

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INFORMACIÓN
Departamento de Periodismo II



**ANÁLISIS DEL TRATAMIENTO INFORMATIVO DEL
TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL
DIARIO ABC (1975-2001)**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

Joaquín López del Ramo

Bajo la dirección del doctor:
Francisco Esteve Ramírez

Madrid, 2004

- **ISBN: 978-84-669-3004-8**



UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INFORMACIÓN

**ANÁLISIS DEL TRATAMIENTO INFORMATIVO
DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL
DIARIO *ABC* (1975-2001)**

TESIS DOCTORAL

**Doctorando: Licenciado D. Joaquín López del Ramo
Director de la tesis: D. Francisco Esteve Ramírez**

Madrid, marzo 2004

**ANÁLISIS DEL TRATAMIENTO INFORMATIVO
DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL
DIARIO *ABC* (1975-2001)**

JOAQUÍN LÓPEZ DEL RAMO

**Director de la tesis:
Dr. D. Francisco Esteve Ramírez
Profesor titular de Información Periodística Especializada
(Departamento de Periodismo II)
Facultad de Ciencias de la Información
Universidad Complutense de Madrid
Madrid, marzo de 2004**

| Capítulo | Pag. |
|--|-------------|
| 1.- PRENOTANDOS | 6 |
| 1.1. Motivaciones..... | 7 |
| 1.2. Objetivos..... | 9 |
| 1.3. Delimitación del tema objeto de estudio..... | 11 |
| 1.4. Hipótesis..... | 16 |
| 1.5. Metodología..... | 17 |
| 1.6. Fuentes documentales y bibliografía..... | 20 |
| | |
| 2.- APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE PERIODISMO ESPECIALIZADO | 22 |
| 2.1. Introducción..... | 23 |
| 2.2. Evolución histórica..... | 26 |
| 2.2.1. Desarrollo del concepto de IPE..... | 29 |
| 2.2.2. El lenguaje en la IPE..... | 31 |
| 2.2.3. Definición de IPE..... | 33 |
| 2.3. La metodología de las ciencias sociales en el periodismo especializado..... | 34 |
| 2.3.1. Desviaciones informativas..... | 35 |
| 2.4. Condiciones y aptitudes del periodista especializado..... | 37 |
| 2.5. La investigación en el periodismo especializado..... | 39 |
| | |
| 3.- DESARROLLO E INCIDENCIA DE LA INFORMACIÓN ECONÓMICA | 40 |
| 3.1. Introducción..... | 41 |
| 3.2. Antecedentes históricos de la prensa económica..... | 42 |
| 3.2.1. Génesis de la prensa económica española..... | 43 |
| 3.2.2. La consolidación de la prensa económica burguesa..... | 44 |
| 3.2.3. El periodismo económico en la España moderna..... | 46 |
| 3.3. La especialización en la prensa económica española..... | 49 |
| 3.3.1. Incidencia socio-política de la información económica..... | 49 |
| 3.3.2. Claridad y utilidad de los contenidos informativos económicos..... | 51 |
| 3.3.3. Fuentes de la información económica: incidencia y descripción..... | 53 |
| | |
| 4.- EL TRATAMIENTO INFORMATIVO DEL TRANSPORTE | 58 |
| 4.1. Relación entre comunicación y transporte..... | 59 |
| 4.2. El transporte como objeto informativo..... | 60 |
| 4.3. El transporte como área de especialización periodística intersectorial..... | 63 |
| 4.4. Definición de información especializada en transporte..... | 66 |
| 4.5. Fuentes informativas..... | 67 |
| 4.5.1. Fuentes estadísticas..... | 67 |
| 4.5.2. Fuentes institucionales..... | 70 |
| 4.5.3. Fuentes sectoriales..... | 72 |
| 4.5.4. Publicaciones especializadas (prensa y portales web)..... | 75 |

| Capítulo | Pag. |
|--|-------------|
| 5.- PERIODISMO ESPECIALIZADO EN TRANSPORTE FERROVIARIO | 76 |
| 5.1. El ferrocarril como medio de transporte: importancia económica y modalidades..... | 77 |
| 5.2. Funciones, incidencia y utilidad de la información sobre el transporte ferroviario..... | 82 |
| 5.3. Disfunciones de la información sobre el transporte ferroviario..... | 84 |
| 5.4. Definición de periodismo especializado en transporte ferroviario..... | 88 |
| 5.5. Características ideales del informador sobre transporte ferroviario... | 89 |
| 5.6. Fuentes de la información ferroviaria..... | 92 |
| 5.6.1. Consideraciones generales..... | 92 |
| 5.6.2. Relación de fuentes informativas..... | 94 |
| 5.6.3. Descripción general de las fuentes informativas..... | 99 |
| 5.7. Aproximación histórica al periodismo sobre el ferrocarril..... | 110 |
| 5.7.1. Evolución de las publicaciones especializadas..... | 110 |
| 5.7.2. Especialización ferroviaria en España | 112 |
| 5.7.3. El ferrocarril en la prensa diaria: <i>Abc</i> | 119 |
| | |
| 6.- ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE TRANSPORTE FERROVIARIO EN ABC | 123 |
| 6.1. Consideraciones generales..... | 124 |
| 6.2. Análisis de contenido..... | 126 |
| 6.2.1. Introducción..... | 126 |
| 6.2.2. Análisis temático..... | 127 |
| 6.2.2.1. Significado y objetivos..... | 127 |
| 6.2.2.2. Delimitación y catalogación temática..... | 128 |
| 6.2.2.3. Terminología y contenido..... | 131 |
| 6.2.2.4. Resultados del análisis..... | 133 |
| 6.2.2.5. Valoraciones generales..... | 357 |
| 6.2.3. Análisis de las fuentes informativas..... | 359 |
| 6.2.3.1. Significado y objetivos..... | 359 |
| 6.2.3.2. Delimitación de las fuentes..... | 361 |
| 6.2.3.3. Descripción de contenidos..... | 362 |
| 6.2.3.4. Utilización de fuentes informativas: resultados y tendencias..... | 363 |
| 6.2.3.5. Utilización de las fuentes informativas por áreas temáticas..... | 389 |
| 6.2.3.6. Valoraciones generales..... | 453 |
| 6.2.4. Análisis de los géneros informativos..... | 456 |
| 6.2.4.1. Significado y objetivos..... | 456 |
| 6.2.4.2. Delimitación conceptual..... | 457 |
| 6.2.4.3. Contenido del análisis..... | 462 |
| 6.2.4.4. Resultados..... | 464 |
| 6.2.4.5. Valoraciones generales..... | 480 |
| 6.2.5. Análisis de la distribución por secciones..... | 481 |
| 6.2.5.1. Significado y objetivos..... | 481 |
| 6.2.5.2. Delimitación de las secciones..... | 482 |
| 6.2.5.3. Contenido del análisis..... | 484 |
| 6.2.5.4. Resultados..... | 485 |
| 6.2.5.5. Valoraciones generales..... | 504 |

| Capítulo | Pag. |
|---|-------------|
| 6.3. Análisis de perspicuidad..... | 505 |
| 6.3.1. Significado y objetivos..... | 505 |
| 6.3.2. Método y contenido del análisis..... | 505 |
| 6.3.3. Resultados del análisis..... | 509 |
| 6.3.4. Valoraciones generales..... | 604 |
| 7.- CONCLUSIONES | 610 |
| 8.- BIBLIOGRAFÍA..... | 622 |
| 9.- ÍNDICE DE GRÁFICOS..... | 638 |
| 10.- ÍNDICE DE TABLAS..... | 649 |

CAPÍTULO 1.- Prenotandos

1.1. Motivaciones

La realización del presente trabajo obedece, en primer término a una motivación de carácter personal, como es el interés que desde la infancia he sentido por el medio de transporte ferroviario a raíz de los frecuentes viajes en tren que realicé por asuntos familiares a diferentes puntos de España desde muy temprana edad. Con el paso del tiempo, lejos de decaer, esta afición por el ferrocarril se fue acrecentando, a lo cual contribuyeron en gran medida las lecturas de los libros y revistas relacionadas con este tema que caían en mis manos.

A raíz de iniciar mis estudios de periodismo, de alguna manera trasladé esta afición al plano académico, y surgió la inquietud por el análisis del tratamiento que respecto a la realidad del ferrocarril llevaban a cabo los diferentes medios de comunicación. Esto me llevó, primero a coleccionar, y luego a clasificar y analizar numerosos artículos publicados en la prensa diaria sobre este tema. Esta tarea recopilatoria la he desarrollado por simple gusto y curiosidad personal, y a la larga me ha permitido tener una visión bastante detallada del ferrocarril y acumular un nutrido fondo documental de sustancial utilidad para llevar a buen fin este trabajo, si bien, lógicamente, cuando comencé esta labor el mismo aún no era siquiera un proyecto lejano.

Gracias a los contactos que fui estableciendo con el entorno profesional ferroviario, tomé mayor conciencia de la importancia de este medio de transporte sobre el desarrollo económico, la integración social y la vertebración territorial, y conocí directamente su realidad. Paralelamente, fui observando en muchos aspectos una falta de concordancia entre esta realidad y la imagen sesgada o parcial que del mismo se transmite en los medios de comunicación, lo cual despertó en mí la inquietud hacia la investigación de estas informaciones. Por otro lado, es evidente el escaso eco que tienen en la opinión pública los asuntos relacionados con el ferrocarril, a pesar de la importancia socio-económica que objetivamente posee, así como el desconocimiento que en general existe en España sobre este medio de transporte, su desarrollo histórico y singularidades. Ello fue, asimismo, motivo de estímulo para estudiar más a fondo este tema.

