuando se suscitaron estos eventos.

En primer lugar se tomó el accidente de 1969 ocurrido en el estado Zulia luego de una investigación previa realizada por el autor, donde constató que éste ha sido el siniestro aéreo más trágico ocurrido en Venezuela.

El segundo accidente estudiado fue el suscitado en Barquisimeto en 1983. Se tomó como muestra por el significado que le dio el medio en estudio a este suceso. En una revisión previa, el autor encontró que este accidente fue conocido como “la tragedia de Barquisimeto”. Asimismo se

tomó como un factor determinante el número de víctimas fatales y la época en que sucedió el hecho.

En tercer lugar el suceso ocurrido en Mérida en el año 2008. En una indagación previa a la realización de este estudio, se encontró que este accidente fue considerado como la peor tragedia aérea de Venezuela en más de veinte años.

El investigador tomó como referencia este accidente por el tratamiento informativo que le dio el diario Últimas Noticias y la prensa nacional e internacional (debido a su magnitud, el siniestro ocupó la portada de todos los diarios nacionales). Además, fue el punto inicial de motivación para realizar la investigación.

El diario de estudio- Últimas Noticias

Pese a que los accidentes aéreos citados ocuparon los titulares de toda la prensa nacional, el autor decidió tomar como muestra para el estudio el diario *Últimas Noticias* por ser un periódico referente a nivel nacional.

Su historia data de 1941, cuando, entre las esquinas de Ibarra a Pelota en Caracas los periodistas Victor Simone D'Lima, "Kotepa" Delgado, Vaughan Salas Lozada y Pedro Beroes fundaron un periódico popular.

En el año de 1948 Miguel Ángel Capriles Ayala, obtiene la totalidad de las acciones del diario y se posiciona a favor del gobierno de Rómulo Gallegos. Luego, en 1949, una vez derrocado Gallegos, el nuevo gobierno

impide la circulación del diario, hasta que Capriles Ayala negocia con Jóvito Villaba y el diario reaparece .

Víctor Simón de Lima, que se había separado años antes, regresa como director, por poco tiempo, pues el 6 de abril por sugerencia del sector gubernamental fue designado Francisco Montes Santander. Este periodo culmina con la adquisición por parte de Capriles de la totalidad de las acciones (Últimas Noticias, 2012).

Para el año 2000, entrando al siglo 21, el diario se presentó con un nuevo enfoque recibiendo de sus detractores muchas críticas por considerarlo populista, con un nuevo formato y nuevos temas, el *UN* apareció como una guía de la vida cotidiana, sin embargo no dejó a un lado su carácter de ser un diario para los sectores populares del país.

Según información de la Cadena Capriles, el *Últimas Noticias* tiene un promedio mensual de 319 mil ejemplares diarios en circulación, mientras que los domingos este número aumenta hasta los 355 mil ejemplares. De esa cifra, 70% circula en la Gran Caracas y 30% se distribuye en las regiones del país. “Aunque inicialmente su penetración se concentraba en los estratos C, D y E, desde 2005 *Últimas Noticias* llega a los usuarios de los estratos A y B” (Cadena Capriles, 2011).

Últimas Noticias es un medio de tradición que ofrece a sus audiencias información nacional, internacional, local, deportiva, económica, política y del mundo del espectáculo en un formato cómodo y práctico. Aborda los hechos con un lenguaje sencillo y cotidiano, con noticias que impactan al colectivo (Últimas Noticias, 2012).

Además el diario está dirigido a un público principalmente joven, con edades comprendidas entre los 25 y 44 años de edad. Así mismo, el diario es leído por 1.350.000 personas a nivel nacional, convirtiéndose en uno de los diarios de mayor alcance en Venezuela.

“Últimas Noticias se acompaña hoy día del surgimiento de las redes sociales (Twitter, Facebook) y el uso de nuevas plataformas: teléfonos celulares, dispositivos móviles” (idem).

El diario cuenta en la Dirección General con Eleazar Díaz Rangel, reconocido periodista, profesor titular jubilado, exdirector de la escuela de Comunicación Social de la UCV (1983-86) y uno de los mejores exponentes del periodismo contemporáneo venezolano. También recibió el premio nacional de periodismo en Venezuela y fue presidente fundador de la federación latinoamericana de periodistas (1976-1988).

Ejemplares en estudio

En la investigación se analizaron los ejemplares de los 5 días posteriores a cada siniestro, ya que durante los primeros días después de ocurrido el accidente, el flujo informativo es mayor y el evento se hace notorio dentro de la prensa nacional.

Además, durante la revisión previa a la investigación se observó que las noticias sobre estos eventos comenzaban a disminuir luego del quinto día, por lo cual el autor considera que cinco días de evaluación fueron suficientes para el estudio de las variables propuestas.

Para esto se analizaron los ejemplares de los períodos correspondientes a la fecha del 17 al 21 de marzo de 1969, fecha en la que se produjo la cobertura informativa del accidente del vuelo YV-C-AVD de Viasa ocurrido en Maracaibo, estado Zulia.

También los ejemplares del diario *Últimas Noticias* de fecha 12,13, 14, 15 y 16 de marzo del año 1983, fecha en la que se accidentó el vuelo YV-67C de Avenza, ocurrido en el estado Lara.

Por último y no menos importante, se analizaron los ejemplares del vuelo YV-1449 de Santa Bárbara Airlines, ocurrido el 21 de febrero del año 2008. Dichos ejemplares corresponden a la fecha 21, 22, 23, 24 y 25 de febrero del 2008.

Evaluación del estudio según se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2

FECHA	ACCIDENTE	LUGAR	EVALUACIÓN/ ESTUDIO
16-03-1969	YV-C-AVD Viasa	Zulia	Del 17 al 21/03/1969
12-03-1983	YV-67C Avenza	Lara	Del 12 al 16/03/1983
22-02-2008	YV-1449 Sta Bárbara	Mérida	Del 22 al 26/02/2008

Fuente: Elaboración propia

Para la reseña histórica de vuelo 518 de Santa Bárbara se recurrió a artículos publicados por el *Últimas Noticias*, teniendo en cuenta que este desastre ocupó un importante espacio en la prensa nacional. Se utilizaron

las fuentes documentales electrónicas, como internet y revistas digitales especializadas para suministrar aportes de interés.

Entrevistas

Se realizó entrevistas a especialistas, pilotos y periodistas especializados en la fuente aeronáutica, para dar soporte a los planteamientos y así conocer el impacto que dejaron estos siniestros en la opinión pública.

“La entrevista (...) constituye uno de los procedimientos empíricos para indagar en los fenómenos sociales e individuales”, (Roberto, 2005, p.33).

El investigador realizó una entrevista al profesor español Javier Bernabé Fragua, especialista en periodismo preventivo, para conocer la vinculación del periodismo aeronáutico al periodismo preventivo, entendiendo que uno podría ser una parte del otro.

Además, se consultó al periodista venezolano, Alí Méndez, especialista en la fuente aérea y los pilotos comerciales, Ivan Rodríguez y Ricardo Basallo, para conocer sus impresiones y experiencias en el área.

El instrumento de medición y su aplicación

El instrumento utilizado en el presente trabajo se creó para recolectar la información de cada noticia publicada por el diario en estudio, siendo este un instrumento diseñado para el estudio de las dimensiones propuestas en la presente investigación.

Como lo definen Hernández et al. (2006) un instrumento adecuado es aquel que registra las variables que el investigador tiene en mente y que se ha propuesto. Sin un instrumento confiable no es posible realizar un estudio que se adecue mejor a los planteamientos realizados.

El instrumento de medición es el recurso que utiliza el investigador para registrar información o datos sobre la variable que tiene en mente (...) el instrumento adecuado es aquel que registra datos observables que representan verdaderamente los conceptos o las variables que el investigador tiene en mente (Hernández et al., 2006, p. 276).

La aplicación del instrumento se hizo mediante la observación directa, la cual “consiste en visualizar o captar mediante la vista, en forma sistemática, cualquier hecho, fenómeno o situación que se produzca en la naturaleza o en la sociedad”. (Arias, 2006, p.69)

El instrumento de medición consta de dos bloques de estudio para cada variable analizada, por un lado están las formales o morfológicas, donde las variables a analizar se refieren a longitud, fotos y jerarquización de la noticia.

Variables

Se entiende por variable, “aquella característica o cualidad; magnitud o cantidad, que puede sufrir cambios, y que es objeto de análisis, medición, manipulación o control en una investigación”. (Arias, 2006, p.57).

Según Hernández et. al. (2006), una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse.

Las variables consideradas para el estudio son cuantitativas discretas, las cuales se expresan en datos numéricos y cifras enteras. Además son variables complejas, ya que se pueden descomponer en dos o más dimensiones, entendiendo esto último como “un elemento integrante de una variable compleja, que resulta de su análisis o descomposición”. (Arias, 2006, p.61).

Asimismo, los indicadores representan “una señal o unidad de medida que permite estudiar una variable o sus dimensiones” (Arias, 2006, p.62).

Variables estudiadas

Como variables morfológicas se tomaron los titulares en portada y las imágenes. En primer lugar, los **Titulares**, en portada y al cierre de cada edición, ya que así se pudo medir la jerarquización de la noticia en el medio estudiado.

En segundo lugar, las **Imágenes**, para conocer y comparar el uso de las fotografías e infografías publicadas por el Últimas Noticias.

En tercer lugar, la **Longitud** de la noticia, para indagar, analizar y calcular el número de páginas, párrafos y columnas escritos por el periodista sobre el hecho y vinculadas al suceso, en el diario en estudio.

Asimismo, entre las variables de contenido, se estudió en primer lugar la **Fuente**, para analizar el uso de estas y conocer a cual de ellas recurrió en mayor oportunidad el diario Últimas Noticias, las directas o las indirectas.

En segundo lugar, se estudió los **Adjetivos**, entre los que se encuentran *Desastre*, *Accidente*, *Siniestro* y *Tragedia*. Aunque parezcan sinónimos, cada uno de los adjetivos sirvió para comparar, examinar y analizar el tratamiento informativo dado por el Últimas Noticias a cada suceso y cómo era catalogado el mismo.

Operacionalización de las variables

La operacionalización de la variable “constituye un conjunto de procedimientos que describe las actividades que un observador debe realizar” (Reynolds, 1986, p. 52). Esto se emplea para transformar la variable de un concepto abstracto a términos concretos, observables y medibles, (Arias, 2006, p.63).

Según Arias (2006), la operacionalización de la variable se representa mediante un cuadro, donde se establece la variable con base a la teoría, se

descompone para identificar y determinar las dimensiones y por último se establecen los indicadores para cada dimensión y la aplicación del instrumento.

Operacionalización de las variables formales y de contenido:

Cuadro N° 3

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR
Titulares	.-Jerarquización de la noticia en portada. .-Jerarquización de la noticia al cierre.	D) Titulares en Portada E) Titulares al cierre de la edición.
Imágenes	.-Uso de fotografías en la noticia. .-Uso de infografías.	• Noticias con contenido gráfico por día estudiado. • Fotografías referente al evento aéreo por página. • Infografías alusivas al evento por página.
Longitud	.-Espacio ocupado por la noticia en el medio impreso	4. Párrafos escritos. 5. Columnas escritas. 6. Páginas con noticias referentes al suceso
Contenido		
Fuentes	.- Directas .- Indirectas	2. Utilización de la fuente oficial. 3. Ocasiones donde se citó a la Constructora del Avión. 4. Utilización de la fuente de Analistas. 5. Utilización la fuente Usuarios/Médicos y/o Familiares. 6. Consulta de la Línea Aérea.
Adjetivos	.-Desastre .-Siniestro .-Accidente .-Tragedia	1. Uso del adjetivo Siniestro. 2. Uso del adjetivo Desastre. 3. Uso de la palabra Accidente. 4. Uso de la palabra tragedia.

Fuente: Elaboración propia

Instrumento de medición aplicado:

Cuadro N° 4

Instrumento para la evaluación del tratamiento informativo de los accidentes aéreos																
Diario:								Fecha:								
Accidente:								Lugar:								
	Morfología							Contenido								
	Espacio		Titulares		Imágenes			Fuente					Adjetivos			
Fecha	Pg	NP	NC	TP	TC	Foto	Inf	FO	CA	LA	Ana	USM	Des	Acc	Sin	Tra

Leyenda:

Morfología

Pg= Página

NP= Número de Párrafos

NC= Número de Columnas

TP= Titulares en Portada

TC= Titulares al cierre

Foto= Fotografías

Inf= Infografías

Contenido

FO= Fuente Oficial

CA= Construtora Avión

LA= Línea Aérea

Ana= Análistas

USM= Usuarios/Médicos/Familiares

Des= Desastre

Acc= Accidente

Sin= Siniestro

Tra= Tragedia

Capítulo V

RESULTADOS

Durante la aplicación del instrumento se recolectó información de 124 unidades redaccionales (noticias, reseñas, informaciones) referentes al accidente de 1969, 18 del año 1983 y 12 noticias sobre el accidente del 2008.

Cuadro N° 5

Accidente	N° de Noticias analizadas
Accidente Grano de Oro-1969	124 noticias
Accidente Barquisimeto-1983	10 noticias
Accidente Santa Bárbara-2008	12 noticias

Fuente: Elaboración propia

Además se contabilizaron 136 fotografías alusivas al accidente de Grano de Oro (1969) y una infografía, 31 fotografías del evento ocurrido en Barquisimeto en 1983 y 9 fotografías sobre el hecho ocurrido en Mérida en el año 2008, contando también este último con una infografía.

Cuadro N° 6

Accidente	N° de fotografías	N° de Infografías
Accidente Grano de Oro-1969	136 Fotos	Una Infografía
Accidente Barquisimeto-1983	30 Fotos	Sin Infografía
Accidente Santa Bárbara-2008	9 Fotos	Una Infografía

Fuente: Elaboración propia

Los adjetivos más utilizados por el diario Últimas Noticias fueron: **Tragedia** y **Siniestro** para el suceso ocurrido en Grano de Oro, Zulia; **Siniestro** y

Accidente para el evento suscitado en Barquisimeto y **Accidente, Tragedia** y **Siniestro** para el suceso de Mérida.