A todo lo anterior se une la ausencia total de investigaciones científicas sobre el tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria en nuestro país, ni en la propia esfera periodística ni en la académica, por lo que no existen obras de referencia a las que puedan recurrir los estudiosos o profesionales de la comunicación necesitados o interesados en ella. Ello también ha sido un notable inconveniente para acometer este trabajo, pero, asimismo, ha incentivado su realización.

A pesar de sus muchas limitaciones, he intentado clarificar en este trabajo algunos aspectos no analizados hasta ahora, que puedan descubrir las características fundamentales del enfoque de este tema en la prensa generalista española a través de uno de sus cabeceras más representativas (el diario *Abc*), y explicar la visión social que existe respecto a este medio de transporte. Espero que, más allá de sus defectos, esta investigación pueda servir como modesta aportación para futuras y más extensas investigaciones.

1.2. Objetivos

Los objetivos fundamentales que con carácter general persigue el presente trabajo son los siguientes:

1.-Situación la especialidad ferroviaria dentro del contexto informativo al que pertenece, desde la óptica más general (la información económica) hasta la más concreta (la información sobre transporte). Esta contextualización tiene como objeto último buscar el posible encuadre del periodismo ferroviario como disciplina informativa con características propias.

2.- Describir las características básicas del periodismo ferroviario, tanto en términos puramente informativos, como en lo referido a la difusión y promoción de este medio de transporte, marcando, asimismo, sus disfunciones o desviaciones más significativas.

3.- Realizar una catalogación temática lo más completa posible de las noticias sobre el ferrocarril, de manera que se puedan delimitar con claridad los campos más significativos, lo apartados en que a su vez se divide cada uno y la importancia cuantitativa de los mismos en razón de la cantidad de trabajos periodísticos que le corresponden.

4.- Describir las fuentes informativas utilizadas como referencia de la actualidad ferroviaria y determinar la incidencia de las mismas y su evolución a lo largo del periodo de tiempo que comprende el estudio. Ello resulta clave para conocer el grado de transparencia y contraste, tanto globalmente como en cada una de las áreas temáticas, así como para identificar qué instituciones tienen mayor presencia en este campo informativo, especialmente las vinculadas a los poderes públicos.

5.- Averiguar cuáles han sido las claves del tratamiento de la actualidad ferroviaria realizado por el diario *Abc* desde el punto de vista de los géneros y estilos informativos dominantes, y examinar cómo ha evolucionado el encuadre de estos textos informativos en las distintas secciones del periódico.

6.- Analizar el grado de comprensibilidad de los textos informativos sobre temas ferroviarios, a fin de conocer uno de los aspectos más importantes del periodismo especializado: si están escritos de una forma clara, ordenada y sencilla, es decir, accesible para el público destinatario al que van dirigidos, teniendo en cuenta las características del medio en el que se publican (un diario de información general).

1.3. Delimitación del tema objeto de estudio

El tema ferroviario, objeto de estudio del presente trabajo, se nos presenta enormemente extenso y complejo. Su amplitud puede ser contemplada desde los diferentes aspectos que comentamos a continuación:

- Espacial: El tren es un tema de extensión geográfica universal, al tratarse de un medio de transporte implantado en la práctica totalidad de los países del mundo. Paralelamente, hay que considerar el hecho de que cada nación ha tenido un desarrollo muy dispar, tanto en sí mismo como en su tratamiento periodístico, casi siempre vinculado a las muy diversas circunstancias históricas que han configurado su propio y singular marco social, económico y político. Todo ello da lugar a que el campo de estudio geográfico sea enorme y, por tanto, convenga razonablemente su delimitación al ámbito de España.

- Temporal: La historia del ferrocarril abarca un dilatado periodo histórico, pues los primeros proyectos de construcción de líneas férreas datan de los inicios del siglo XIX. Desde entonces hasta nuestros días han transcurrido casi doscientos años, en los que se han sucedido miles de acontecimientos de muy diversa naturaleza relacionados con los caminos de hierro.

- Mediática: Es una realidad evidente que el tren ha estado alguna vez presente en las páginas de casi todos los medios de prensa escrita que se han publicado a lo largo de los últimos dos siglos, tanto en nuestro país como en el resto del mundo. Por tanto, llevar a cabo una referencia exhaustiva y pormenorizada de las publicaciones periódicas que a lo largo de la historia se han hecho eco en alguna ocasión de noticias relacionadas con el ferrocarril y del tratamiento en forma y fondo se ha hecho de las mismas, resultaría una labor de colosal magnitud y, en todo caso, pensamos que escasamente útil para otro fin que no fuera su mera catalogación.

- Temática: En torno al ferrocarril han existido una enorme variedad de aspectos que han condicionado su evolución o se han derivado de su propia existencia. Dentro de ese amplio abanico temático podemos mencionar, por ejemplo, cuestiones jurídicas, legislativas, políticas, económicas, técnicas, sociales, sucesos, etc. Esto redundará en la complejidad de la especialidad informativa que nos ocupa, al involucrar alrededor de ella muy diferentes disciplinas o sub-ramas de especialización.

A nuestro juicio, las razones arriba expuestas ponen claramente de manifiesto la gran magnitud del tema; en consecuencia se deriva la práctica imposibilidad de abarcar la globalidad universal del mismo, al menos dentro de los límites razonables de extensión de un trabajo como el que nos ocupa. Ciertamente, intentar acometer un estudio sobre el seguimiento informativo del tema ferroviario en todos los medios de prensa escrita, a lo largo de dos siglos, no digamos ya en todos los países del mundo, sino únicamente en España, se nos antoja una tarea prácticamente inacabable.

Partiendo de que nuestra intención es analizar con profundidad el tema objeto de estudio y extraer del mismo unas conclusiones claras y útiles, los motivos antes referidos nos llevan a acotar nuestro trabajo, orientándolo hacia el campo geográfico, temporal y mediático más próximo a nosotros. Así pues, nos centraremos en analizar el tratamiento informativo del tema ferroviario español en el diario *Abc* a lo largo del periodo comprendido entre 1975 y el año 2001.

Consideramos necesario justificar de una forma detallada las delimitaciones que acabamos de establecer, y para ello responderemos a una serie de interrogantes básicos que, pensamos, pueden aclarar el planteamiento general de este trabajo:

- 1.- ¿Porqué nos ocuparemos de la información ferroviaria en España, y no de todo el mundo o sólo en Europa? :
 - Es una cuestión que explicamos con anterioridad, pero sobre la que ahora queremos hacer hincapié. Desde un punto de vista cuantitativo, un análisis de este tema en el ámbito mundial nos llevaría a considerar un campo de estudio gigantesco y a todas luces excesivo. Limitar el mismo al continente europeo

reduciría bastante el mencionado campo, pero aún así seguiría siendo demasiado amplio, ya que la información sobre el ferrocarril y los propios hechos que la motivan están estrechamente relacionados con las características sociales, políticas y económicas específicas de cada país. Esta singularidad propia de cada una de las naciones acentuaría aún más la complejidad y extensión del estudio; por ello, y por evidentes motivos de proximidad, deseamos centrar el tema únicamente en España.

2.- ¿Porqué vamos a concretar nuestro análisis histórico en la época más reciente del ferrocarril español, y específicamente en la etapa 1975-2001? :

- Han transcurrido más de 150 años desde que surgieron en España las primeras iniciativas ferroviarias, y creemos que se trata de un periodo muy amplio para poder ser estudiado con la debida profundidad. Por otro lado, de cara a que nuestro estudio sea útil para entender cómo es actualmente la información ferroviaria, consideramos que un periodo de más de veinticinco años es margen más que suficiente para contextualizar históricamente esta especialidad informativa y constatar su evolución formal y de contenido hasta el momento presente. La elección del inicio de nuestro trabajo precisamente en 1975 se basa en dos razones fundamentales:

a) Fue el año en que se produjo el fallecimiento del general Franco, lo que abrió la puerta a una nueva etapa en la historia de nuestro país, con la desaparición del sistema político autocrático imperante desde el final de la guerra civil. El fin del franquismo marcó un *antes* y un *después* en España, pues dio paso al periodo de transición política del que se derivó la Constitución de 1978, garante de un régimen de libertades que introdujo grandes cambios sociales, económicos y políticos, con enorme y positiva incidencia en el campo del periodismo. Fruto de la Constitución fue también el nuevo sistema de organización administrativa, denominado Estado de las Autonomías. Estos cambios, como no podía ser de otra manera, tuvieron una incidencia notable en el ferrocarril y en el tratamiento informativo que del mismo empezaron a realizar los medios de comunicación, aunque éste, como otros cambios, se visualizó de una forma gradual, en paralelo al asentamiento de las propias libertades informativas. No sólo cambió el enfoque y la valoración de las

noticias sobre el ferrocarril, sino que también cobraron especial protagonismo algunos temas, como el laboral, que hasta entonces, y por motivos obvios, apenas había tenido relieve en la prensa.

- b) Desde la óptica estrictamente ferroviaria, 1975 fue también un año significativo, en primer lugar porque en él se produjo un hecho con notable valor simbólico: la finalización oficial de la tracción con locomotoras de vapor en RENFE, lo que objetivamente no tuvo una trascendencia fundamental, pero sí encerraba también esa idea de fin de etapa histórica que marcó este año el contexto general del país. Por otro lado, y en un nivel de importancia mucho mayor, en 1975 se cerró la etapa de *desarrollismo* iniciada con el Plan Decenal de Modernización de 1964, gracias al cual el ferrocarril español, relativamente repuesto de las secuelas de la guerra civil tras el Plan de Reconstrucción de 1949 y el Plan de Modernización de 1957, recibió un gran impulso inversor, que le permitió acometer un profundo proceso de renovación, continuado en el Plan Estratégico de RENFE 1972-1975. A pesar de las muchas actuaciones derivadas de estos planes, al comienzo de la etapa que analizamos en este trabajo, la situación de RENFE mostraba notorios problemas, especialmente debidos a la pérdida de cuota en el mercado del transporte y a la aparición de un alto nivel de déficit financiero, lo que unido a una creciente conflictividad laboral, dibujaba un escenario complejo, y por ello atrayente desde el punto de vista informativo.

3.- ¿Porqué realizamos un análisis informativo con una perspectiva nacional y no limitada a un ámbito regional concreto? :

- Aun existiendo noticias relacionadas con el ferrocarril cuya trascendencia no va más allá de lo puramente regional o incluso local, la propia naturaleza de este medio de transporte hizo que, desde sus inicios y en todos los países, se configurase, primero, como un sistema de articulación interregional, y más tarde nacional. Por este motivo, la mayor parte de los acontecimientos ligados al ferrocarril afectan a un espacio geográfico mucho más amplio de aquél concreto donde se generan, y de ahí el eco que los mismos han tenido y tienen en los diarios nacionales, lo que, nuevamente, nos llevó a plantear este trabajo sin restricciones regionales.

4.- ¿Porqué hemos escogido un medio de prensa escrita, y no radio o televisión?:

- Las referencias informativas al tema que nos ocupa son bastante más esporádicas y superficiales en los medios audiovisuales y, cuando aparecen, normalmente se basan en breves resúmenes de noticias previamente publicadas en la prensa escrita. Por tanto, ni la densidad, ni el tratamiento de la información sobre ferrocarriles en radio y televisión nos proporcionan un campo de estudio medianamente amplio y sustantivo si lo comparamos con el que ofrece la prensa escrita, y su hipotética realización tendría objetivamente un carácter muy complementario.

5.- ¿Porqué hemos elegido para realizar el análisis histórico el diario *Abc*?

- En primer lugar, el hecho de escoger un diario de Madrid se justifica por la importancia de esta ciudad como centro administrativo y económico de nuestro país, de lo que también se deriva su influencia determinante en el desarrollo del ferrocarril. Además, el *Abc*, como casi todos los publicados en nuestra capital, no es un diario de carácter local, sino de clara vocación nacional. Esto encaja con una de las premisas de nuestro trabajo: contemplar la historia y desarrollo de la información sobre el ferrocarril desde una perspectiva global española.

- Motivo fundamental para elegir *Abc* es que se trata del único diario madrileño que cubre todo el periodo de tiempo que vamos a analizar. Esto permite, estudiar la continuidad de la información ferroviaria, y constatar su evolución formal y de contenido sin salir de un mismo medio. Al mismo tiempo, es un periódico que ha tradicionalmente ha prestado bastante atención al tema ferroviario. Por todo ello, pensamos que es un excelente “termómetro” para medir el tratamiento la información sobre transporte ferroviario en España en el tramo final del siglo XX y los primeros años del XXI. Por otro lado, la elección de un solo medio nos permite concentrar y profundizar mucho más el análisis, y darle mayor grado de coherencia.

1.4. Hipótesis

El trabajo de investigación que abordamos parte de las siguientes hipótesis:

1.- Presumiblemente, el peso de la compañía RENFE puede ser decisivo en la orientación informativa del tema ferroviario, debido a que ejerce el monopolio de la gestión de este medio de transporte desde hace décadas. En general, se puede pensar que el tratamiento periodístico de este medio de transporte propende hacia el oficialismo, debido a la gran influencia que sobre el mismo ejercen las administraciones públicas, y en especial el Ministerio de Fomento.

2.- Es previsible que los temas relacionados con el ferrocarril con más relieve informativo sean aquellos que más interesan al poder político, mientras que aquellos aspectos más molestos o conflictivos pudieran quedar más eclipsados.

3.- Dado que el proceso de descentralización política en España se ha trasladado al ferrocarril, si bien su planificación general como medio de transporte sigue siendo competencia de la Administración central, es posible que en términos informativos, esto haya dado un giro informativo más local a los temas relacionados con el ferrocarril.

4.- Debido a la naturaleza técnica del ferrocarril, se puede presumir que el lenguaje de las informaciones que lo abordan resulta complicado y dificultoso.

1.5. Metodología

El estudio que abordamos se plantea delimitar el tratamiento ha llevado a cabo por un medio de comunicación de masas escrito: el diario *Abc*, sobre un área de especialización concreta, como es el transporte por ferrocarril, en todas sus derivadas socio-económicas e históricas. La naturaleza social e informativa del objeto nos obligará a aprovechar las metodologías propias de las Ciencias Sociales y de las Ciencias de la Información. Ambas se pueden complementar, armonizando su dirección hacia el mismo fin.

Las investigaciones científicas cuyo objeto es de naturaleza social, como es el estudio de la información especializada en transporte ferroviario, precisa actuaciones orientadas a conectar teoría y praxis, es decir, estos dos ámbitos científicos se unen en el estudio de la realidad. Ello implica observar con atención la dinámica de la realidad informativa, objeto de nuestro estudio, mediante la revisión y análisis de los elementos informativos que nos permitan profundizar en la realidad social-cultural y económica a la que vamos a dedicar nuestra atención.

Hemos partido de una primera fase dedicada a la delimitación terminológica, caracterización y definición del campo de estudio en todos sus componentes. Esta fase se ha visto completada por otra empírica, consistente en el examen de la realidad en la que se sustentaban dichos conceptos, o a la que hacen referencia. Ello ha permitido cumplir uno de los puntos de esta investigación, cual es ofrecer a los periodistas especializados algunas directrices de carácter orientador en cuanto al tratamiento informativo de los temas relacionados con el transporte, y en particular con el ferrocarril. Al tener el estudio distintos tipos de variables, el primer paso ha consistido en su definición y clasificación previa, localización y consulta de los fondos documentales relacionados con el tema tratado en cada momento.

Este análisis nos ha permitido, además de precisar el interés de las diferentes variables a examinar, confirmar la ausencia en nuestro país de estudios científicos y de investigaciones sobre el tratamiento informativo del transporte en general y del ferrocarril en particular. No obstante, gracias a la existencia de obras dedicadas al

estudio histórico-técnico del ferrocarril (insistimos que no de su tratamiento como materia informativa) hemos podido delimitar con un alto grado de precisión el campo de investigación, para obtener algunas conclusiones válidas. En tal sentido ha sido especialmente relevante la interconexión y encaje de los resultados del análisis informativo con los hechos de contexto ferroviario que se han producido en paralelo a lo largo del periodo de estudio.

La adecuada consecución de los fines del proyecto exigía la realización de diferentes estudios de campo que aportasen datos sobre la realidad que hacíamos objeto de este análisis; es decir, sobre la estructura material y formal de la información especializada en ferrocarriles. Para ello ha sido necesario hacer una breve pero exhaustiva aproximación histórica al periodismo especializado en esta área, que nos sitúa de forma concreta en el tema objeto del presente trabajo de investigación.

Tras clarificar los fundamentos conceptuales del proyecto, se ha llevado a cabo lo que constituye su base fundamental: la recopilación, catalogación y análisis de la mayoría de los textos informativos publicados a lo largo de veintisiete años en el diario *Abc* de Madrid sobre la actualidad ferroviaria. Se ha obtenido así una muestra de 4.474 informaciones, sobre la cual se realizan diferentes procesos analíticos, tanto de contenido como de comprensibilidad, cada uno con sus finalidades específicas, que nos han permitido obtener unas conclusiones detalladas, complejas y sistemáticas con un alto grado de fiabilidad, dada la gran amplitud de la muestra evaluada.

Desde el punto de vista de la mecánica procedimental, ha resultado básico el recurso a las herramientas informáticas que, por un lado, nos ha permitido llevar a cabo el almacenamiento y la recuperación de los datos que integran la muestra, y, por otro, su posterior tratamiento y edición final. En aras a clasificar correctamente los datos en registros a modo de fichas, llevamos a cabo con carácter previo el diseño de los campos adecuados para recoger las variables más significativas de cada uno de los textos informativos recopilados, justamente aquellas que nos iban a servir para extraer las oportunas conclusiones que confirmasen o negasen las hipótesis de partida.

Había que construir, por tanto, una plataforma homogénea, lógica, completa y adecuada a la finalidad perseguida. Siguiendo un criterio de clasificación temporal, se

crearon cuatro bases de datos de idéntico formato, correspondientes a cuatro etapas temporales que componen el periodo completo de estudio: años 1975-79, 1980-89, 1990-99 y 2000-01. Estas bases de datos han sido confeccionadas y actualizadas por medio de la aplicación *Microsoft Access*.