Cuadro N° 7

Accidente	Adjetivos más utilizados (N° de veces)
Grano de Oro-Zulia 1969	- Tragedia en 175 oportunidades - Siniestro en 99 oportunidades
Barquisimeto- Lara 1983	Siniestro y Accidente en 21 ocasiones
Santa Bárbara- Mérida 2008	- Accidente en 11 oportunidades - Tragedia y Siniestro en 10 ocasiones

Fuente: Elaboración propia

Durante el estudio se comprobó que el diario Últimas Noticias consultó en primer lugar a fuentes oficiales para la redacción de las noticias en el año 1969. Para el accidente de 1983 las fuentes oficiales no fueron consultadas y la noticia fue reseñada desde versiones extraoficiales, mientras que para el accidente de Mérida, el diario consultó como única fuente a la vocería oficial.

Cuadro N° 8

Accidente	Fuentes más consultadas
Grano de Oro-Zulia 1969	- Fuente Oficial - Usuarios-Médicos- Familiares
Barquisimeto- Lara 1983	Usuarios-Médicos- Familiares
Santa Bárbara- Mérida 2008	Fuente Oficial

Fuente: Elaboración propia

Análisis: Accidente Grano de Oro- 16 de marzo de 1969

El considerado como el peor accidente en la historia de la aviación comercial en Venezuela, ocupó las portadas de los principales medios nacionales, internacionales y regionales. Este accidente, considerado también como una de las grandes tragedias en la historia contemporánea de Venezuela, fue tratado por el diario *Últimas Noticias* con 124 noticias, durante los cinco días posteriores al hecho (días considerados para el estudio), de las cuales 40 noticias fueron publicadas en la edición del 17/03/1969, 40 noticias en la edición del 18/03, 21 noticias en la edición del 19/03, 12 noticias en la edición del 20/03 y 11 noticias en la edición del 21/03 (Ver Gráfico N^a 1, p. 78).

La medición arrojó que en los días 17 y 18 de marzo, el flujo informativo fue superior al resto de días estudiados y similar en cuanto a páginas con contenido dedicado al accidente. La edición del 17/03 contó con 16 páginas con información sobre el accidente, mientras que la edición del 18/03 aumentó a 19 las páginas con noticias vinculadas al hecho.

La gravedad del accidente, producto de que no sólo fue la caída del avión, sino que él mismo luego de tocar tierra arrasó con las poblaciones de Ziruma y La Trinidad, ocasionó que el flujo de información aumentara durante los días 17 y 18 de 19 de marzo.

Cuadro N°9

NÚMERO DE NOTICIAS REGISTRADAS EN EL DIARIO ÚLTIMAS NOTICIAS ACCIDENTE DE GRANO DE ORO- ESTADO ZULIA (1969)			
FECHA	Nº NOTICIAS	TASA DE CRECIMIENTO DEL Nº DE NOTICIAS	PAGINAS DEDICADAS AL SUCESO
17/03/69	40	-	16
18/03/69	40	0%	19
19/03/69	21	-48%	7
20/03/69	12	-43%	6
21/03/69	11	-8%	4

Fuente: Elaboración propia

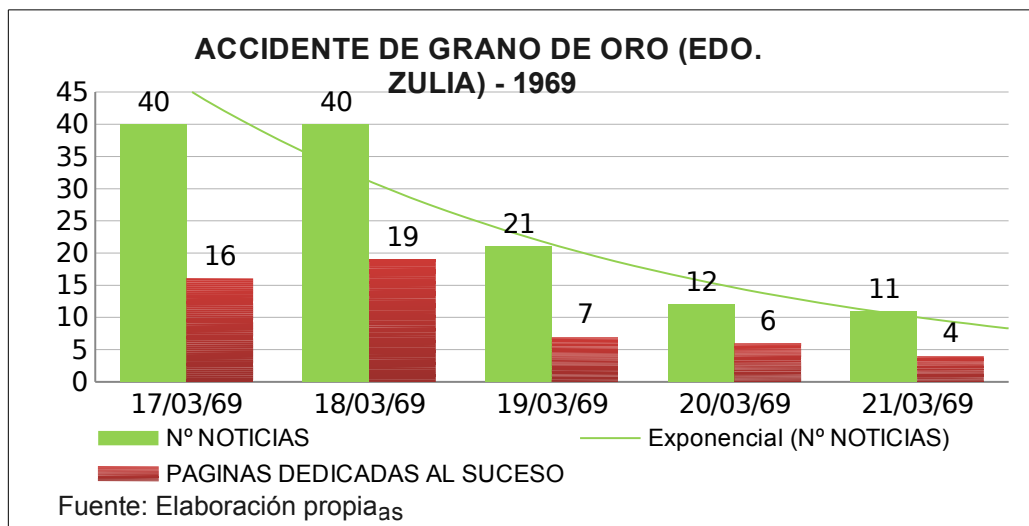


Gráfico 1: Cobertura informativa del Diario Ultimas Noticias al accidente ocurrido en Grano de Oro- Edo. Zulia en 1969

17 de marzo

El primer día de medición dejó como resultado que el UN para cubrir el evento en el estado Zulia, utilizó la palabra **Tragedia** en 57 ocasiones, **Siniestro** en 36, **Accidente** 12 y **Desastre** en 2 oportunidades (Ver Gráfico N° 2, p. 84).

Asimismo, fueron escritos 156 párrafos en 105 columnas, con un total de 16 páginas de información, donde se utilizaron 53 fotografías alusivas al evento y una sola infografía.

El diario se apoyó en la fuente oficial para relatar los hechos (18 oportunidades), siendo la segunda fuente más consultada la Línea Aérea (8), Usuarios/Médicos/Familiares en 4 ocasiones, mientras que la Constructora del avión en una oportunidad. Durante el día 17 no fue consultada la fuente de analistas.

La información aparecida en este medio de comunicación durante el 17 de marzo, adelantó cifra de víctimas sin mencionar a la fuente oficial. Además, no reseñó aspectos técnicos de la aeronave que agregaría datos importantes sobre el accidente y aparato involucrado (DC9-30).

También, el medio impreso no indagó en las posibles causas del siniestro y se remitió solo a informar lo dicho por las fuentes directas. Pese a ser apenas el primer día de cobertura luego del accidente, tener una idea clara sobre el vuelo, características del aeroplano, registro de mantenimiento,

año de fabricación, entre otros detalles, habrían contribuido a presentar una información más precisa.

18 de marzo

Caracterizado por ser similar al día anterior, en cuanto al número total de noticias (40), para este día el medio ya catalogó al accidente como una tragedia, característica que se evidenció por el número de veces que se utilizó la palabra **Tragedia** (62 oportunidades).

Durante el 18 de marzo, también utilizó la palabra **Siniestro** en 30 ocasiones, **Accidente** 37 y **Desastre** 6 (Ver Gráfico N° 2, p. 84). Este día, fueron escritas 40 noticias en 19 páginas con 239 párrafos y 123 columnas. También se utilizaron 67 fotografías y no se publicaron infografías.

La fuente más consultada fue nuevamente la oficial en 17 ocasiones, sin embargo el profesional de la prensa se apoyó en fuentes no oficiales como los relatos de usuarios, médicos y familiares como segunda fuente, aspecto que también influyó para caracterizar el evento como una tragedia. Esta fuente fue consultada en 16 oportunidades, dejando a la fuente de la Línea Aérea en un tercer plano (9 oportunidades). Nuevamente no se consultó la fuente de analista, ni tampoco a la constructora del avión.

La ausencia de la fuente aérea reveló que durante el segundo día también se obviaron aspectos técnicos del vuelo y sólo se reseñaron notas sensacionalistas con la cantidad de víctimas y heridos, las cuales fueron

apoyadas con 67 fotografías con contenidos explícitos, característica normal del periodismo de la época.

19 de marzo

El tercer día de estudio arrojó como resultado una disminución de 48% respecto al flujo de noticias de los dos primeros días, el cual venía siendo de 40 noticias/día. Fueron publicadas 21 noticias en 132 párrafos distribuidos en 67 columnas, con un total de 7 páginas publicadas.

La palabra **Tragedia** nuevamente fue la más utilizada, esta vez en 28 oportunidades, siendo **Siniestro** la segunda más utilizada (23 ocasiones), mientras que **Accidente** y **Desastre** fueron utilizados 21 y 5 veces respectivamente (Ver Gráfico N° 2, p. 84). En la edición de este día sólo se publicaron 7 fotografías, la mayoría ya sin contenido gráfico explícito.

Debido a la disminución del flujo informativo, la fuente más consultada nuevamente fue la oficial, en 12 oportunidades, mientras que los relatos de los usuarios, médicos y familiares se utilizó en 5 ocasiones. Como dato relevante, el comunicador social por primera vez consultó a analistas en materia aérea (4) como una fuente, mientras que la constructora del avión fue consultada en una (1) oportunidad. En esta edición el diario no consultó a la línea aérea involucrada.

Sin embargo la consulta de analistas en materia de accidentes aéreos dio una nueva matriz informativa diferente a la que se venía manejando

desde el día del accidente. El periódico logró indagar en las posibles causas del siniestro y no sólo se remitió a reseñar relatos de fuentes no oficiales.

20 de marzo

Un total de 12 noticias publicadas en 75 párrafos que abarcaron 41 columnas fue el resultado que arrojó el 20 de marzo. El reportero utilizó en 16 ocasiones el adjetivo **Tragedia**, siendo **Accidente** el segundo adjetivo más utilizado, en 9 oportunidades, mientras que **Siniestro** (5 veces) y **Desastre** casi no fueron utilizadas (Ver Gráfico N° 2, p. 84).

La fuente más consultada fue la indirecta con relatos de usuarios, médicos y familiares en 6 noticias, mientras que la fuente oficial, la línea aérea y los analistas, fueron requeridos por el medio impreso en una sola oportunidad.

Nuevamente el diario se enfocó más en los relatos de las víctimas y familiares y dejó a un lado los detalles técnicos del accidente, lo que reveló nuevamente la matriz amarillista que venía manejando el diario desde el primer día del accidente.

También es importante señalar que pese a conservar el amarillismo en sus noticias, el *Últimas Noticias* bajó el flujo de información en 43% con respecto al día anterior y pasó de 21 noticias a sólo 12 notas reseñadas.

21 de marzo

El último día de estudio arrojó como resultado la publicación de sólo 11 noticias escritas en 60 párrafos que abarcaron sólo 35 columnas. Ya para el 21 de marzo el autor de la obra evidenció una disminución considerable del flujo informativo, el cual pasó de 40 a 11 noticias en sólo cinco días, lo que representa una disminución del 73% y 8% con respecto al día anterior.

Para este día el Últimas Noticias utilizó en sus relatos la palabra **Tragedia** en 12 oportunidades, **Accidente** en 7, **Siniestro** 5 y **Desastre** en 1, manteniendo la característica de los cuatro días anteriores donde la palabra tragedia fue la más utilizada (Ver Gráfico N° 2, p. 84). Así mismo, el diario presentó solo cinco (5) fotografías referentes al evento.

Entre las fuentes consultadas, el estudio arrojó como resultado que el día 21 se consultó la fuente oficial en 6 ocasiones, siendo la segunda más consultada los relatos de usuarios, médicos y familiares en 3 oportunidades, quedando en un tercer puesto los analistas y la línea aérea, los cuales fueron consultados en 2 ocasiones. Similar al día anterior. El diario no consultó a la constructora del avión.

Cuadro N° 10

ACCIDENTE DE GRANO DE ORO (EDO. ZULIA) - 1969				
Nº DE REPETICIONES DEL ADJETIVO POR DIA				
DIA	TRAGEDIA	SINIESTRO	DESASTRE	ACCIDENTE
17/03/1969	57	36	2	12
18/03/1969	62	30	6	37
19/03/1969	28	23	5	21
20/03/1969	16	5	0	9
21/03/1969	12	5	1	7

Fuente: Elaboración propia

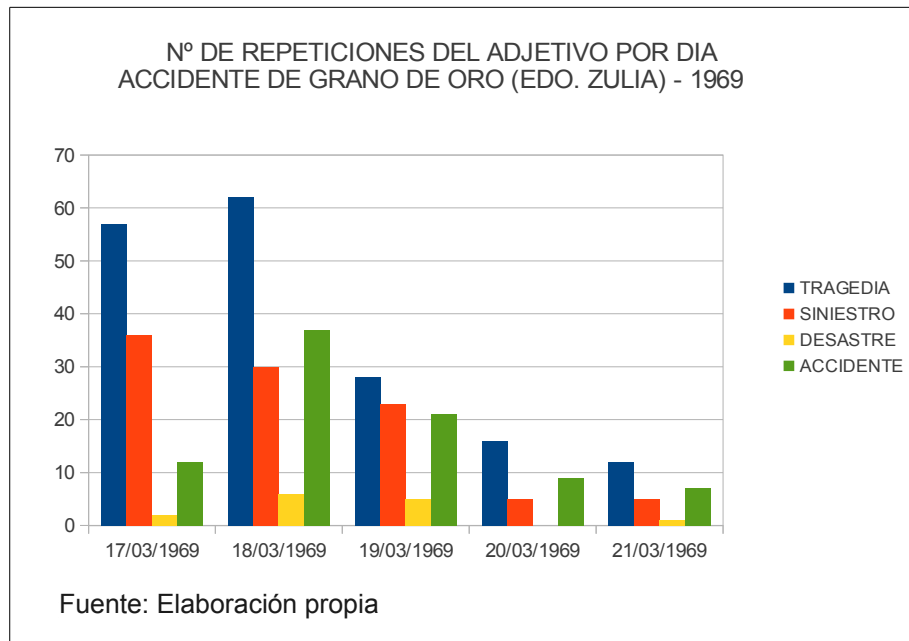


Gráfico 2: Registros de adjetivos utilizados por el periodista en las publicaciones del Últimas Noticias

Titulares en Primera Página

El accidente de Grano de Oro se mantuvo como titular de primera plana o apertura durante cuatro (4) de los cinco (5) días de estudio, aunque el quinto día el suceso estuvo destacado en la portada del diario (Ver cuadro N° 3, p.88). Estos fueron los titulares de apertura:

El 17 de marzo de 1969 el diario *Últimas Noticias* abrió en primera plana con el titular: **150 Muertos dejó el Jet, en el peor accidente aéreo de Venezuela, Tragedia y Dolor embarga a todo país.** Además de un segundo título: ***MRI investiga posibilidad de sabotaje.***

Esta fue la única información reseñada en la edición N° 11.271 del mencionado diario en su portada, el cual modificó su presentación al colocar dos imágenes vinculadas al hecho en la parte superior y dejó la identificación del mismo en la parte inferior.

El titular fue escrito en mayúsculas y con letras fuertes (en color negro) y fue acompañado por dos imágenes fuertes, con contenido explícito. El diario, en su titular de apertura adelantó cifras del suceso sin tener una confirmación oficial, por lo que la información reseña era especulativa.

En el cierre del día 17 de marzo solo fue publicado un solo titular alusivo a suceso ocurrido en el aeropuerto zuliano.

Para el 18 de marzo, dos días después de haber sucedido el accidente, *Últimas Noticias*, abrió su edición con el titular en primera plana:

Técnicos del FBI Para Investigar Siniestro del Jet Llegan Hoy. Además en la portada se publicaron dos fotografías con las mismas características del día anterior, escenas de llanto y dolor, sin embargo esta vez las imágenes fueron menos explícitas.

En la portada del día 18 también aparecieron publicados dos titulares vinculados al hecho: ***Pueden llegar las víctimas a 200 informan en Maracaibo y Duelo Oficial por tres días decretó ayer el Gobierno.*** Este día el cierre de la edición fue dedicado al accidente. Se publicaron un total de 8 titulares alusivos a suceso (Ver cuadro N° 3, p. 88).

Para el 19 de marzo, Últimas Noticias mantenía como información principal el accidente aéreo. El diario tituló: ***Plantean diputados: Clausurar Grano de Oro para los Jets previniendo siniestros como el del DC-9.*** En un segundo titular destacado se mostraba: ***26 cadáveres de norteamericanos trasladan hoy a Estados Unidos.*** En el cierre fueron publicados 3 titulares que hicieron referencia al accidente.

El 20 de marzo de 1969 el diario ya presentó su portada habitual y característica con los titulares de las informaciones más relevantes del acontecer diario, no obstante la noticia principal nuevamente hacía referencia al accidente aéreo. El titular principal de este día fue: ***Ordenó Fiscal General: Iniciar causa judicial sobre siniestro aéreo. Investigación igual a la hecha en edificios siniestrados por el terremoto.***

Asimismo, fueron publicados 2 titulares destacados al cierre de la edición con información alusiva al hecho (Ver cuadro N° 3, p.88).

Clausura de Grano de Oro pide asociación tripulantes de cabina.

Este fue el único titular publicado el 21 de marzo de 1969, donde ya el citado accidente aéreo suscitado en el Estado Zulia, no aparecía como titular de primera plana, aunque si destacado en la portada (Ver cuadro N° 3, p. 88).

Al quinto día, el autor presume que ya el hecho no contaba con la relevancia que había mantenido los cuatro días anteriores. Sin embargo en la portada del mencionado día, apareció una infografía con el título: ***Más siniestros aéreos***, en alusión a un nuevo accidente en Egipto. Es evidente que este titular guardó una estrecha relación con lo ocurrido en el aeropuerto Grano de oro.

A cierre de la edición del 21 de marzo fueron tituladas 3 noticias referentes al hecho, de la cuales sólo una guardó relación con el avión.

Cuadro N° 11

ACCIDENTE GRANO DE ORO- ZULIA TITULARES DE PRIMERA PLANA, DESTACADOS Y AL CIERRE			
DIA	TITULARES PRIMERA PLANA	TITULARES CIERRE	TITULARES DESTACADOS
17/03/1969	1	1	1
18/03/1969	1	8	2
19/03/1969	1	3	1
20/03/1969	1	2	0
21/03/1969	0	3	1

* Los días 14 y 16 de marzo de 1983 el diario no publicó noticias referidas al evento

Fuente: Elaboración propia

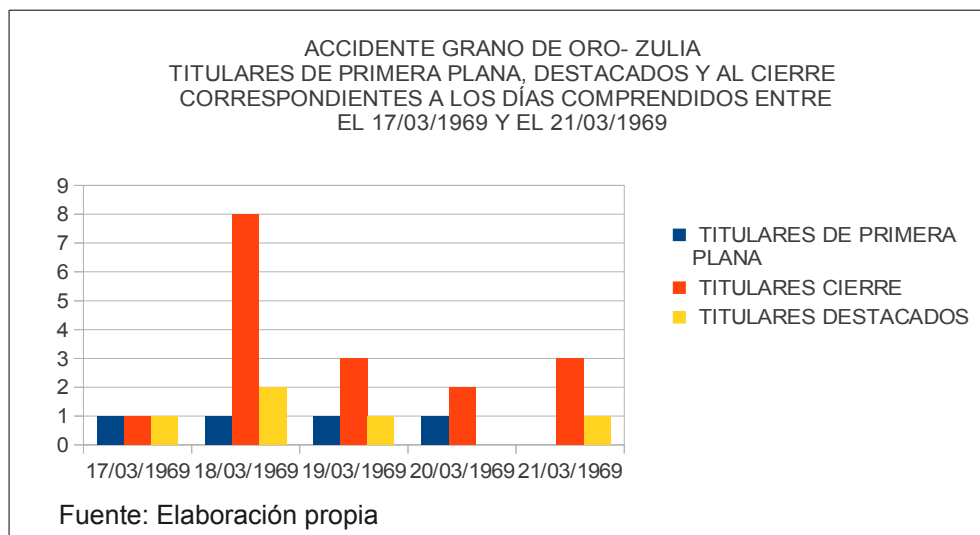


Gráfico 3: Presencia del accidente de Grano de Oro (Zulia) en los titulares del Ultimas Noticias

Utilización de la fuente

La utilización de la fuente por parte del o los periodistas que cubrieron los hechos durante el accidente del estado Zulia, arrojó como resultado que la fuente oficial (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Bomberos aeronáuticos, entre otros), fue la más consultada (Ver Gráfico N° 4, p. 90). Así mismo, la fuente indirecta de usuarios, médicos y familiares, fue la segunda más utilizada por el o los periodistas, mientras que la línea aérea, la constructora del avión y los analistas, fueron dejadas en un tercer plano, siendo estas, a juicio del investigador, fuentes relevantes.

Sin embargo, aunque el autor de esta investigación considera que la utilización de la fuente fue correcta, el sensacionalismo en la redacción de las noticias creo alarma en la sociedad, donde fuentes indirectas presumían otros hechos similares en diversos aeropuertos del país.

Tal es el caso de las noticias publicadas sobre el terminal de La Carlota en Caracas, el aeropuerto del estado Bolívar o el aeroparque de Barquisimeto, conducta que a juicio del autor, fue incorrecta, ya que un periodista no puede presentar una información sobre la presunción de un hecho, mucho menos utilizando "fuentes indirectas" bajo la figura del anonimato.

Ejemplo de ello se puede destacar que el día 18/03 apareció publicada en la página 10 del mencionado diario una información titulada: **"Tragedia igual a la de Maracaibo podría ocurrir en Ciudad. Bolívar"**, en la cual la fuente utilizada es la opinión expresada por un piloto venezolano de la empresa AVENSA (propietaria real del avión accidentado en Grano de Oro), el cual habló bajo el "anonimato".

Asimismo en la edición del 20 de marzo, apareció en la página 23 una información titulada: **"Pedirán eliminación de Aeropuerto La Carlota por temor a tragedia como la de Grano de Oro"**, esta vez los voceros consultados por el diario fueron vecinos de la zona cercana al aeropuerto capitalino, destacando a los denunciantes como "las familias".

La utilización de estas opiniones expresadas por figuras anónimas, podría ser característica del diario, el cual por tradición, siempre ha tomado

las impresiones del ciudadano respecto a un evento determinado. No obstante, el manejo de la información incorrecta originó alarma en la sociedad, ya que el medio impreso no indagó en especialistas aéreos o conocedores de la materia para dar un mayor soporte a la información, es decir, el diario acudió a la fuente indirecta para manejar de forma especulativa el suceso.

Cuadro N° 12

ACCIDENTE GRANO DE ORO- ZULIA				
FUENTES CONSULTADAS POR LOS PERIODISTAS DEL DIARIO UN				
DIA	FUENTE OFICIAL	USUARIO, MEDICO, FAMILIARES	CONSTRUCTORA DEL AVIÓN	LÉNEA AÉREA
17/03/1969	18	0	0	8
18/03/1969	17	16	0	9
19/03/1969	12	5	1	0
20/03/1969	1	6	0	1
21/03/1969	6	3	0	2

Fuente: Elaboración propia

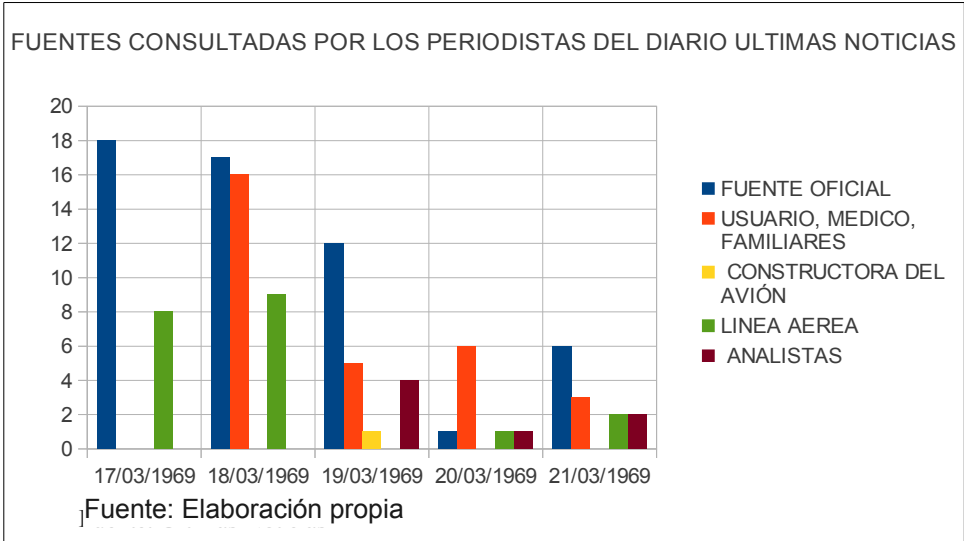


Gráfico 4: Fuentes consultadas por los periodistas de Últimas Noticias

Uso de Imágenes

Sobre el uso de las fotografías e infografías, este evento tuvo un total de 136 fotografías y una infografía, durante los cinco días de estudio, siendo el 17 y 18 de marzo, los días que cuentan con mayor número de fotos, 53 y 67 respectivamente, muy superior a los días 19, 20 y 21, donde el uso de las fotos bajó considerablemente a 7, 4 y 5, respectivamente. (Ver Gráfico N^a 5, p. 94).

Esta amplia diferencia fue producto de que ya para el tercer día del suceso la falta de elementos gráficos explícitos y morbosos incidió en la disminución del número de fotos los días posteriores, es decir, el reportero gráfico ya no tenía escenas humanas donde apuntar la gráfica.

Durante los dos primeros días el uso de las imágenes- a juicio del investigador- fue incorrecto ya que la utilización del morbo por parte del reportero gráfico hizo de la noticia un evento sensacionalista (amarillista), donde la mayor parte de las fotos mostraron escenas explícitas de cuerpos calcinados y desmembrados, acompañadas de escenas de destrucción, violencia y soledad.

También el diario utilizó fotografías con rostros de los fallecidos en el avión accidentado, muchos de los cuales eran ciudadanos norteamericanos no radicados en el país. Esto expuso públicamente a las familias de las víctimas, hasta el punto de que se hicieron reseñas sobre la vida de algunos fallecidos, irrespetando el duelo de las familias involucradas.

Los días 19, 20 y 21, el flujo fotográfico disminuyó más de 50% (Ver Gráfico N° 5, p. 94), producto de la falta de elementos gráficos que, a juicio del investigador, el reportero ignoró por no considerarlos importantes.

Durante los tres días, se mostraron imágenes de una segunda etapa o fase de un accidente aéreo, la investigación. El reportero mostró, esta vez de forma correcta, la fase investigativa del accidente, reuniones, representantes del fabricante, partes claves del aparato siniestrado (Turbinas, voice recorder, fuselaje, etc), entre otras.

Si bien estas imágenes fueron publicadas de forma correcta por el medio en investigación, esto no refleja el buen uso de las herramientas periodísticas, ya que la ética y la responsabilidad en el manejo de la información, no fue utilizado de manera apropiada por los involucrados al momento de transmitir una información.

Durante este accidente se evidenció que, en primer lugar, el periodista, a pesar de acudir a fuentes oficiales, no hizo un buen uso de esta ya que su información se enfocó más en los relatos de fuentes no oficiales, como los relatos de ciudadanos que habitaban en lugares cercanos a algún terminal aéreo.

La utilización desmedida de imágenes con alto contenido gráfico de destrucción, cuerpos calcinados y desmembrados, además de escenas de dolor, dejó en evidencia el sensacionalismo y el morbo aplicado por los reporteros en la cobertura de este evento, algo característico del diario UN para la época.

Muchas de las imágenes no contenían un dato informativo, sólo mostraban el desastre que dejó la caída del avión y los cuerpos de las víctimas, algo que más allá de informar desata el morbo humano del lector por estos hechos tan lamentables.

Por la época en estudio, los lectores bien pudieron estar ya acostumbrados a este tipo de contenido, conociendo estos últimos el estilo periodístico del diario. No obstante, las imágenes utilizadas los días 17 y 18 de marzo de 1969, no aportaron información alguna sobre las causas del accidente.