Una vez concluido el diseño del soporte e introducidos todos los datos de los textos informativos seleccionados, hubo que abordar el tratamiento de los mismos sobre la base de los objetivos marcados en cada tipo de análisis. Ello se logró mediante la realización de consultas con referencias cruzadas sobre las cuatro bases de datos mencionadas, que, asimismo, hubieron de diseñarse, ejecutarse y computarse por separado. Los resultados obtenidos en dichas consultas fueron volcados en tablas y gráficos, para su comprensión visual. Los gráficos han sido diseñados en la aplicación *Microsoft Excel*, tomando como asiento los valores y literales de las tablas numéricas editadas en documentos textuales a partir de las consultas de *Access* antes mencionadas.

Finalmente, se realizó la interpretación de todos los datos obtenidos, sobre la base de la propia experiencia y los conocimientos personales adquiridos a partir del seguimiento sistemático de la actualidad ferroviaria. La redacción de los textos definitivos se ha realizado también utilizando el procesador de textos *Microsoft Word*. Todo este sistema de trabajo fue posible gracias a la compatibilidad entre estas tres aplicaciones mencionadas, todas ellas pertenecientes a la “familia” *Microsoft Office*.

1.6. Fuentes documentales y bibliografía

La documentación es la base sobre la que pivota el proceso de gestación, realización y definición del presente trabajo. El planteamiento documental ha sido una tarea dificultosa, constante y fundamental, tanto en lo que se refiere a la delimitación del objeto a investigar, como de los objetivos a cumplir. La pieza sustancial para la realización de este estudio ha sido, como ya quedó dicho, la muestra informativa del diario *Abc* de Madrid, que es una recopilación minuciosa de la mayor parte de los artículos referentes al transporte por ferrocarril publicados durante el periodo comprendido entre los años 1975 y 2001.

La bibliografía histórica, técnica y económica sobre transporte y sobre ferrocarril es relativamente abundante, y por ello se han impuesto criterios de selección sobre cuáles eran los trabajos más interesantes a utilizar para contribuir al objeto de nuestra investigación. Respecto a los criterios sobre la inclusión de fuentes documentales en este estudio, se ha utilizado aquella bibliografía en la que resultaba más patente la relación, siquiera circunstancial, información-transporte-ferrocarril; con todo, las referencias encontradas han sido muy genéricas y escasamente significativas desde el punto de vista puramente informativo.

El estudio y análisis de los múltiples aspectos de la realidad ferroviaria han dado lugar a una bibliografía bastante amplia. Cosa muy diferente, como apuntábamos más arriba, ocurre con los trabajos sobre el tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria, inexistentes en nuestro país, más allá de algunas catalogaciones parciales y escasamente difundidas sobre publicaciones especializadas en este medio de transporte. Al analizar estos estudios dedicados al ferrocarril, se ha constatado que todos ellos se abordan desde la perspectiva puramente técnica. La información periodística sobre la actividad ferroviaria no aparecía más que en dimensiones tangenciales o insignificantes.

En relación con este apartado, debemos distinguir dos grandes bloques diferenciados de documentación:

A.- Documentación Bibliográfica: Libros y artículos científicos, obtenidos en diferentes fondos bibliotecarios, particularmente del Ministerio de Fomento, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y las facultades de Ciencias de la Información, así como de otras asociaciones e instituciones públicas y privadas relacionadas con el transporte ferroviario, como, por ejemplo, la biblioteca del Colegio de Ingenieros de Canales, Caminos y Puertos de Madrid.

B.- Documentación Hemerográfica: Ha sido especialmente abundante, ya que, como dijimos, sirve de base esencial para la realización de este análisis. Nos referimos tanto a la muestra informativa de la propia investigación como a una persistente y profunda consulta de periódicos y revistas en sus contenidos relacionados con el transporte, y en concreto con el ferrocarril. La importancia de este bloque de comunicación estriba fundamentalmente en su dimensión de actualidad y en ser baremo fiel de múltiples y significativos segmentos del entorno social.

CAPÍTULO 2.- Aproximación al concepto de Periodismo Especializado

2.1. Introducción

La consideración informativa del transporte ferroviario como periodismo especializado resulta, en principio, evidente, teniendo en cuenta la especificidad del tema, que se encuadra genéricamente en el área informativa económica, y dentro de la misma, más concretamente, en la sub-especialidad de transportes. No obstante, la actualidad ferroviaria posee numerosas facetas, algunas de las cuales atañen directamente a ámbitos como los sucesos, la cultura o la política, y que, además, suscitan buena parte del interés de los medios respecto a este medio de transporte.

Sin embargo, estas derivadas no-económicas de la información sobre ferrocarriles se producen de forma más discontinua y casual, al albur de acontecimientos puntuales, como puede ser un accidente de trenes o un debate parlamentario, y, aún así, su correcta interpretación informativa requiere unos conocimientos de carácter técnico-económico. En paralelo, tal como se desprende del análisis específico realizado en este trabajo, cuyas conclusiones se desarrollan en un capítulo posterior, y de la consulta continua de los diferentes medios de comunicación, se observa que de manera creciente y consolidada a lo largo de las dos últimas décadas, la tendencia general es situar la información sobre ferrocarriles en el apartado económico.

La información especializada constituye hoy uno de los grandes desafíos del desarrollo industrial. En información periodística se entiende por especialización, según Vicente Romano (1984, 87), “el conjunto de actividades encaminadas a la recogida, elaboración, transmisión y recepción de informaciones y conocimientos relativos a un área concreta del periodismo”.

Un elemento característico de la información especializada es la progresiva búsqueda de la utilidad, tanto en la cobertura temática como en su tratamiento. Se trata de contar la historia de la manera más atrayente y significativa, y que la misma tenga un interés práctico para el lector. En busca de una mayor proximidad al lector, se impone como método de trabajo el llamado “estudio del caso”, el relato con rostro humano, perfil o personaje. La historia vista a través de los ojos de uno de los personajes, o

partiendo del examen de una parte del conjunto narrada en escala ascendente: del plano particular al general.

Fernández del Moral y Esteve (1993, 180) afirman que “la especialización periodística responde a la especialización de los contenidos informativos, pero su cometido no se limita exclusivamente a la mera exposición de los hechos, sino que pretende profundizar en la fenomenología de los contenidos”. García Avilés (1996, 29) asegura que “establecer principios de la actividad periodística equivale a definir implícitamente la naturaleza teórica y práctica de la información. El análisis de los estándares permite configurar la noción de profesionalidad en función de cuatro principios básicos: veracidad, responsabilidad, objetividad y legalidad”. Según Derieux (1983, 136) “se designa generalmente por información objetiva al relato de los acontecimientos, considerado, o que se querría que así fuera, como perfectamente conforme con la realidad de los hechos: fiel, preciso, exacto y verdadero”.

La evidente complejidad que, al igual que a otras sociedades avanzadas, caracteriza a la actual sociedad española, la mayor necesidad de información de los lectores y la adopción de modelos informativos habituales desde mucho tiempo atrás en todo Occidente hace más clara la necesidad de periodistas especializados. Con ello se hace evidente la necesidad de formación de estos periodistas, porque, como subraya Calvo Hernando (1991, 17), “la demanda de las empresas periodísticas se dirige cada vez más hacia la especialización”.

El profesor Esteve (1993, 319) explica que “la especialización periodística surge como una exigencia de la propia audiencia, cada vez más sectorizada, y, por otra parte, como una necesidad de los propios medios para alcanzar una mayor calidad informativa y una mayor profundización en los contenidos”. Por exigencias de la audiencia o por cultura mediática, o por ambas cosas a la vez, la realidad es que las diferentes áreas de especialización han conseguido crear de su materia una necesidad informativa. El periodismo especializado emerge, por tanto, según señala Fernández del Moral (1983, 126), “como un reto a la misma esencia de la comunicación de masas, intentando hacer periodísticos fenómenos que no habían podido pertenecer a esta categoría”.

Es preciso tener en cuenta, como matizan Fernández del Moral y Esteve (1993, 13), que “especialización, en la actualidad, equivale a incomunicación, y contra esto nace el periodismo especializado, bien sea ejercido como un componente de un periódico o de una programación general, bien sea como periódicos o emisoras especializadas, intentaría precisamente ofrecer al público una visión en profundidad que la teoría de la responsabilidad demanda”.

2.2. Evolución histórica

A lo largo del tiempo, el ser humano se ha esforzado por mejorar su capacidad de obtener, asimilar y transmitir conocimientos e informaciones sobre su medio, es decir, la sociedad, e intercambiarlos con el resto de los hombres. El origen primigenio de la comunicación estuvo en el lenguaje no verbal, al que se siguió inmediatamente después, como es obvio, la lengua hablada. Ésta fue desde su aparición el vehículo principal de transmisión y conservación de conocimientos y costumbres, y en tal sentido, ha tenido la dimensión social el fomentar el trabajo, armonizar el grupo y vertebrarlo en la lucha contra las fuerzas naturales y en la toma de decisiones colectivas”. Con la evolución del lenguaje vino también la especialización, y la palabra dejó de ser mera cristalización del pensamiento y de la experiencia para servir, según la definición de la UNESCO (1983, 21), de “instrumento adaptado al quehacer humano para la transmisión de saberes distintos”.