Fueron 136 fotografías utilizadas para reportar el accidente de Grano de Oro, muchas de ellas con alto contenido gráfico que mostraron escenas morbosas y que no enriquecieron a la información publicada por el diario, en vista de que no presentó detalle alguno sobre las posibles consecuencias del siniestro. Tampoco se presentó una foto del modelo de avión involucrado en el hecho, algo que para el investigador es un factor importante.

Cuadro N° 13

ACCIDENTE GRANO DE ORO ZULIA 1969		
FOTOGRAFÍAS E INFOGRAFÍAS		
	Nº DE FOTOGRAFÍAS	Nº DE INFOGRAFÍAS
DIA		
17/03/1969	53	1
18/03/1969	67	0
19/03/1969	7	0
20/03/1969	4	0
21/03/1969	5	0

* Los días 14 y 16 de marzo de 1983 el diario no publicó noticias sobre el evento

Fuente: Elaboración propia

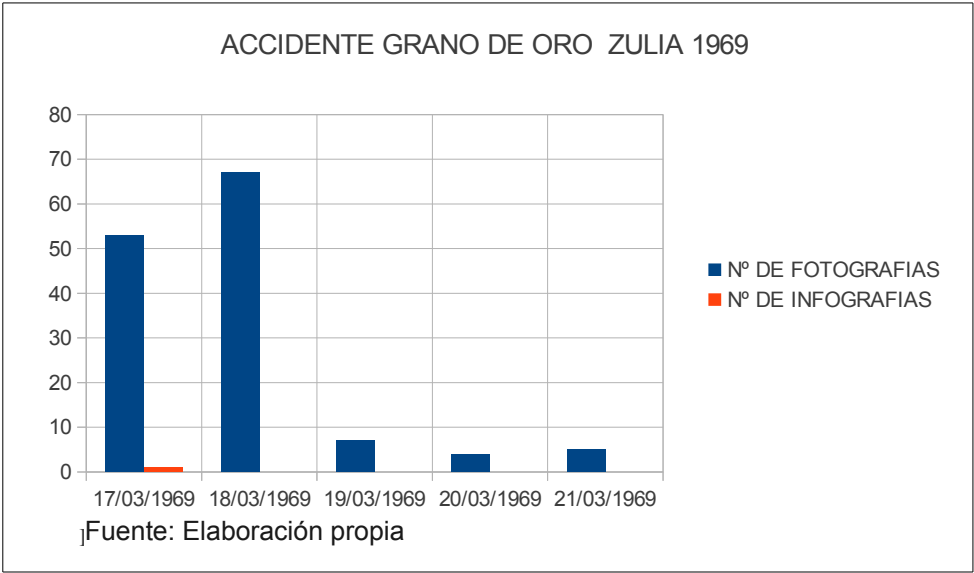


Gráfico 5: Uso de fotografías e infografías en el accidente de Grano de Oro (Zulia)

Análisis: Accidente DC9-30 Avenza- 12 de Marzo de 1983

El conocido como la tragedia de Barquisimeto, accidentado luego del que el piloto se posara 1.200 metros más adelante de la cabecera de la pista y que dejó un saldo de 17 personas muertas y 32 heridas, tuvo un flujo informativo inferior al accidente antes analizado (1.969).

Sin embargo y pese a ser de menor magnitud en contraste con el anterior, este evento aéreo se mantuvo durante los cinco días como noticia destacada en el diario Últimas Noticias. No obstante no tuvo días como titular de primera plana.

Se encontró que durante la cobertura de “la tragedia de Barquisimeto”, el diario en estudio publicó un total de 10 noticias durante los cinco días siguientes al accidente. El 12 marzo se publicaron 3 noticias alusivas al suceso, mientras que el día 13 aumentó el flujo de noticias y la cantidad aumentó a 5 noticias referentes al suceso. El 12 y 13 de marzo el suceso ocupó la portada del diario, así como también fueron publicados titulares al cierre de la edición. Los días 14 y 16 no fueron reseñadas noticias sobre el accidente, mientras que el día 15 ya este suceso había perdido interés para el medio estudiado y solo se publicaron 2 noticias sobre el hecho. (Ver Gráfico N° 6, p. 96).

Cuadro N° 14

N° DE NOTICIAS REGISTRADAS EN EL DIARIO ÚLTIMAS NOTICIAS ACCIDENTE DE BARQUISIMETO - EDO. LARA (1983)

FECHA	N° NOTICIAS	TASA DE CRECIMIENTO DEL N° DE NOTICIAS	PAGINAS DEDICADAS AL SUCESO
12/03/1983	3	-	3
13/03/1983	5	67%	4
14/03/1983*	0	-100%	0
15/03/1983	2	-60%	2
16/03/1983*	0	-100%	0
TOTAL DE NOTICIAS	10		

Fuente: Elaboración propia

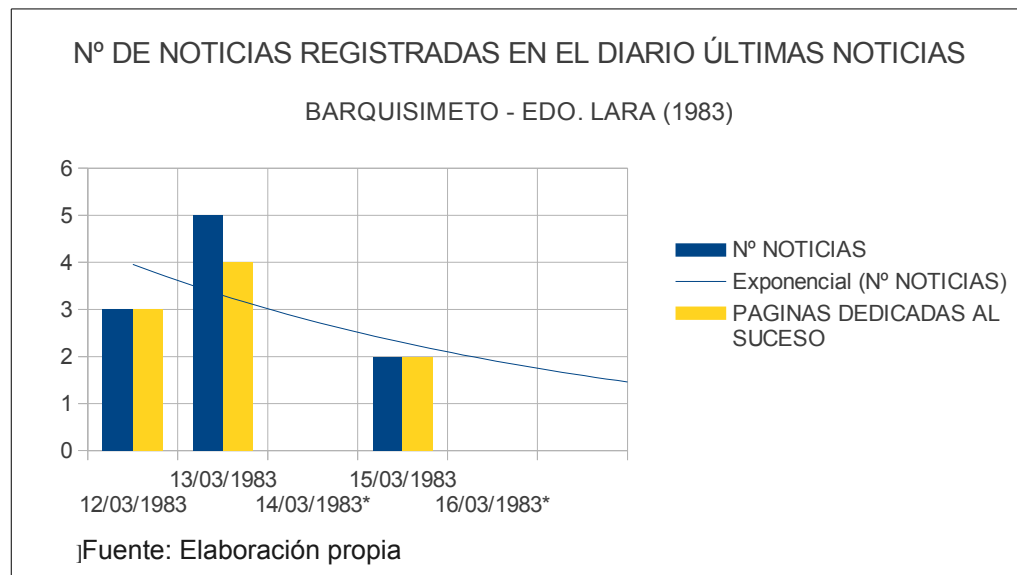


Gráfico 6: Cobertura informativa del Últimas Noticias al accidente de Barquisimeto - Edo. Lara 1983

12 de marzo

Para el primer día de estudio, el diario UN publicó un total de tres noticias, la primera a página completa a dos caras. Fueron escritos un total de 29 párrafos en 10 comunas y tres (3) páginas.

Para este día, el autor de la obra encontró que pese a que este evento fue considerado como una tragedia, el periodista del Últimas Noticias utilizó más los adjetivos **Accidente** y **Siniestro** en nueve (9) ocasiones cada uno, mientras que **Tragedia** fue utilizada en seis (6) ocasiones, dos de ellas en titulares y **Desastre** en una sola oportunidad (Ver Gráfico N° 7, p. 100).

La información escrita por el o los periodistas se enfocó en relatos extraoficiales sobre el origen de las causas del suceso, citando a fuentes indirectas.

También y pese a que el Últimas Noticias reseñó en primer lugar la fuente de Usuarios/Médicos/Familiares, dejando como segunda en importancia la Línea Aérea y no recurrió a la Fuente Oficial, la cobertura realizada a este suceso se enfocó en presentar hipótesis del por qué ocurrió el accidente aéreo y las consecuencias que dejó este.

En este día, por primera vez se observó que el Últimas Noticias reseñó aspectos técnicos del avión involucrado, con información obtenida por la línea aérea. Fueron escritos un total de tres (3) noticias en 27 párrafos y 10 columnas.

13 de marzo

Pese a que el medio estudiado catalogó a este evento como una tragedia, la medición realizada al 13 de marzo, arrojó como resultados que el Últimas Noticias utilizó el adjetivo **Siniestro** en 12 ocasiones, dejando a **Tragedia** en segundo plano con 7, mientras que **Accidente** y **Desastre** quedaron de en un tercer y cuarto plano con 4 y 2 ocasiones respectivamente (Ver Gráfico N° 7, p. 100).

Al igual que el día anterior, el diario Últimas noticias recurrió a fuentes indirectas, siendo Usuarios/Médicos/Familiares la única fuente reseñada por el diario.

Para este día el diario estudiado publicó un total de 39 párrafos en 5 noticias que abarcaron 20 columnas en 4 páginas. Además, las noticias estuvieron acompañadas por 11 fotografías, que mostraron escenas de avión accidentado, así como también imágenes de los hospitales que recibieron a los heridos. Este día no se presentaron fotografías de las víctimas mortales. Tampoco hubo infografías.

15 de marzo

El 15 de marzo de 1983, cuatro días después de haber ocurrido la llamada “Tragedia de Barquisimeto”, el accidente aéreo ya no contaba con la relevancia de los días anteriores. Para este día el suceso salió de las portadas del diario Últimas Noticias y sólo se publicó un titular destacado al cierre de la edición, referente a una noticia vinculada al hecho.

El diario utilizó en **Accidente** en ocho (8) oportunidades, mientras que **Tragedia** fue utilizada en seis (6) ocasiones. Los adjetivos **Desastre** y **Siniestro** no fueron utilizados por el reportero (Ver Gráfico N° 7, p. 100). Fueron escritos 15 párrafos en 7 columnas con un total de solo 2 noticias publicadas.

La edición del día 15 de marzo no presentó fotografías alusivas al accidente aéreo ni infografías, lo que deja en evidencia la poca relevancia que se le dio al suceso cuatro días después.

Los días 14 y 16 de marzo de 1985 no fueron estudiados, toda vez que no se registraron noticias vinculadas al accidente, esto demostró que, pese a que se le dio un enfoque distinto al suceso, con detalles y aspectos técnicos de la aeronave, sin presentarse el morbo humano y el amarillismo aplicado al accidente anterior, el interés por cubrir este accidente fue menor .

Como se mencionó en el marco referencial, en la cobertura de eventos, accidentes e incidentes aéreos, juegan un papel fundamental las alianzas económicas que existen entre líneas aéreas y los medios de comunicación, por lo que es posible decir que dichas presiones ejercidas sobre el medio, hicieron que la cobertura del suceso se enfocará más en fuentes indirectas (extraoficiales), que en fuentes directas (oficiales).

Cuadro N° 15

Nº DE REPETICIONES DEL ADJETIVO POR DIA ACCIDENTE DE BARQUISIMETO (EDO. LARA) - 1983 Nº DE REPETICIONES DEL ADJETIVO POR DIA				
	TRAGEDIA	SINIESTRO	DESASTRE	ACCIDENTE
DIA				
12/03/1983	6	9	1	9
13/03/1983	7	12	2	4
14/03/1983				
15/03/1983	6	0	0	8
16/03/1983				

Fuente: Elaboración propia

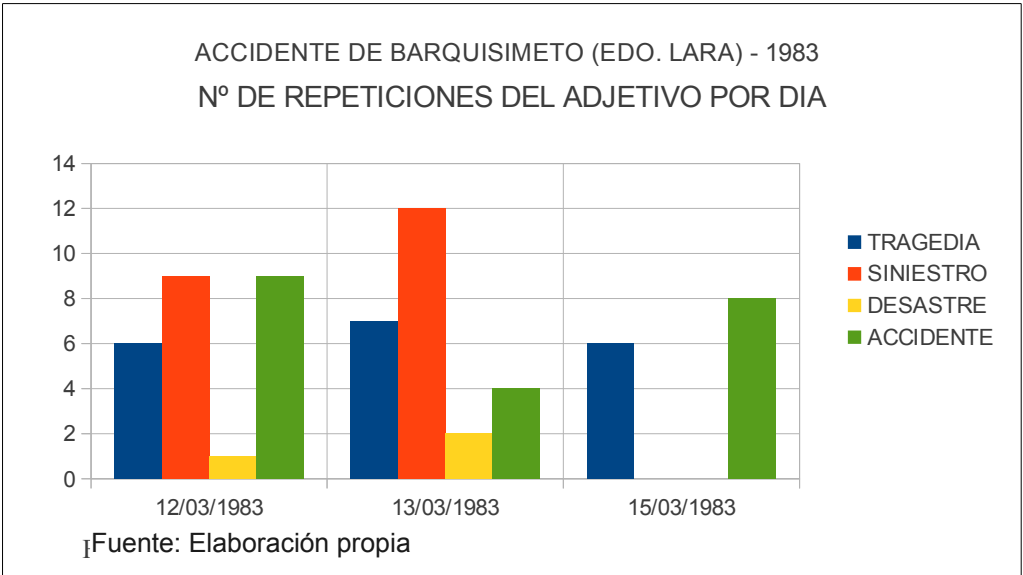


Gráfico 7: Registros de adjetivos en las publicaciones del Ultimas Noticias

Titulares en Portada

El suceso ocurrido en el Aeropuerto Internacional de la capital lareense no fue noticia de apertura durante los cinco días de estudios. Sin embargo, durante dos días tuvo como noticia destacada en la portada.

Estos fueron los titulares destacados:

El día 12 de marzo el *Últimas Noticias* publicó como noticia destacada el titular: ***La Tragedia de Barquisimeto***, el cual estuvo acompañado por una imagen con una reseña del accidente. Este fue el único titular del *Últimas Noticias* en la portada (Ver Gráfico N° 8, p. 104).

Sin embargo, el diario en estudio también tituló al cierre: ***Falta de equipos aumentó la tragedia del Aeropuerto de Barquisimeto, una sola unidad tenían los Bomberos para Apagar Incendios***. Este titular fue acompañado por una fotografía y abarcó la mitad de la página del ejemplar. El investigador observó que los dos titulares publicados por el medio en su portada y cierre, evidenciaron la importancia mediática que generan los accidentes aéreos.