Mas tarde apareció la escritura, que dio perpetuidad a la efímera vida de la palabra. La información se pudo fijar en el tiempo y en espacio, la evolución de la escritura permitió conservar los mensajes. Durante mucho tiempo, los conocimientos recogidos en los documentos escritos estuvieron reservados a los pocos sabios, seglares o religiosos, y a los administradores públicos que sabían leerlos y descifrarlos. El resto de la población mantenía la lengua hablada como medio para intercambiar informaciones, datos o experiencias.

La circulación de la información era, como en la actualidad, una manifestación de la sociedad organizada. Sin una difusión de información sería difícil imaginar los progresos de la administración, el comercio, la educación, la sanidad o el transporte, entre otros muchos aspectos de nuestra civilización. Ello, a pesar de que las informaciones, que continuaban teniendo un carácter restringido, eran aleatorias por las fuentes y por el público. Su objetivo principal se centraba en fortalecer la tradición y la autoridad, fomentar la pasividad y consagrar el orden establecido. Estas formas tradicionales de información institucionalizada han conservado hasta la actualidad algunos de sus rasgos más característicos, como son el servir como instrumento de

poder a quienes la controlan y canalizan, capaces de influenciar sobre aspectos concretos la acción social.

Durante la Edad Media, el núcleo de la información en Europa occidental giraba en torno al mensaje moral, nacido de una conciencia religiosa que utilizaba los medios de comunicación para la enseñanza de la doctrina, no para la transmisión de conocimientos nuevos, que por lo general estaban perseguidos. Esta situación se rompe en la Edad Moderna al coincidir el proceso de diferenciación intelectual y el de secularización. La información se convierte así en vehículo para la expresión de la personalidad y difusión de nuevos conocimientos y pensamientos, desligándose del dominio religioso y alcanzando a otras capas de la población. A ello contribuyó decisivamente el perfeccionamiento de la imprenta, invento conocido desde hacía siglos en China, que conquistó velozmente Europa y permitió la rápida reproducción de escritos e imágenes cuando era más necesario desde el punto de vista social e intelectual.

El paso de la palabra manuscrita a la impresa supuso un salto cualitativo que no puede compararse con el que se dio desde la comunicación oral a la escritura. El manuscrito tiene por su propia naturaleza un carácter privado, se dirige a un lector individual. El mensaje impreso, en cambio, se despersonaliza, se objetiva, aleja al emisor del receptor. Sin entrar de lleno en el campo histórico del Periodismo, debemos considerar que el paso del manuscrito a la imprenta, del producto ocasional al mensaje continuado, transcurre de manera paulatina y sin interrupciones, como un proceso no planificado pero imparable.

En muchas ocasiones, las noticias manuscritas recibían el nombre italiano de *Avvisi* (Avisos), ya que Venecia era una gran encrucijada comercial y, por tanto, un importante centro de difusión de estos escritos, que tomaron un considerable auge en el siglo XVI. Desde finales del siglo XV, los impresores editaron en forma de pequeños cuadernos de 4, 8 o 16 páginas las hojas de noticias que reproducían acontecimientos importantes y textos de algún aviso. Dichas hojas, llamadas Relaciones (*relationes* en latín) o bien *Occasionels*, en Francia; *Zeitungen*, en Alemania, y *Gazzetas* o *Corantas*, en Italia, se adquirían en librerías o a través de vendedores ambulantes.

La aparición de panfletos fue inmediatamente posterior a la de los libros, y poco después dieron paso a los primeros periódicos; éstos solían ser obra de una sola persona que cumplía simultáneamente las tareas de redactor, cronista y director. Este tipo de periodismo personal se mantuvo hasta bien entrado el siglo XIX, y se concebía más como una misión que como una profesión. Sin embargo, ya desde mediados del siglo XIX existen publicaciones de índole heterogénea, periódicos o revistas, en las que se observa una cierta especialización por áreas informativas y por públicos.

La prensa de masas no tardará en aparecer tras la revolución industrial. La necesidad de conocer el entorno y los nuevos conceptos filosóficos que alientan las libertades da lugar a una curiosidad popular desconocida hasta ese momento. Se acentúa entonces la diferencia entre periódicos de “calidad”, que leían las personas instruidas, y los llamados “populares” o “sensacionalistas”, enfocados a las clases con menos formación. La relación personal entre productor y comprador desaparece conforme se impone la producción de mercado, con su juego anónimo de oferta y demanda.

El proceso de industrialización provoca consecuencias más eficaces, imperceptibles y sólidas que las del proceso político. Como señala Jesús Timoteo (1987, 21), “este proceso que directamente da lugar a la sociedad de masas es inseparable e ininteligible sin la presencia generadora de los periódicos”. Desde 1870 empezó a funcionar una red de circulación informativa que cubría el mundo entero, estructurado como un sistema, con la consiguiente especialización de los contenidos. A mediados del siglo XX se extiende el periodismo gráfico, que con el cine, la radio y los nuevos canales, especialmente Internet y el entorno Multimedia, conforman el espectro mediático de nuestros días y ha obligado a una especialización tanto en los contenidos como en la acomodación formal de los mensajes a las características de cada medio. Es de esperar que a medio plazo todas estos cambios, aún recientes, conduzcan hacia un mayor rigor y más idónea satisfacción de la demanda informativa, aunque ello todavía está por ver.

2.2.1. Desarrollo del concepto de Información Periodística Especializada

El concepto de Información Periodística Especializada va íntimamente ligado a la necesidad de hacer accesible para el gran público, por medio de un lenguaje adecuado a tal fin, los conocimientos científicos o profesionales que tiene derecho a conocer de forma clara y veraz. Por ello, el periodismo especializado no debe caer en el tecnicismo, sino más bien adecuarse a las audiencias no profesionales, y ello, como matizan Fernández del Moral y Esteve Ramírez (1993, 86), “sin bajar la calidad de contenido informativo”.

Para Vicente Romano (1984, 87), “la especialización es el resultado del desarrollo de la producción y la consiguiente división del trabajo, que ha conducido a la automatización de diferentes fases y aspectos de la producción material e intelectual”.. Por su parte, Orive y Fagoaga (1974, 75) indican que la especialización “puede ofrecer el soporte capaz de encauzar la nueva vertebración que necesita el periodismo en una sociedad que nunca ha gozado de una utilización tan amplia y diversa de los grandes medios de difusión, y cuando la información está propensa a concentrarse en una pequeña parte del espectro de opiniones posibles”.

Señalan Fernández del Moral y Esteve Ramírez (1993, 95) que los receptores de la información “quieren una mayor especialización basada en contenidos tratados con calidad profesional”. Ello es así, porque el público especializado, a pesar de su dispersión y heterogeneidad, está compuesto por personas que tienen intereses comunes o gustos semejantes, que los llevan a buscar mensajes hasta cierto punto homogéneos, bien tratados y adecuados a su nivel de conocimiento.

El concepto de información periodística especializada se considera desde el punto de vista teórico como una rama de la profesión de escritor que cubre tanto el periodismo técnico como la escritura sobre otros trabajos especializados, de tal forma que en la figura del escritor especializado se funde una actitud especial para la escritura, junto con un conocimiento técnico de la materia sobre la que se escribe.

López de Zuazo (1976, 149) considera al periodismo especializado como aquél “que ofrece información para un público concreto”, mientras que para Vicente Romano (1984, 87) la especialización “es el conjunto de actividades encaminadas a la recogida, elaboración, transmisión y recepción de informaciones y conocimientos relativos a un área concreta del periodismo”.

Finalmente, Martínez Albertos (1983, 284) distingue entre prensa especializada y periodismo especializado: “la prensa especializada está constituida normalmente por revistas de periodicidad amplia y en muchas ocasiones sin periodicidad rigurosamente observada; va dirigida a profesionales concretos, especialistas en una determinada actividad científica. Estas publicaciones recogen, fundamentalmente, comunicaciones e informaciones de trabajo. Pero al lado de estas revistas aparece el verdadero periodismo especializado, que se dirige a un público teóricamente tan amplio como puede ser la audiencia global de cada periódico”. Martínez Albertos (1974, 319), concluye que “el periodismo especializado se extiende a todas y cada una de las secciones que integran un periódico: política local, nacional, internacional, economía, deporte, espectáculos...”.

2.2.2. El lenguaje en la Información Periodística Especializada

Dice Núñez Ladeveze (1977, 58) que “la elaboración de la información como mensaje exige una especialización en redacción periodística y un intermediario profesionalizado”. Esto nos lleva a lo que Martínez Albertos (1983, 206) denomina “las notas ideales del lenguaje periodístico”, que son generales para todo el profesional de la información. Volviendo a Núñez Ladeveze (1991, 158), “ el problema real estriba en no perder la exactitud, la precisión terminológica y la densidad informativa al expresar en la práctica cultivada del lenguaje sus contenidos específicos”.

La combinación simultánea del lenguaje científico-profesional con el periodístico representa un gran reto para el periodista especializado, de forma que, sin desvirtuar los contenidos informativos, éstos sean entendibles para el receptor. Para conseguirlo, se ha de conjugar la especialización lingüística propia del área de especialización concreta, con la claridad expositiva propia del lenguaje periodístico y necesaria para redactar una información rigurosa pero inteligible para la audiencia, sea ésta especializada o no.

La solución más eficaz en el uso del lenguaje por parte del periodista especializado es conjugar la claridad con el rigor, lo sencillo con lo culto, ya que el público objetivo tiene un cierto nivel intelectual; ello sin caer en la tentación de informar para círculos elitistas, puesto que, dado su reducido número, se haría un flaco favor a la divulgación, entre la que se cuenta la información de transporte y en concreto la referida al ferrocarril. La realidad es que la información demasiado anclada en su carácter especializado ha concedido una importancia menor a las técnicas de expresión periodística, en el convencimiento de que los contenidos del texto son un mensaje insuficiente por sí solos para el conjunto de los lectores interesados en ella. No puede olvidarse el interés general que suscitan los temas técnicos, acentuado en el caso del transporte ferroviario por las múltiples facetas que involucra (servicios, sucesos, industria, tecnología, política, etc.), lo cual debe obligar sin duda a un esfuerzo de adaptación.

El periodista especializado, como señala Martínez Albertos (1983, 16), se caracteriza por dos funciones: “a) maneja información de índole técnica y especializada, y b) trata esta información y la da a conocer en forma de mensajes periodísticos”. Y estos mensajes también deben profundizar en los procedimientos por los que los contenidos especializados acceden a los medios.

Según Porzig (1974, 282), “el periodista es un intermediario no sólo entre la fuente y el origen de la información y el destinatario, sino también entre diversas prácticas lingüísticas, concretamente entre quienes producen la información y la reciben”. En este sentido, hay que tener en cuenta, como recuerda Núñez Ladeveze (1991, 131), que “comparados con los destinatarios de la información, son pocos quienes la producen; pero el modo, el estilo y el léxico de quienes producen la información son transmitidos por los periodistas e influyen, después, en los destinatarios”. La necesidad de adaptación del lenguaje especializado al lenguaje generalista en la información es clave para el periodista Félix Monteiro (1985, 335), quien sostiene que “el lenguaje generalista es una exigencia que impone el desbordamiento de los actuales límites, porque ha entrado en quiebra la idea de que se trata de una información de elite, dirigida casi en exclusiva a un reducido número de destinatarios”.

Los elementos que van en contra del buen estilo periodístico, según Martín Vivaldi (1987, 37), son “la oscuridad: de pensamiento y de expresión; la verborrea poco significativa; la inexactitud y la vaguedad en la expresión; la imprecisión en la estructura de la frase; lo artificioso y rebuscado en la elección de la palabra y de la frase; la afectación; la vulgaridad; la innecesaria amplitud; la monotonía; la torpeza expresiva; el tono gris o incoloro; la arritmia; la cacofonía y la incorrección gramatical”. Cuando los periodistas caen en la trampa de un lenguaje técnico muy especializado convierten a los periódicos en incompresibles boletines para expertos.

2.2.3. Definición de Información Periodística Especializada

Los profesores P. Orive y C. Fagoaga (1974, 69) profundizan en esta idea, y afirman que “la especialización periodística es aquella estructura que analiza la realidad proporcionando a los lectores una interpretación del mundo lo más acabada posible, acomodando el lenguaje a un nivel en que se determine el medio, y profundizando en sus intereses y necesidades”. El mismo profesor Orive (1977, 99) completa esta definición explicando que la especialización periodística “es aquella concepción que se presenta la realidad tal y como acontece y que, a su vez, promueve una interpretación profunda de los acontecimientos, acomodando el lenguaje del medio de comunicación colectiva utilizando a los acontecimientos y necesidades de la audiencia”.

Fernández del Moral y Esteve Ramírez (1993, 100) definen la Información Periodística Especializada como “aquella estructura informativa que penetra y analiza la realidad de una determinada área de la actualidad a través de las distintas especialidades del saber, profundizando en sus motivaciones; la coloca en un contexto amplio, que ofrezca una visión global al destinatario, y elabora un mensaje periodístico que acomode el código a un nivel propio de la audiencia, atendiendo a sus intereses y necesidades”.

Para Muñoz Torres (1997, 40-41) la Información Periodística Especializada es la “Disciplina que estudia la producción de mensajes informativos que divulgan las distintas especialidades del saber humano, de manera comprensible e interesante, al mayor número posible de personas, con el fin de dotar sentido a la realidad a través de los medios de comunicación”.

Quesada (1998, 18-19) completa las anteriores concepciones considerando tres vías de especialización en el periodismo moderno: especialización por contenidos, por sectores de audiencias y por medios de comunicación. En tal sentido, entiende por periodismo especializado “el que resulta de la aplicación minuciosa de la metodología periodística a los múltiples ámbitos temáticos que conforman la realidad social condicionada siempre por el medio de comunicación que se utilice como canal, para dar respuesta a los intereses y necesidades de las nuevas audiencias sectoriales”.

2.3. La metodología de las ciencias sociales en el periodismo especializado

El periodismo se engloba dentro de las Ciencias de la Información, y éstas entran en el campo de las llamadas Ciencias Sociales. Lógicamente, su aplicación práctica tiene necesariamente muchas similitudes con otras ciencias, como la sociología, la psicología o la economía. Estas afinidades son más notables con unas ciencias que con otras, y depende de los temas tratados o la metodología empleada que dicha semejanza sea más o menos manifiesta. En general, los temas de que se ocupa el periodismo son similares a los de otras Ciencias Sociales, pues el terreno de actuación del periodismo es el hombre, sus relaciones, sus comportamientos y su impacto en el mundo que habita.

Las técnicas empleadas por los periodistas para extraer información no son muy diferentes de las que utilizan los sociólogos y psicólogos, aunque cada uno se fije en distintos aspectos e interprete los hechos desde distinto punto de vista. La observación directa de los acontecimientos y la entrevista personal son dos métodos empleados con mucha frecuencia por unos y otros. La actitud de los profesionales también es afín; la descripción de los acontecimientos o de los comportamientos que han observado, la valoración o la interpretación siguiendo unos cánones más o menos fijos.

En cualquier caso, existe una gran diferencia entre el periodista y el investigador social. El periodista trabaja con fuentes, y muchas veces se cree lo más verosímil sin comprobación metódica, mientras que el investigador social trata de verificar lo que se dice. El periodista no debe tener miedo a buscar apoyo en los datos para cambiar los estereotipos o suposiciones populares. De hecho, si se utilizaran nuevos métodos, nuestra realidad probablemente sería diferente. El informador técnico-científico ha de apoyar los datos comprobándolos exhaustivamente, aunque vayan contra la visión convencional. El científico social se basa en el análisis de los datos y no en el sentido común –visión convencional-, por lo que tiene que buscar, contrastar y verificar datos para atender a la auténtica relevancia, y no ofrecer un mero contraste de puntos de vista. Es decir, investiga para tener argumentos técnicos que le permitan valorar positivamente o negativamente los datos. No se trata sólo de dar noticias de lo que los científicos, técnicos y profesionales llevan a cabo, sino de ser capaces de utilizar las mismas técnicas que éstos para poder analizar su trabajo con profundidad.

Lógicamente, existen divergencias entre el periodismo y otras Ciencias Sociales. La función del científico es explicar los fenómenos de modo general y establecer leyes universales válidas. El periodista pretende explicar hechos particulares, narrar los mismos ateniendo a determinadas normas, analizar e interpretar la realidad y valorarla, pero los criterios universales los toma prestados. La actitud de los profesionales del periodismo y el resto de las Ciencias Sociales tiene como nexo común que ambos describen lo que observan, si bien, mientras el científico quiere explicar una teoría general, el periodista prefiere particularizar, con la mayor precisión y análisis, pero sin acuñar teorizaciones genéricas.

2.3.1. Desviaciones informativas

El acercamiento entre el periodismo y las Ciencias Sociales puede dar lugar a algunas desviaciones en el trabajo del informador especializado:

- Las cifras, los resultados de las encuestas o los contenidos de los informes no tienen ningún valor por sí solos, sino que adquieren relevancia y significado en un contexto, y es dentro del mismo donde deben interpretarse. No hacerlo así puede inducir a errores graves, que se verían enmascarados por datos verdaderos aunque erróneamente interpretados.
- La búsqueda de la noticia, el afán de que sea impactante, la velocidad con la que trabajan los periodistas y la competencia entre medios pueden dar lugar a que el informador caiga en la trampa de exagerar o desenfocar el análisis de algunos datos para que la noticia tenga más gancho.
- El periodista especializado corre el peligro de adentrarse en exceso dentro del campo de su especialización y terminar confundiendo su función. El esfuerzo necesario para comprender los temas sobre los que debe informar le convertirán en un experto capaz de analizar con profundidad los datos que se le ofrecen, pero en ese proceso se arriesga a perder capacidad de comunicación. El periodista especializado no debe ser tanto un analista como un intérprete del especialista, que comprende los datos científicos y sabe

valorarlos y exponerlos de un modo más comprensible para el público mediante un código lingüístico adecuado.