Nuevamente el día 13 de marzo, el accidente aéreo ocurrido en Barquisimeto quedó como noticia destacada dentro de la portada del diario *Últimas Noticias*, el cual, como el día anterior, publicó una imagen para acompañar al titular (Ver Gráfico N° 8, p. 104).

El segundo día, luego de haber ocurrido el accidente, el Últimas Noticias tituló: ***De nuevo la imprevisión enluta a Venezuela***, titular que fue acompañado con una orografía de la turbina del avión accidentado. El titular se ubicó en la parte inferior del diario, al igual como ocurriera con el día anterior.

Asimismo, el diario Últimas Noticias nuevamente utilizó el cierre de su edición para destacar la información sobre el suceso aéreo. En el cierre de la edición del 13 de marzo el diario publicó hasta tres titulares vinculados al hecho.

Caja Negra y Grabación de Cabina agregan a los Recaudos para determinar causas de la tragedia aérea, fue el titular destacado en la parte superior del referido diario que hacía alusión al accidente. Acompañando a este titular el Últimas Noticias publicó: ***Sepultadas en Caracas varias de las víctimas***.

En un tercer titular vinculado al accidente aéreo el diario publicó ***Conmoción deportiva por muerte del narrador Luis Enrique Arias***. Estos tres titulares estuvieron acompañados por dos fotografías, la primera alusiva al accidente, mientras que la segunda mostró el rostro del narrador fallecido.

Como se informó anteriormente, los días 14 y 16 de marzo no presentaron información sobre este evento aéreo por lo que no hubo titulares en portada ni en el cierre.

Para el 15 de marzo el accidente registrado en Barquisimeto ya había perdido la relevancia e importancia mediática de los días anteriores y terminó saliendo de la portada del Últimas Noticias, el cual sólo tituló, al cierre de la edición, una información vinculada al hecho principal (Ver Gráfico N° 8, p. 104).

Grave periodista Rafael Velásquez sobreviviente de la tragedia de Barquisimeto, este fue el único titular destacado al cierre del ejemplar. No estuvo acompañado por fotos o infografías.

Cuadro N°16

DIA	ACCIDENTE DE BARQUISIMETO 1983		
	TITULARES DE PRIMERA PLANA, CIERRE Y DESTACADOS		
	TITULARES DE PRIMERA PLANA	TITULARES CIERRE	TITULARES DESTACADOS
12/03/1983	0	1	1
13/03/1983	0	3	1
14/03/1983*	0	0	0
15/03/1983	0	1	0
16/03/1983*	0	0	0

* Los días 14 y 16 de marzo el diario no publicó información sobre el suceso 15/03/1983

Fuente: Elaboración propia

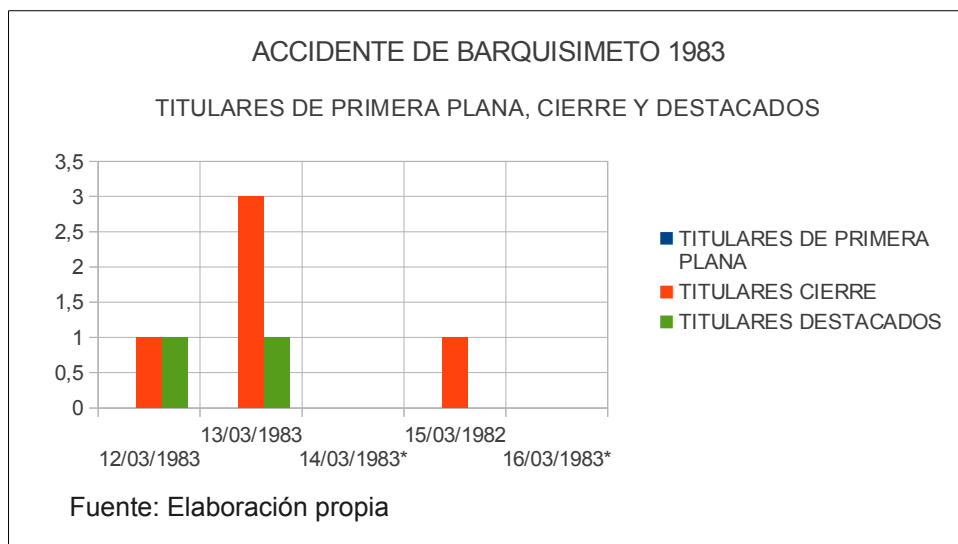


Gráfico 8: Presencia del accidente de Barquisimeto (Estado. Lara) en los titulares del Últimas Noticias

Utilización de la fuente

Durante este evento, los periodistas del Últimas Noticias se apoyaron fuentes indirectas como Usuario/Médicos/Familiares, antes que las fuentes directas, para realizar sus reseñas informativas (Ver Gráfico N° 9, p. 106).

Si bien el diario se enfocó más en reseñar fuentes indirectas, el uso de la misma se hizo de manera correcta, ya que por vez primera se publicó información técnica de la aeronave involucrada, lo que le dio otro enfoque a la noticia publicada por el Últimas Noticias.

No obstante, la falta de una fuente directa (Fuente oficial, Constructora del Avión, Línea Aérea), ocasionó que el diario se apoyara en falsas hipótesis

para sacar conjeturas sobre las causas del accidente. En este accidente el medio impreso siempre se refirió a versiones extraoficiales.

Otro dato importante, se evidenció en el cambio de enfoque de la noticia, la cual pasó de reseñar el accidente aéreo a denunciar las precarias condiciones de trabajo que tenían los bomberos para aquella época. Esto, si bien es una información vinculada al evento principal, no se le dio la cobertura correcta, ya que el diario pasó a ser su propia fuente de información.

Cuadro N° 17

	ACCIDENTE BARQUISIMETO 1983			
	FUENTES CONSULTADAS POR LOS PERIODISTAS DEL DIARIO ULTIMA HOJA			
	FUENTE OFICIAL	USUARIO, MEDICO, FAMILIARES	CONSTRUCTORA DEL AVIÓN	LINEA AEREA
DIA				
12/03/1983	0	1	0	0
13/03/1983	0	1	0	1
14/03/1983	0	0	0	0
15/03/1983	0	2	0	0
16/03/1983	0	0	0	0

* Los días 14 y 16 de marzo no reseñaron noticias vinculadas al accidente aéreo

Fuente: Elaboración propia

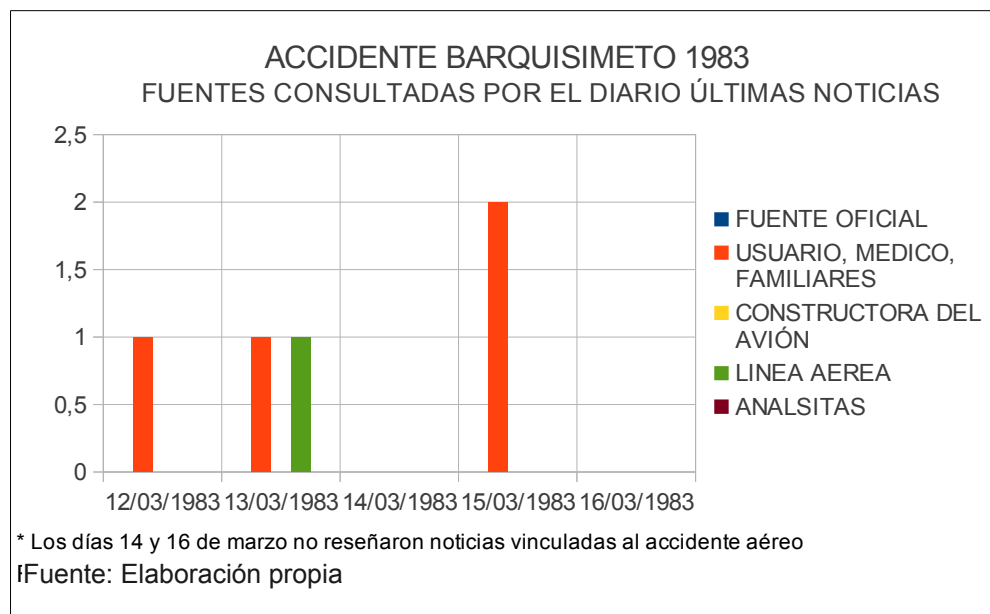


Gráfico 9: Fuentes consultadas por los periodistas de Últimas Noticias

Uso de Imágenes

Respecto al uso de las imágenes, en la cobertura del accidente de Barquisimeto se publicaron un total de 31 fotografías de las cuales dos (2) fueron publicadas en la portada del diario los días 12 y 13 de marzo, mientras que tres (3) fotografías fueron publicadas al cierre de las ediciones del 12 (1) y el 13 (2) (Ver Gráfico N° 10, p. 106). En la cobertura de este accidente el Últimas Noticias no utilizó infografías.

Dato relevante durante el estudio del accidente de Barquisimeto, fue la publicación de una fotografía de la aeronave involucrada en el suceso, hecho que dio le dio un enfoque más completo a la información.

Durante el día 12, el diario publicó un total de 17 fotografías en cinco páginas de información, de las cuales 4 correspondieron al avión involucrado, ocho a pasajeros de la aeronave, mientras que otras 4 imágenes correspondieron a la tripulación de vuelo. Sólo una fotografía, vinculada al accidente mostró un escenario externo al avión y el aeropuerto.

Para este día, el reportero no utilizó fotografías con alto contenido gráfico y solo mostró lo rostros de las personas heridas y parte de la tripulación fallecida en el siniestro, por lo que el uso de las imágenes se hizo correctamente.

El 13 de marzo fueron publicadas un total de 14 fotografías en seis (6) páginas (Ver Gráfico N° 10, p. 109), con una fotografía destacada en la portada y dos imágenes más en el cierre. Al igual que el día anterior, la mayoría de las imágenes mostraron los restos del avión accidentado y parte de las labores de investigación.

A diferencia del accidente de 1969, durante este evento no se mostraron imágenes con contenido explícito, ni personas fallecidas. La óptica del reportero estuvo más enfocada a mostrar etapas de la investigación antes que las víctimas mortales.

Durante los dos días que el evento fue destacado en la portada, las imágenes que acompañaron al titular mostraban los restos calcinados del avión y no a las víctimas fatales, lo que evidenció que el sensacionalismo y el morbo humano aplicado al accidente previamente estudiado (1969), no fu visible en este hecho.

Los días 14, 15 y 16 de marzo no fueron publicadas imágenes alusivas al accidente. Los días 14 y 16, como ya se explicó, no tuvo relevancia el accidente aéreo, mientras que el día 15, el interés por la cobertura de la noticia disminuyó en consideración con los dos primeros días.

El investigador considera que a nivel visual el tratamiento informativo dado por el Últimas Noticias a este suceso, se realizó de forma correcta, ya que se respetó a las víctimas y sus familiares.

Cuadro N° 18

ACCIDENTE DE BARQUISIMETO 1983		
USO DE FOTOGRAFIAS E INFOGRAFIAS EN LAS NOTICIAS		
	FOTOGRAFIAS	INFOGRAFIAS
DIA		
12/03/1983	17	0
13/03/1983	14	0
14/03/1983*		
15/03/1983	0	0
16/03/1983*		

* Los días 14 y 16 de marzo el diario no publicó información sobre el suceso

Fuente: Elaboración propia

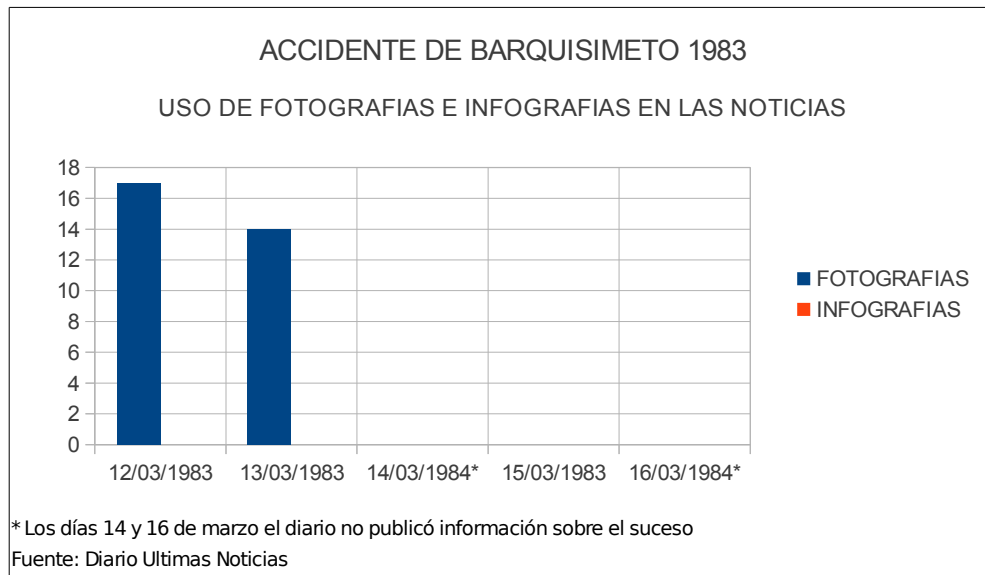


Gráfico 10: Uso de fotografías e infografías en el accidente de Barquisimeto 1983

Análisis: Accidente ATR 42-300 Santa Bárbara- 21 de febrero de 2008

Para el último accidente en estudio, se evidenció que el flujo informativo reseñado por este medio a los eventos aéreos, disminuyó considerablemente respecto al primer accidente en estudio (Grano de Oro-1969).

Para este evento el Últimas Noticias publicó un total de una noticia en su edición impresa del 22 de febrero, una noticia el día 23, tres noticias la edición del día 24 de febrero, otras cuatro notas el día 25 y, finalmente, una sola noticia el último día de estudio, el 26 de febrero del 2008 (Ver Gráfico 11, p. 111).