- Entre los periodistas no se acepta de buen grado que detrás de una investigación no haya novedades. Resulta muy difícil no caer en la tentación comercial de descubrir hechos novedosos donde no los hay.
- Como inexpertos en métodos científicos, los periodistas confunden con frecuencia un estudio que sólo tiene una hipótesis con una investigación que presenta pruebas concluyentes. Así, muchas informaciones presentan como un gran avance científico una investigación que dentro del campo de la técnica es tomada, simplemente, como un buen planteamiento, y además, el empleo del lenguaje sintético propio del periodismo contribuye a magnificar aún más estas informaciones.
- A pesar de la rigidez del método científico y de la constancia y profesionalidad de los científicos, no siempre la ciencia se practica con rigor. El periodista especializado debe saber cuándo esto es así, pues la ciencia mal practicada no es excusa para el mal periodismo.
- Los periodistas aman las predicciones y tienen una tendencia innata a pensar que se pueden imponer reglas incluso donde es imposible encontrarlas. Muchas veces se producen variaciones de los datos reales por casualidad, sin que existan explicaciones. Los científicos no se apresuran a valorar estos datos sin otras investigaciones más precisas, pero los periodistas se arriesgan a difundir la noticia.

2.4. Condiciones y aptitudes del periodista especializado

En la fase actual de intensa concentración que atraviesan los medios de comunicación de masas, es cada vez mayor la exigencia de la preparación científica de los futuros periodistas. La movilidad profesional, el estatus social y la seguridad en el puesto de trabajo dependen también de la calidad de la formación. Asimismo, la creciente complejidad y diferenciación existentes en los campos profesionales reclaman el aumento del nivel de capacitación del informador y una concreción y profundización de sus conocimientos.

Las condiciones que debe cumplir un buen periodista especializado, según CIMPE-OEA (1976, 63), son las siguientes:

- Capacidad de observación
- Sentido periodístico, es decir, la condición personal que permite al profesional visualizar el modelo periodístico que hará.
- Cultura general
- Claridad de pensamiento. Cuando uno piensa con claridad, se expresa con exactitud.
- Sentido ético, que implica:
 1. Distinguir el perjuicio que el avance científico o tecnológico puede inferir a la sociedad.
 2. Eliminar la apología de los delitos, los narcóticos, la violencia y los totalitarismos.
 3. Respetar las fronteras de honor, las dignidad y la vida privada de las personas.
 4. Atribuir el crédito por una idea o innovación solamente a quien en realidad corresponde.
 5. Mantener lealtad a las grandes aspiraciones nacionales y objetivos supremos de la comunidad.
 6. Atender al dictado de la decencia y las buenas costumbres
- Entusiasmo y curiosidad
- Buena memoria

- Organización

Resulta difícil hablar de calidad en cualquier campo del periodismo especializado sin una formación profunda de sus actores. Quizás por ello, a los nuevos profesionales de la información se les exige cada vez mayor preparación específica correspondiente a su área de especialización. Puede decirse, como explica Esteve (1993, 319), que “ha finalizado ya la era del periodista generalista capaz de exponer cualquier hecho informativo, para entrar en la era del periodista especializado con capacidad para abordar una información específica con profundidad”.

El Informe Mac Bride (1980, 56) expone: “los profesionales de la comunicación desempeñan un papel cada vez más importante a medida que va progresando la comunicación en todos los campos, y no es sorprendente que sean cada vez más numerosos, que su competencia resulte cada vez más diferenciada y que sus funciones tiendan a especializarse y a diversificarse. La competencia que se requiere para el ejercicio de todas estas especialidades aumenta constantemente en un mundo en constante evolución”.

2.5. La investigación en el periodismo especializado

El saber especializado no basta por sí sólo. La profesión periodística, más que las demás, requiere otras cualificaciones igualmente importantes. Entre ellas caben destacar la capacidad crítica e investigadora y la capacidad lingüística para comunicarse con el receptor e interesado. El periodista especializado debe informar y explicar lo que sucede, sea en el ámbito de los hechos o de las ideas, siempre con la máxima objetividad, claridad y sencillez. Para ello está obligado a tener una cualificación ética, puesto que cada observación no verificada puede atentar contra la moral o el interés social y/o afectar a los comportamientos individuales, resultando más perjudicial que benéfico.

El profesor Giner (1988, 32) defiende un periodismo de precisión fruto de una cultura investigadora que impregne todas las actividades informativas de un medio, y que consiste “no tanto en crear equipos de investigación como extender al trabajo cotidiano las exigencias del rigor”, porque en su opinión “un periodismo que se limita a la rutina de las notas, ruedas de prensa y comunicados convierte al redactor en un profesional controlado a distancia por las fuentes”. Giner abunda en esta idea afirmando que “el oficio del periodista no puede limitarse a ser un conducto inerte, sin filtros ni tornasoles. Hay que investigar, porque no hay periodismo sin investigación”.

Los periodistas se ven sometidos a unas tensiones y controles en el ejercicio profesional provenientes no tanto de los directores de los medios, sino de los propietarios de los mismos, que, obviamente, actúan movidos por intereses ajenos a la profesión y al mundo de la comunicación. Por otra parte, las redacciones de muchos medios de comunicación se han visto tan mermadas que los profesionales están trabajando en unas condiciones precarias, con poco tiempo y escasos medios para la investigación y el análisis, factores que son claves para una correcta elaboración informativa. Además, los medios han reducido de forma notable las plantillas, en busca de mayor rentabilidad, y son menos los profesionales que han repartirse el mismo trabajo, lo que inevitablemente redundará en una merma de calidad en el producto final.

CAPÍTULO 3. Desarrollo e incidencia de la información económica

3.1 Introducción

En el capítulo anterior se hizo referencia al encuadre fundamentalmente económico de la información ferroviaria, que se ha ido afianzando como perspectiva dominante en la visión periodística de esta materia a lo largo del tiempo, aunque, ciertamente, este medio de transporte presenta otras facetas diferentes, lindantes con la política, la cultura, la sociedad, la historia o los sucesos, que también se contemplan en este trabajo. Así pues, considerado que el ferrocarril, de manera sustancial, pertenece a la muy prolífica familia informativa económica, y dentro a la rama o subespecialidad de transportes, nos interesa analizar las características básicas tanto de la información económica en general, como de la información sobre transportes. Con ello conseguiremos entender mejor y situar de una manera más clara, dentro de su contexto general, el objeto central de nuestro estudio.

El tratamiento periodístico del ferrocarril presenta especificidades propias, y también tiene muchas características comunes con las de otros sectores del transporte, que a su vez tienen rasgos particulares. Igualmente, como parte que es de la información económica, la dedicada expresamente a temas ferroviarios comparte antecedentes históricos, criterios de utilidad, pautas de trabajo, rasgos metodológicos y lingüísticos, estilo, fuentes, e incluso unas carencias y disfunciones, de las que participan a la vez todas las áreas informativas económicas. Este es el motivo fundamental por el que nos interesa detenernos a analizar, siquiera en sus rasgos básicos, el desarrollo e incidencia de la información económica.

3.2. Antecedentes históricos de la prensa económica

Los precedentes de la información económica se sitúan hacia finales de la Edad Media. En esta época, los comerciantes ya habían establecido cauces de comunicación sistemáticos para favorecer los intercambios mercantiles, a través de los cuales conocían aspectos básicos de gran incidencia en su actividad, como listados de precios, estados de haciendas, situación política de los países con los que comerciaban, etc. Por lo menos desde el siglo XIV, las noticias se habían convertido en una auténtica mercancía, y los noticieros (*Nouvellistes* en Francia o *Menanti* en Italia) organizaron servicios regulares de correspondencia para los príncipes y para los mercaderes. A estas noticias manuscritas se les daba también el nombre italiano de *Avvisi* (avisos), por influjo de la ciudad de Venecia, que era el más importante centro de difusión de estos escritos.

El invento de la imprenta por parte del alemán Gutenberg, ocurrido en el año 1450, posibilitó la reproducción de hojas de noticias que daban cuenta de acontecimientos importantes y, además, incluían textos de algún aviso bajo la forma de pequeños cuadernos. Estos impresos se conocieron con diversos nombres: relaciones (*Relationes* en latín), *Occasionels*, en Francia; *Zeitungen*, en Alemania; *Gazzetas* o *Corantas*, en Italia, y *Avisos de Acontecimiento*, en España. Estas hojas dieron paso con el transcurso del tiempo a los llamados los *Precios Corrientes*, que incluían listados de precios y notas informativas sobre aspectos comerciales.

En los siglos XVI y XVII los *Avisos* proliferaban ya en Italia, España e Inglaterra, e incluían listas de precios de las mercancías que se vendían en las ciudades, especialmente en los puertos de mar desde donde salían los barcos mercantes. A comienzos del XVIII, siglo caracterizado por su impronta económica, aparecen los primeros periódicos comerciales y financieros que pueden merecer tal etiqueta; entre ellos destacan los ingleses *Daily Courant* y *Daily Advertiser*, y especialmente el francés *Le Journal Economique*, fundado en 1752 por Boudet y considerado el primer diario económico del mundo. En el resto de Europa brillaban otras cabeceras como *Staats und Gelehrte Zeitung del Hamburggischen*, en Alemania, y *El Correo Mercantil de España y sus Indias*. Estos periódicos contribuyeron a impulsar la vida económica contemporánea y el crecimiento de las ideas modernas.

3.2.1. Génesis de la prensa económica española

El principal enclave comercial del siglo XVI español fue el puerto de Sevilla, desde donde salían y entraban los barcos con destino y origen en América. Según Coca y Diezhandino (1991, 55), La intensa actividad mercantil que allí se desarrollaba favoreció la proliferación de “hojas económicas en forma de avisos, relaciones, hojas volantes, cartas, hojas de noticias, manuscritas primero e impresas después”.