Para el año 2008 el uso de nuevas técnicas en el periodismo, aunado a la llegada de nuevas tecnologías, como la prensa digital e internet, han influido en la forma de reseñar e informar los accidentes de aviación, debido a que se utilizan más las herramientas digitales que la prensa escrita.

Ejemplo de ello, es la poca información aparecida en el diario en papel en contraste con la vasta cantidad de información y contenidos especiales que fueron reflejados en el sitio web del diario Últimas Noticias.

Cuadro N° 19

ACCIDENTE STA BÁRBARA MÉRIDA 2008			
N° DE NOTICIAS REGISTRADAS EN EL DIARIO ÚLTIMAS NOTICIAS			
FECHA	N° NOTICIAS	TASA DE CRECIMIENTO DEL N° DE NOTICIAS	PAGINAS DEDICADAS AL SUCESO
22/02/2008	1	-	1
23/02/2008	1	0%	1
24/02/2008	3	200%	1
25/02/2008	4	33%	1
26/02/2008	1	-75%	0
TOTAL DE NOTICIAS		10	

Fuente: Elaboración propia

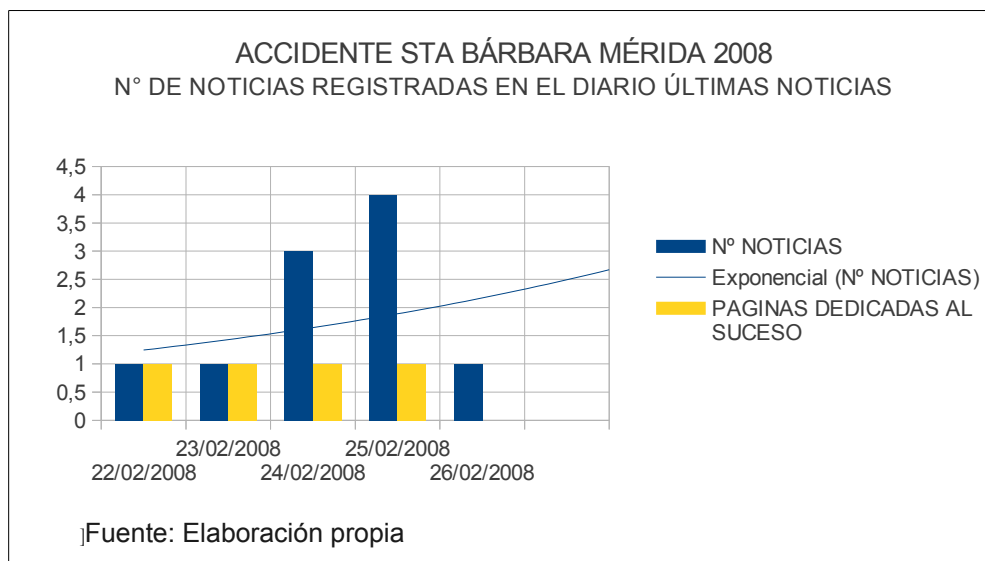


Gráfico 11: Cobertura informativa del diario Últimas Noticias al accidente ocurrido en el estado Mérida

22 de Febrero

Para el primer día de estudio, el diario Últimas Noticias sólo presentó una noticia en su edición impresa, que informaba el accidente aéreo ocurrido en el páramo andino.

Días antes, en la edición digital del diario en estudio apareció la información sobre la desaparición del avión, fase de destrefa, la cual es anunciada por los controladores aéreos cuando una aeronave no se comunica con un punto de control indicado durante el vuelo.

La medición arrojó que durante los cinco días en estudio, el flujo informativo se mantuvo igual desde el día de haber ocurrido el evento hasta el quinto día estudiado, donde sólo se dedicó una página con información referente en cada uno de los ejemplares.

Durante el día 22, el mencionado diario sólo utilizó la palabra **Accidente** en una ocasión y la palabra **Siniestro** en una ocasión. **Tragedia** y **Desastre** no fueron mencionadas por el medio impreso durante la reseña de la nota sobre el primer día del accidente (Ver Gráfico N° 12, p. 118).

Durante la reseña de este hecho, fueron escritos 12 párrafos en 4 columnas, con una sola página escrita con contenido informativo y una sola fotografía alusiva al evento.

El UN se apoyó para reseñar la noticia en la Fuente Oficial, donde se publicaron declaraciones de funcionarios de Defensa Civil, Protección Civil, así como también, información recogida del instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC).

23 de febrero

Similar al día anterior, el Últimas Noticias publicó una sola noticia para reseñar el evento ocurrido en Mérida; no obstante, se dedicó toda una página del rotativo para informar lo ocurrido, donde la vocería oficial fue la única fuente para reseñar el hecho.

Fue escrita una sola noticia en tres columnas y nueve (9) párrafos

escritos, donde el diario utilizó la palabra **Siniestro** en dos ocasiones y **Accidente** y **Tragedia** en una sola ocasión. El reportero, para referirse a este suceso no utilizó la palabra **Desastre** ((Ver Gráfico N° 12, p. 118).

Adicional, el diario publicó en un recuadro la lista de víctimas fatales, que, a diferencia de los eventos anteriormente analizados, no mostró los rostros de las personas fallecidas.

La fuente más utilizada fue la oficial, con informaciones recogidas de Protección Civil y el Ministerio Público. Seguidamente, el periodista consultó a la Aerolínea involucrada.

En cuanto a la fotografía, el medio se apoyó en una infografía que explicó el sitio, la altura, la ruta y el tipo de avión involucrado en el hecho. Dicha infografía, a diferencia de las fotos utilizadas los análisis de los eventos anteriores, esta infografía aportó datos técnicos e información importante que dan una ideas más completa al lector sobre el accidente aéreo.

24 de febrero

Para el 24 de febrero, el diario Últimas Noticias dedicó nuevamente una página a la reseña del evento ocurrido en Mérida, por lo que se concluyó que el flujo informativo se mantuvo igual que los dos días anteriores.

Sin embargo, para este día se publicaron 3 noticias en 5 columnas y un total de 18 párrafos escritos, donde el diario utilizó la palabra **Accidente** en una ocasión, **Siniestro** en 4 ocasiones y **Tragedia** en dos oportunidades.

Nuevamente, la palabra **Desastre** no fue utilizada por el periodista, por lo que se evidenció que, tras tres días de información sobre el hecho suscitado en la ciudad de Mérida, este accidente no fue considerado como un desastre aéreo para el Últimas Noticias (Ver Gráfico N° 12, p. 118).

Nuevamente, la fuente más consultada fue la oficial, donde el diario se apoyó en declaraciones de voceros del INAC y PC para continuar reseñando el suceso.

Finalmente, a diferencia de los dos eventos anteriormente analizados, en el tercer día de estudio del accidente del ATR 42 de Santa Bárbara, el Últimas Noticias continuó informado aspectos técnicos del evento que dieron al lector una información más objetiva y menos especulativa sobre el accidente.

25 de febrero

Para este día el flujo informativo se mantuvo igual que a los otros días ya estudiados, toda vez que el diario UN dedicó una página para la reseña del evento.

El cuarto día de estudio, se publicaron cuatro noticias en una página completa (5 columnas), con un total de 16 párrafos escritos en las cuatro informaciones publicadas por el diario.

La palabra más utilizada durante este cuarto día de estudio fue **Accidente**, la cual se utilizó en seis ocasiones, seguido por **Tragedia**, en cinco oportunidades y **Siniestro** en tres ocasiones. Como ha sido una constante en este evento, la palabra **Desastre** no fue utilizada por el reportero (Ver Gráfico N° 12, p. 118).

La fuente más utilizada continuó siendo la oficial, donde nuevamente fueron consultados los voceros del INAC y PC. Sin embargo, pese a no consultar esta fuente (constructora del avión), el diario reseñó la llegada de especialistas de la Junta de Accidentes Aéreos de Francia, quienes intervendrían en la investigación, Francia es el país constructor de la aeronave involucrada.

Otro aspecto importante durante este día, son referentes a las fotografías, donde, a diferencia de los días anteriores, el contenido gráfico fue más crudo. No obstante, la objetiva del medio privó sobre el sensacionalismo, el cual fue evidente en las fotografías más no en los textos.

26 de febrero

Para el último día de estudio, el flujo informativo cayó un 60% respecto al día anterior, toda vez que no fue utilizada una página completa para informar el suceso del ATR 42-300 de SBA.

Durante este día, se publicó una sola noticia y fueron escritos un total de nueve párrafos en cuatro columnas. El UN, para este día, se enfocó más en aspectos humanos y menos técnicos sobre el accidente.

La carga amarillista nuevamente se evidenció más en la fotografía utilizada que en el texto escrito. Sin embargo, el uso de frases como: cadáveres permanecen sin identificar, el cuerpo del menor de 11 años fue el que menos sufrió durante el impacto o llegaron la casi totalidad de los restos humanos a la morgue móvil, hicieron más cruda y sensible la noticia, toda vez que ya el factor humano se manifestó en la redacción del periodista, dejando los detalles técnicos en un segundo plano.

Durante este día, el diario tampoco utilizó la palabra **Desastre**, por lo que el autor concluyó que este evento no fue considerado como tal. La palabra **Accidente** se utilizó en dos oportunidades, así como también la palabra **Tragedia** (2 ocasiones). Tampoco fue utilizada la palabra **Siniestro** durante la reseña del suceso (Ver Gráfico N° 12, p. 118).

Es preciso señalar que a diferencia de los dos análisis previos, durante la reseña de este evento siempre se utilizó y consideró a fuentes oficiales, de los organismos gubernamentales y la aerolínea involucrada en el suceso. Este tipo de periodismo realizado por el UN fue más objetivo e informativo en cuanto a los aspectos técnicos del avión y el evento en sí, que a diferencia de los dos anteriores, donde el sensacionalismo y el morbo periodístico fueron utilizados mucho más por el periodista, dejando a un lado aspectos relevantes en la reseña noticiosa que pudieron haber sido importantes para el lector.

Esta subjetividad periodística era característica en la época de 1969, así como también en la década de los 80, ya que vendía más una información amarillista a una objetiva con criterios bien formulados. En pocas palabras el periodismo especulativo vendía más en la rama aérea que consultar fuentes oficiales, ya que, como se dijo antes era una información del interés del público y no de interés público.

Sin embargo, cabe aclarar que hoy en día continúa privando más los intereses comerciales que el interés periodístico, por lo que, si bien el periodismo a evolucionado en el tratamiento de accidentes aéreos, cuidar los interés de las empresas aéreas es lo principal.

Cuadro N° 20

ACCIDENTE STA BÁRBARA MÉRIDA 2008				
N° DE REPETICIONES DEL ADJETIVO POR DIA				
	TRAGEDIA	SINIESTRO	DESASTRE	ACCIDENTE
DIA				
22/02/2008	0	1	0	1
23/02/2008	1	2	0	1
24/02/2008	2	4	0	1
25/02/2008	5	3	0	6

Fuente: Elaboración propia

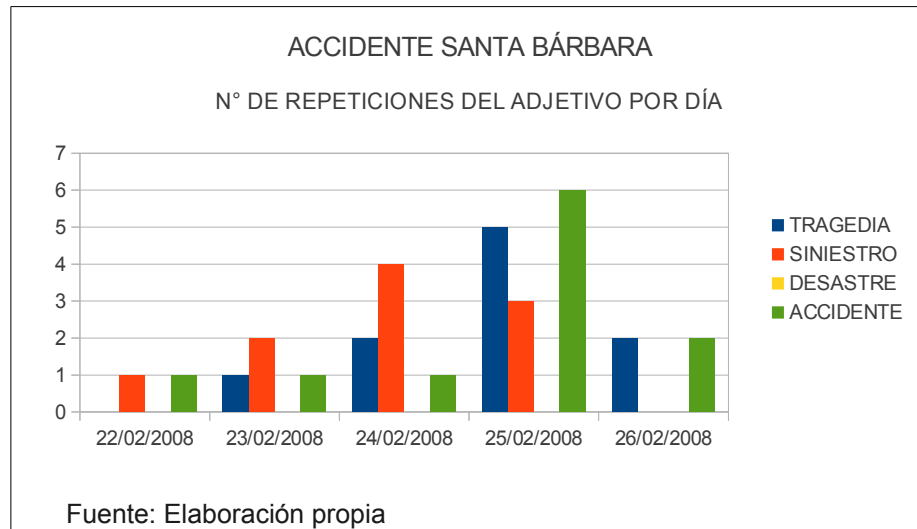


Gráfico 12: Registros de adjetivos en las publicaciones del Últimas Noticias

Titulares en Portada

El suceso del vuelo 518 de Santa Bárbara Airlines colisionado en Mérida se mantuvo los cinco días en portada, de los cuales 2 fueron titular de primera página y otros tres titulares destacados (Ver Gráfico N°13, p. 123).

Durante el análisis el autor de esta obra evidenció que solo los títulos amarillistas fueron utilizados como titular de primera página. En contraste, el día de accidente sólo se informó el suceso en un titular destacado, ubicado al lado derecho de la portada del diario en un pequeño recuadro, lo que evidencia que para el día de evento el accidente era jerárquicamente menos relevante.

Para el 22 de febrero el titular del UN fue: **Se estrelló avión con 46 pasajeros**, el cual estuvo ubicado en el lado inferior derecho de la portada con un antetítulo que mencionó el lugar y un sumario donde se reflejó información de dos personalidades públicas que murieron en el suceso.

Para el investigador, pese a no considerar correcto la poca importancia que se le dio al hecho en la portada, al ser un titular destacado y no de primera plana, el uso de las palabras en el título fue correcto, toda vez que fue informativo sin tener una intención sensacionalistas, a diferencia de los eventos anteriores, donde el primer día de estudio los titulares fueron amarillistas.

El autor concluyó que para este día, el titular del Últimas Noticias fue escrito de forma correcta ya que el periodista ubicó al lector en la noticia y solo se limitó a informar lo ocurrido en el Páramo Los Conejos de Mérida.

El 23 de febrero, el autor de la obra evidenció un cambio en el diario en estudio, ya que pasó de un título con contenido informativo a uno más fuerte y sensacionalista que respondió al interés del público. Este sí se ubicó como titular de primera plana.

Últimas Noticias, una vez conocida la información sobre las consecuencias del accidente tituló: **Todos murieron, la Aeronave de Santa Bárbara quedó pulverizada tras el impacto. Estiman que en 72 horas terminará el rescate de los 46 cadáveres.**

A diferencia del día anterior, el factor humano y la carga sensacionalista se hicieron evidentes en este titular. Además, el diario ubicó por encima de titular una fotografía del sitio donde impactó la aeronave, dejando ver los restos del avión accidentado.

Además, el Últimas Noticias utilizó otro titular destacado en la parte inferior izquierda para añadir otro aspecto de la noticia, toda vez que ambos titulares (el de apertura y el destacado) se refieren a una misma nota informativa.

Dos fiscales investigan la tragedia aérea en Mérida, fue el segundo titular en la portada del día 23, dejando un detalle claro en el tratamiento del suceso. Pese a que en este título se habla de tragedia aérea, el periodista del medio en estudio catalogó en pocas ocasiones a este suceso como una tragedia, tratando más la información como un accidente aéreo.

Nuevamente el día 24 de febrero, el accidente del ATR 42-300 de SBA pasa a un segundo plano en la portada del diario. La coyuntura política que vivía Venezuela en aquella fecha hizo que el titular de primera plana se refiriera a un hecho político y no al evento ocurrido en Mérida.

Para este día el Últimas Noticias abrió con una información sobre las elecciones del recién creado Partido Socialista Unido de Venezuela (PSUV), dejando en titular destacado la información referente al accidente aéreo.

El titular de este día fue: **Localizan cajas negras del avión**. Estuvo ubicado en el lado superior derecho acompañado de una fotografía pequeña

referente al hallazgo de estas piezas importantes para la investigación del suceso.

Se concluyó que este día el título nuevamente fue escrito de forma correcta, ya que fue informativo y sin cargas sensacionalistas. Además que dio a lector una información precisa del avance en la investigación del suceso.

También se evidenció que al no tener el factor humano asociado y una carga sensacionalista, para el diario estudiado jerárquicamente no era superior a la información política.

El 25 de febrero, nuevamente el autor de esta obra evidenció un cambio completo en la jerarquización de las noticias que se destacaron en la portada del Últimas Noticia.

Dato importante es que, pese a que hay información política importante (declaraciones del Presidente Chávez), este evento se ubicó, por segunda vez, como titular de apertura en el diario, lo que fue evidente al contener una carga sensacionalista.

El autor, evidenció además, que ambas informaciones, el accidente aéreo y el tema del PSUV, eran eventos continuados del día anterior, pero este día en particular, se consideró que lo ocurrido en Mérida fue mucho más importante que el ámbito y la coyuntura política del país.

Llegan restos a Estadio de Mérida. Instalada morgue móvil para reconocimiento de los cadáveres de tragedia aérea. Fue el titular de apertura de la portada el día 25 de febrero de 2008 el diario Últimas Noticias. En este titular, el autor de la obra halló que nuevamente el amarillismo y el factor humano asociado a la noticia, hizo que este evento fuese considerado como titular de apertura.

También se evidenció que, por segunda vez, este hecho fue considerado como una tragedia aérea, al igual que la primera plana del día 23 de febrero, el cual fue también escrito con una intención sensacionalista.

Para el quinto día de estudio, 26 de febrero, el suceso ocurrido en el páramo andino, continuó apareciendo en la portada del diario Últimas Noticias, siendo un titular destacado que estuvo acompañado de una fotografía referente al hecho.

Este día, el diario tituló: **Rescatados 42 cadáveres**, el cual se presentó en el lado inferior de la portada, acompañado con una foto y su leyenda informativa.

El accidente aéreo del ATR 42-300 de la aerolínea comercial Santa Bárbara, que cubría la ruta entre el aeropuerto Alberto Carnevalli de la ciudad de Mérida (capital del estado homónimo) y el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (estado Vargas), que sirve a Caracas, se mantuvo por cinco días consecutivos como información destacada para el diario UN, siendo en dos oportunidades un titular de apertura. Ambos días, el

sensacionalismo asociado al interés del público, se reflejo en la jerarquización de esta noticia que enlutó a muchos venezolanos.

Cuadro N° 21

ACCIDENTE STA BÁRBARA MÉRIDA 2008 TITULARES DE PRIMERA PLANA, CIERRE Y DESTACADOS			
	TITULARES PRIMERA PLANA	TITULARES CIERRE	TITULARES DESTACADOS
DIA			
22/02/2008	0	0	1
23/02/2008	1	0	1
24/02/2008	0	0	1
25/02/2008	1	0	0
26/02/2008	0	0	1

Fuente: Diario Ultimas Noticias

Fuente: Elaboración propia

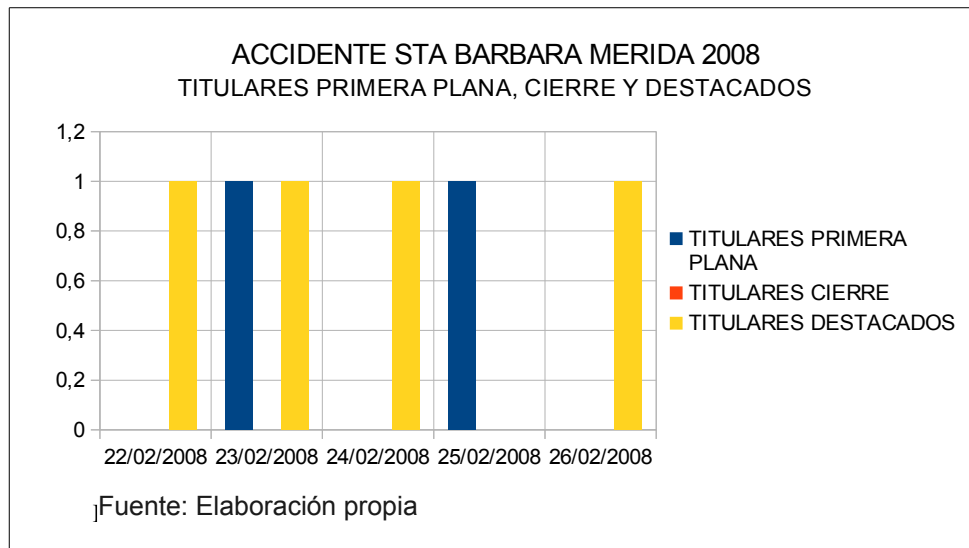


Gráfico 13: Presencia del accidente del ATR 42-300 de Santa Bárbara (Edo. Mérida) en los titulares del Últimas Noticias

Uso de la fuente

El suceso del año 2008 dejó en evidencia que el diario Últimas Noticias recurrió a la información oficial como única fuente (Ver Gráfico N° 14, p. 125). No obstante, la búsqueda de una única fuente de información reflejó, según el autor de esta obra, una sola visión del accidente, olvidando otros aspectos que pudieron haber dado al lector una información más completa sobre este evento.

Este evento marcó bien claro la diferencia entre el medio digital y el impreso, toda vez que al ser consultado este accidente en el sitio web del mismo medio estudiado, el autor encontró que la información digital era mucho más completa que la impresa, toda vez que se indaga más en los aspectos técnicos de la aeronave y las responsabilidades que pudieron

haber tenido los controladores aéreos en el suceso o las autoridades nacionales en materia aérea.

También, el Últimas Noticias obvió consultar otras fuentes importantes, como analistas, especialistas, pilotos y aerolíneas, que pudieron haber dado una orientación más completa al periodista sobre lo sucedido.

Es por ello que, pese a que para el investigador, la utilización de la fuente fue correcta, más allá del sensacionalismo aplicado durante el segundo y cuarto día, la falta de otras fuentes importantes hizo que la noticia solo se presentará desde un punto de vista (el oficial), obviando otros datos importantes producto presumiblemente de las presiones comerciales y oficiales ejercidas sobre este evento, donde más allá del error humano, pudo estar detrás del hecho la pasividad de las autoridades aéreas nacionales, así como también la irresponsabilidad de la línea aérea involucrada.

Cuadro N° 22

ACCIDENTE SANTA BÁRBARA MÉRIDA 2008				
FUENTES CONSULTADAS POR LOS PERIODISTAS DEL DIARIO ULTIMAS NOTICIAS				
	FUENTE OFICIAL	USUARIO, MEDICOS, AMIGOS, FAMILIARES	CONSTRUCTORA DEL AVIÓN	LINEA AEREA
DIA				
22/02/2008	1	0	0	0
23/02/2008	1	0	0	0
24/02/2008	1	0	0	0
25/02/2008	1	0	0	0
26/02/2008	1	0	0	0

Fuente: Elaboración propia

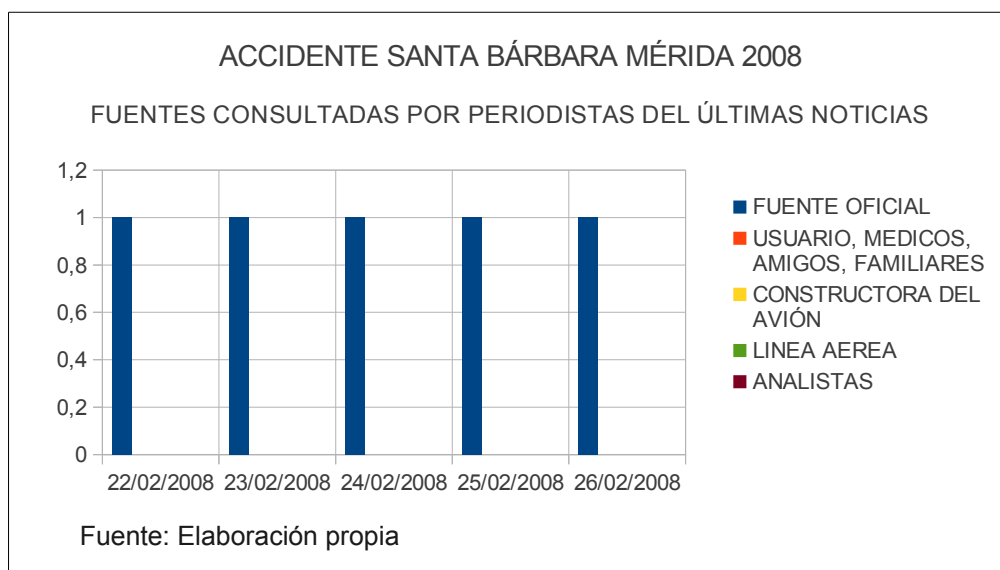


Gráfico 14: Fuentes consultadas por los periodistas del Últimas Noticias

Uso de fotografías

En cuanto al uso de las fotografías e infografías, el autor de esta investigación halló que el diario en estudio utilizó un total de ocho (8) fotografías que mostraron el sitio del suceso, las autoridades nacionales y los familiares de las víctimas.

Además, el diario también utilizó dos (2) infografías que explicaron, de una forma correcta y breve, cómo sucedió el accidente y las probables causas del mismo (Ver Gráfico N^a 15, p. 128).

Dicha selección de fotografías, más allá del amarillismo en ciertas imágenes (25 y 26 de febrero), se hizo de forma correcta, toda vez que se mostraron cronológicamente imágenes del sitio del suceso y familiares de las

víctimas, sin presentar los rostros de los muertos en el suceso, como lo hizo en los accidentes anteriormente analizados (1969 y 1983).

También, el autor de este trabajo evidenció que los dos días que estuvo el suceso como titular de primera página, las fotografías no jugaron un papel fundamental para acompañar el titular. Para el 23 de febrero, cuando tituló **Todos Murieron**, el diario Últimas Noticias utilizó una infografía en su portada para explicar gráficamente el sitio del suceso, mientras que para el día 25, cuando el diario tituló en portada: **Llegan restos a estadio de Mérida**, no se utilizó foto en la portada del diario.

Para el autor de esta investigación, el uso de las fotografías fue correcto, ya que para el lector de este medio impreso fue posible hacer un seguimiento al suceso únicamente observando las fotografías.

Gracias al lenguaje visual mostrado por el diario, fue posible una secuencia correcta del día a día de la investigación, a diferencia de los dos análisis anteriores, donde lo fundamental para el diario fue mostrar imágenes con contenido explícito de los accidentes, sin llevar una secuencia diaria del suceso.

No obstante y pese a que el uso de las fotografías se hizo de forma correcta, el diario siguió con su estilo sensacionalista mostrando fotografías de las bolsas que contenían los restos mortales de las víctimas; pero sin caer

en la morbosidad periodística, ya que nunca se mostraron cuerpos calcinados ni desmembrados, algo muy característico del accidente ocurrido en 1969.

El investigador consideró que existieron tres aspectos fundamentales en el tratamiento informativo de este suceso: primero el uso de nuevas tecnologías hizo que este accidente haya sido mucho más informativo a nivel digital (sitio web) que en el diario impreso.

En segundo lugar, pese a las pocas imágenes, el uso cronológico de las fotografías y la utilización de infografías, reflejó el buen trabajo del reportero gráfico a nivel visual, ya que fue posible hacer un seguimiento diario al suceso a través de las fotos y conocer las probables causas.

Finalmente, el tercer y último aspecto importante, se evidenció en la poca carga amarillista en las fotos, donde no se evidenció el morbo humano.

Cuadro N° 23

ACCIDENTE STA BÁRBARA MÉRIDA 2008		
USO DE FOTOGRAFIAS E INFOGRAFIAS EN LAS NOTICIAS		
	FOTOGRAFIAS	INFOGRAFIAS
DIA		
22/02/2008	1	0
23/02/2008	2	1
24/02/2008	2	0
25/02/2008	2	0

Fuente: Elaboración propia

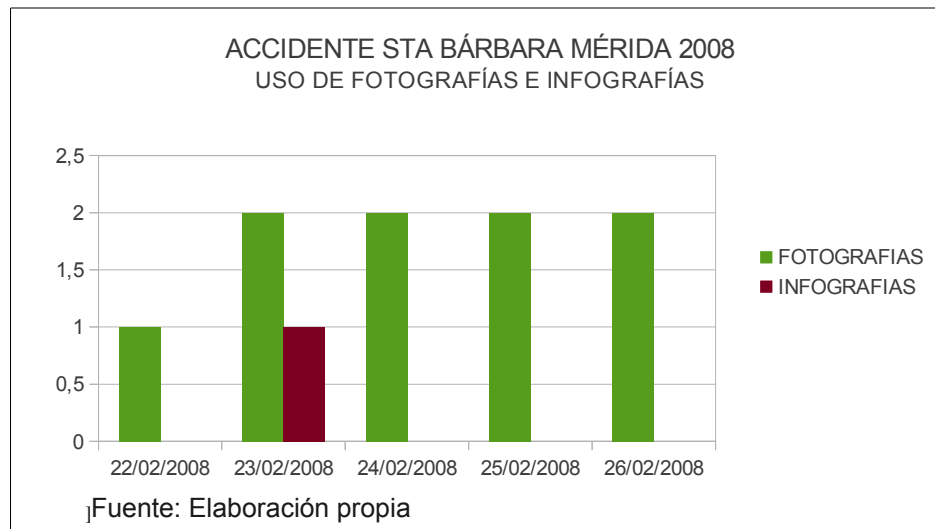


Gráfico 15: Presencia de Fotografías e Infografías del accidente de Santa Bárbara en las publicaciones del Últimas Noticias

CAPITULO V

CONCLUSIONES

Durante la investigación se encontraron grandes hallazgos en la cobertura mediática que se le dio a estos tres eventos aéreos en diferentes épocas, pasando de un periodismo netamente amarillista, donde el morbo y la crueldad eran lo principal en la redacción de la noticia, a un periodismo poco interesado en la rama aérea y que se limitó a la búsqueda de la información oficial, de entes gubernamentales que rigen la materia aérea en el país, sin indagar más a fondo sobre estos sucesos, ni mucho menos sobre los actores involucrados (Línea Aérea, Pilotos, Controladores Aéreos y la Constructora del Avión).

Para el año de 1969, el amarillismo asociado a las noticias era característico. Se concluyó que para la época, el escaso conocimiento de la ciencia de la aviación, se hizo evidente durante la cobertura de este evento que enlutó a cientos de familias venezolanas.

La falta de ética periodística se manifestó en la cobertura informativa, donde no se mostró respeto alguno por las víctimas y familiares, presentándose durante cinco días continuos escenas con un alto contenido gráfico, sin que detallarse aspectos técnicos importantes en materia de aviación.

Asimismo, el tema especulativo quedó demostrado en otras noticias vinculadas al hecho estudiado de 1969, donde el periodista del Últimas Noticias reseñó una crisis social y el pánico que vivían los ciudadanos en otras ciudades y comunidades que conviven con aeropuertos cercanos; aspecto que no era una consecuencia directa del evento principal.

Para el año de 1983, fecha en la cual ocurrió otro accidente relevante, pese a que se evidenció un correcto tratamiento informativo sobre este evento, el diario Últimas Noticias presentó a las masas este suceso como una nueva tragedia de aviación. No obstante, los periodistas del diario estudiado se refirieron a este suceso más como un siniestro o accidente.

Un dato positivo para este análisis, fue la correcta utilización de aspectos históricos y técnicos que fueron utilizados en la redacción de las noticias del evento, donde el periodista, más allá de reseñar el hecho, presentó una información al lector que pudo dar una idea más completa sobre los accidentes aéreos en Venezuela y la aeronave involucrada en el suceso. Como ejemplo de ello, el diario estudiado publicó una cronología con el total de víctimas fatales que dejaron los accidentes aéreos en Venezuela para aquella época, así como también el historial de vuelo que tenía el

DC-9-30 accidentado.

Sin embargo, el poco conocimiento de la rama aérea por parte del periodista, dejó nuevamente en evidencia el sensacionalismo en algunas informaciones, donde solo se presentó a este evento desde el interés del público.

Para el evento del año 2008, se observó una madurez en el periodismo venezolano respecto a los años 1983 y 1969, donde el enfoque dado a estos accidentes se hizo desde una perspectiva sensacionalista.

Esto viene aunado al desarrollo de nuevas técnicas y tecnologías digitales aplicadas en el estudio de la comunicación social, donde además del medio impreso apareció la internet, sitio que permite una ampliación mayor en la investigación de estos los sucesos, ya que no cuenta con un límite de columnas, párrafos y páginas, en contraste con la prensa escrita que carece de esta libertad.

Durante la cobertura del suceso del ATR 42-300 de Santa Bárbara Airlines, el periodista del Últimas Noticias únicamente se enfocó en reseñar la información oficial, dejando a un lado otros aspectos importantes que pudieron darle un sentido más completo al lector sobre este suceso.

En el análisis de este evento, se comprobó el poco interés que existió en el medio de comunicación estudiado por cubrir la fuente aérea. Solo se le dedicó una página diaria en el rotativo, en donde únicamente se informaba lo dicho por la fuente oficial. Tampoco fueron consultadas otras fuentes que

podieron haber dado otra perspectiva de este suceso, donde la responsabilidad pudo haber estado compartida y no solamente por parte de la tripulación de vuelo.

También, se encontró que, con el pasar de los años, el interés por la fuente aérea se ha perdido en el periodismo venezolano, toda vez que hoy día no existe un equipo de prensa dedicado a reseñar el acontecer diario y la vida en los diferentes terminales aéreos del país; un espacio donde ocurren un sin fin de situaciones que podrían ser consideradas de interés público.

Si bien es cierto que un accidente aéreo es impredecible, el impulso de un periodismo aeronáutico contribuirá a disminuir estos casos, así como también los diversos incidentes que ocurren en estas aeronaves, claro está, que este periodismo no puede ser enfocado solo desde el interés del público y estar dedicado únicamente a cubrir un accidente aéreo.

El periodista aeronáutico debe ir más allá de la caída de un avión, él debe ayudar a prevenir, con informaciones claras, precisas, confiables y sin responder a presiones políticas, comerciales o mediáticas, cualquier incidente o accidente aéreo, además de las denuncias que sean formuladas por los usuarios, en pro de contribuir a la seguridad aérea y operativa tanto en aviones, como en aeropuertos y terminales aéreos.

El periodismo aeronáutico no puede ser visto como la cobertura correcta de un accidente aéreo, éste debe ir más allá, conocer el parque aéreo del país, los diversos aeropuertos y lo que ocurre en cada uno de ellos. El periodista aeronáutico no puede quedarse únicamente con el

concepto de que un avión es un aparato que vuela y traslada personas o cargas; debe conocer los diversos tipos, diferencias y detalles técnicos, dónde se les tiene permitido aterrizar y en que lugares tienen el acceso restringido para operar.

Muchas de las causas de estos tres lamentables accidentes se originaron por la indisciplina de los profesionales en la rama aérea, toda vez, que en los tres episodios el factor humano se hizo presente. Sin embargo, de haber existido en Venezuela un periodismo dedicado a esta fuente, seguramente alguno de estos accidentes se hubiese prevenido o atendido de una forma correcta, toda vez que varios datos encontrados en los análisis hechos por el investigador, dejaron en evidencia la responsabilidad de los profesionales de la industria aérea y las autoridades nacionales.

¿Qué hubiese ocurrido de haberse prohibido el despegue del DC9-30 de Viasa en Grano de Oro?, ¿De haber salido a la luz pública las precarias condiciones con las que trabajaban los bomberos aeronáuticos, hubiese sido probable que muchas víctimas del vuelo de Avenza se salvarán en Barquisimeto?, ¿Dónde estarían hoy las 46 víctimas del vuelo 518 de Santa Bárbara si la tripulación fuese acatado la restricción de vuelo por la ruta del Collado del Cóndor?

Estas son preguntas que seguramente desde el periodismo aeronáutico obtendrían una respuesta si estas denuncias se hubiesen hecho públicas, ya que estos tres episodios influyeron directamente en cada uno de los accidentes. Sin embargo, son preguntas que quedarán sin respuesta por

la falta de interés que existe en el periodismo por cubrir la rama de la aviación.

Por esto es necesario el impulso de un periodismo aeronáutico responsable que no este soslayado por presiones y que responda a las peticiones del público, sus denuncias, quejas y sugerencias, con mística, ética y compromiso profesional, sin ocultar información y dejando a un lado el sensacionalismo y la morbosidad periodística.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- **BBC Mundo.** *Las alas de los sueños [en línea].* 12 de diciembre del año 2003. [Consulta: 19 Diciembre 2008]. Disponible en <http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/science/newsid_3324000/3324855.stm>
- **BBC Mundo.** *Desastres en los últimos tres años [en línea].* 24 de agosto del año 2008. [Consulta: 19 Noviembre 2008] **Disponible en:** <http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7573000/7573180.stm>
- **Cadena Capriles.** *Inversión en medios- Periódicos- Periodismo Últimas Noticias [en línea].* (s.f). [Consulta: 10 Junio 2010]. **Disponible en:** <<http://www.cadena-capriles.com/home.asp>>

- **Cadena Capriles.** *Últimas Noticias hoy en día [en línea].* (s.f).
[Consulta: 12 Diciembre 2012]
- **Cadena Global.** *Especiales: Tragedia de Mérida [en línea].* (s.f).
[Consulta 18 Octubre 2008]. **Disponible en:**
<<http://www.cadenaglobal.com/Especiales/?ESP=28>>
- **Cantavella, J. y Serrano, J.F. (2004).** *Redacción para periodistas: informar e interpretar*, Barcelona, España: Editorial Ariel.
- **Clarín.** *A lo largo de su historia, la aviación acumula 17.369 accidentes [en línea].* 4 de junio del año 2009. [Consultada: 4 junio 2009].
Disponible en:
<<http://www.clarin.com/diario/2009/06/04/um/m-01932822.htm>>
- **Castro, Atenayhs y Espinosa, Adriana Elisa.** *Leonardo Da Vinci: La obsesión por volar.* Revista ¿Cómo ves?. 57 pp. 26-29
- **Eco, Humberto. (1982).** *Cómo se hace una tesis.* Barcelona, España: Editorial Gedisa
- **Arias, Fidias G. (2006).** *El Proyecto de Investigación, Introducción a la metodología científica.* Quinta Edición. Caracas: Editorial Episteme.
- **Gobierno de España Ministerio de Fomento. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).** A-102/1977 y A-103/1977. Accidente Ocurrido el 27 de Marzo de 1977 a las Aeronaves Boeing 747, Matrícula PH-BUF de K.L.M. y Aeronave Boeing 747, matrícula N736PA de PANAM en el Aeropuerto de los Rodeos, Tenerife (Islas Canarias) [en línea]. (s.f).
[Consulta: 4 Noviembre 2008]. **Disponible en:**
<http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIAC/PUBLICACIONES>

[/HISTORICOS/LOSRODEOS/](#) >

- **Hernández, Fernández y Baptista. (2006).** Metodología de la Investigación. Cuarta edición. México: Mc Graw Hill.
- **Investigación en Comunicación: Guía práctica de métodos y técnicas de investigación social en comunicación/** Carmén García Galera... (et. al.). Madrid: Mc Graw Hill, 2005.
- **Iriarte R, David. (1971).** Historia de la aviación civil en Venezuela. Segunda Edición. Caracas: Imprenta Nacional.
- **Cuervo Martín (2008).** *Accidente del YV2081 en Venezuela, Parte I.* (s.f). [Consulta 10 Diciembre 2008]. **Disponible en:** <<http://www.desastres.org/articulos.php?id=22012008-01>>
- **Martini, Stella. (2000)** *Periodismo, noticia y noticiabilidad*, Buenos Aires: Editorial Norma.
- **Schael, Alfredo. (1996).** *De Mare a Maiquetía, Venezuela en la diplomacia de la aviación.* Caracas: Fundación Museo del Transporte- IAIM.
- **Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (Reimpresión 2006).** *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales.*
- 150 muertos dejó el Jet. (1969, Marzo 17). Últimas Noticias, pp. 7,9,10,11,18,19, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 42.
- Técnicos del FBI para investigar el siniestro del jet llegan hoy. (1969, Marzo 18). Últimas Noticias, pp. 6, 16, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 42, 43.
- Clausurar Grano de Oro para los Jets. (1969, Marzo 19). Últimas Noticias, pp. 14, 15, 16, 42, 43.

- Ordenó Fiscal General iniciar causa judicial sobre siniestro aéreo. (1969, Marzo 20). Últimas Noticias, pp. 5, 23, 24, 35, 39.
- Pospuesta elección de Contralor y Fiscal. (1969, Marzo 21). Últimas Noticias, pp. 10, 11, 23, 24, 25, 54.
- 8 años de presidio aplicarán a culpables de tragedia aérea. (1969, Marzo 22). Últimas Noticias, pp. 12, 13, 20.
- La tragedia de Barquisimeto. (1983, Marzo 12). Últimas Noticias, pp. 18, 19, 20.
- De nuevo la imprevisión enlutó a Venezuela. (1983, Marzo 13). Últimas Noticias, pp. 22, 23, 24, 25, 26.
- A 29 dólares bajó OPEP el Barril. (1983, Marzo 15). Últimas Noticias, pp. 10, 22.
- **Últimas Noticias (2008)**. Edición 22-02. Páginas 36.
- **Últimas Noticias (2008)**. Edición 23-02. “Todos murieron”. Páginas 14
- **Últimas Noticias (2008)**. Edición 24-02. Páginas 16.
- **Últimas Noticias (2008)**. Edición 25-02. “Llegan restos a estadio de Mérida”. Páginas 20,
- **Últimas Noticias (2008)**. Edición 26-02. Páginas 30
- **Territorios Red. 30 años del accidente de dos Jumbos en Los Rodeos [en línea]**. (s.f). [Consulta: 27 Marzo 2008]. **Disponible en:** <<http://territoriosred.blogspot.com/2007/03/30-aos-del-accidente-de-dos-jumbos-en.html>>