Habría que esperar hasta el año 1752 para que viese la luz el primer periódico económico nacido en España, que adoptó el aparatoso nombre de *Discursos Mercuriales Económico-Políticos*, y en realidad era una copia del francés *Journal Economique*. Seis años después, el 1 de febrero de 1758, apareció el *Diario de Noticias, Curioso-Erudito y Comercial, Público y Económico*, que publicaba los avisos de pequeños anuncios mercantiles a modo de guía comercial. Este periódico adoptó posteriormente la denominación de *Diario de Madrid*, cambiada en 1918 por la cabecera *Diario Oficial de Avisos de Madrid*.

Debido al afán reformista que presidía la época *ilustrada*, y también a la influencia de las Sociedades Económicas de Amigos del País, el periodismo económico era el campo más poderoso de la prensa del siglo XVII español, aunque sus contenidos se limitaban casi exclusivamente a la información sobre productos, mercados y precios. En 1792 comienza a editarse el *Correo Mercantil de España y sus Indias*, que salió a la luz por iniciativa de Diego María Gallard y Eugenio Laguna , y cuya vida se prolongó hasta 1808. Esta publicación, según Enciso (1958, 83), estaba concebida “para ilustrar a los hombres de negocios y cooperar en el restablecimiento nacional”. Se proponía aunar la difusión de conocimientos eruditos, técnicos y económicos con las orientaciones prácticas. Otro aspecto destacado del *Correo Mercantil* fue su notable componente oficialista, pues estaba vinculado a la Secretaría de Balanza, organismo de la Administración estatal.

3.2.2. La consolidación de la prensa económica burguesa

En el siglo XIX tuvo lugar el afianzamiento de la información económica impulsada por la burguesía dominante en Europa y en América, así como en las colonias establecidas por estas naciones. Como señala Timoteo Álvarez (1987, 75), “la creciente intervención política en el desarrollo económico internacional empuja a los grupos económicos de cualquier tipo a estar presentes en los periódicos que pudiesen influir en la toma de decisiones”. En el siglo XIX se produjo, también, la consolidación del periodismo económico español. No obstante, la actividad informativa de la época no estaba profesionalizada, pues los periodistas compatibilizaban este oficio con otro tipo de actividades, como la literatura, la política o el Derecho.

Tras la derrota de Napoleón en 1815, la pérdida de la hegemonía francesa convirtió a Londres en la capital financiera de Europa. Así las cosas, aparecieron en Inglaterra diversas publicaciones económicas de gran solvencia y prestigio, que fueron el germen de las actuales. En 1817 nació la revista *The Times*, de la mano de Thomas Massa Alsager, y en 1843 aparece *The Economist*, fundada por James Wilson, parlamentario y ex-secretario del Tesoro. James Wilson era un representante típico de la clase media industrial de la época. Forjó su pensamiento y su revista en la idea clave del libre comercio, que desarrollaron Adan Smith, Edmund Burke y David Ricardo a partir de las teorías de Locke y se impuso en Inglaterra en el primer tercio del siglo XIX.

La teoría del libre comercio dio lugar a la aparición de un estilo de periodismo económico diferente al anterior. La demanda de información económica y financiera fue tal que pronto aparecieron en Londres dos diarios especializados y competidores entre sí: *Financial News* (1884) y *Financial Times* (1888), que se fusionaron en 1945 manteniendo como nombre único la cabecera de éste último. El diario *Financial Times* es el buque insignia de la prensa financiera en nuestros días, y como curiosidad, ha impuesto por mimetismo el color salmón del papel de impresión como característico de la prensa económica.

La fuerte depresión de finales del siglo XIX condujo a la primera crisis industrial moderna, y dio lugar a una gran concentración de capitales en las principales bolsas. Al

calor de esta actividad aparecieron muchas publicaciones económicas, que implantaron secciones especializadas de economía, bolsa y finanzas. Esto mismo ocurrió en España, aunque con cierto retraso. Las cabeceras decimonónicas más representativas del periodismo económico fueron *El Diario Mercantil y Económico de Cataluña*, *El Diario Mercantil y Económico de Palma*, *El Correo Político y Mercantil de Sevilla*, *El Diario Mercantil de Cádiz* y *La Gaceta Extraordinaria del Comercio de Cádiz*. Por fin, en el año 1901 nace *El Financiero*, primer periódico moderno especializado en economía.

En Estados Unidos, el XIX fue el siglo del periodismo económico por excelencia. Dow Jones y Bergstresser fundaron en 1882 la agencia de noticias *Dow Jones Company*, que editó un boletín llamado inicialmente *Customers Afternoon Letter*, rebautizado en 1889 como *The Wall Street Journal*. El nacimiento de *The Wall Street Journal* coincidió con el final de la guerra civil norteamericana, que dio lugar al auge de la Bolsa de Nueva York, impulsado por las cotizaciones de las empresas relacionadas con la minería, el ferrocarril, la industria y el sistema financiero.

A partir del 21 de abril de 1899 *The Wall Street Journal* comenzó a publicar en unos editoriales con el nombre de *Examen y perspectivas*, cuyo autor era el propio Dow, en los cuales, por primera vez en la historia del periodismo económico, se analizaba técnicamente el comportamiento bursátil con un lenguaje claro, conciso y divulgador. Tal fue la aportación de Dow Jones respecto a la comprensión de la actividad bursátil, que adoptó su nombre el índice utilizado para medir las fluctuaciones de los valores en la Bolsa de Nueva York (el famoso índice Dow Jones).

The Wall Street Journal cambió de propietario en 1902, y en 1940 se hizo cargo del mismo Bernard Kilgore, verdadero responsable de gran crecimiento experimentado por el rotativo. *The Wall Street Journal* y *Financial Times* son en la actualidad los dos diarios económicos más influyentes del mundo, y han servido como modelo a otros muchos en diferentes naciones. Ya en el siglo, XX apareció en Estados Unidos un nuevo gran periódico de información económica: *The Washintong Post*, propiedad desde 1933 de la familia Meyer, que ha continuado a su frente hasta nuestros días.

Como consecuencia del *crack* del año 1929, la prensa económica de Estados Unidos empezó a ofrecer una visión más analítica e interpretativa de los

acontecimientos, con una perspectiva más utilitaria, y a utilizar profusamente los servicios de documentación. Como señala Galdón López (1994, 91), “en esta época aparecieron fórmulas periodísticas que sirvieron para ampliar las funciones informativas y, por tanto, las documentales”. Este giro en el tratamiento informativo se extiende también a la prensa europea y, asimismo, a la española.

3.2.3. El periodismo económico en la España moderna

La prensa económica y financiera no tuvo en España el gran desarrollo que adquirió otros países del continente europeo y en Estados Unidos. No obstante, entre finales del siglo XIX y el primer tercio del XX encontramos algunos exponentes de publicaciones españolas especializadas en este campo, entre los que destacan la revista *El Economista* y el ya mencionado diario *El Financiero*.

El Plan de Estabilización de 1959 marcó el punto de partida de la información económica moderna en nuestro país. El público comenzó a demandar con regularidad noticias de este tema, si bien, en muchas ocasiones, la censura política de la época la desenfocaba en tal modo que no se sabía si era económica, social o laboral. Un año antes de implantarse el mencionado Plan, en 1958, apareció el semanario *Actualidad Económica*, que se mantiene hasta nuestros días. A finales de los años sesenta se fundó el segundo diario económico de nuestro país, cuya cabecera adoptó el nombre de *3E*, y apenas tuvo un año de vida. Después apareció la revista *Desarrollo*, en papel salmón y formato tabloide, siguiendo el modelo inglés. Esta revista tuvo al frente de su redacción a José María Revilla, y en la misma colaboraron periodistas que seguían una línea crítica con respecto al régimen político imperante en aquél momento.

La televisión y las emisoras de radio públicas no se ocupaban habitualmente de los temas económicos; sólo los incluían en sus noticiarios con motivo de acontecimientos de gran calado, como devaluaciones monetarias, entrada en vigor de los Planes de Desarrollo e inauguraciones de obras públicas (como por ejemplo, y muy significativamente, las que afectaban al ferrocarril). También tenían lugar apariciones en televisión de determinados ministros, que normalmente eran entrevistados por Victoriano Fernández Asís, influyente periodista gallego que tuvo gran vinculación con

la información ferroviaria, pues fue el primer director de la revista *Vía Libre*, editada desde 1964 bajo el auspicio de RENFE.

En los diarios de los años sesenta, incluso aquellos que tenían difusión nacional y una tirada considerable, como el *Abc*, se daba todavía mayor importancia a la llamada “información financiera” que a la estrictamente económica. Las crónicas de la Bolsa y las noticias remitidas por las empresas que cotizaban en ella ocupaban la mayor parte de un espacio. *La Vanguardia*, *El Correo Español*, *La Gaceta del Norte* e *Informaciones* – que creó en los años setenta en suplemento mensual de economía conocido como “las páginas amarillas”-, fueron los primeros periódicos que comenzaron a realizar un tratamiento moderno de la información económica en nuestro país.

La recesión provocada por el alza de los precios del petróleo en 1973 tuvo efectos informativos, pues acrecentó el interés del público hacia los temas de la economía. Aumentaron las publicaciones especializadas y se afianzó la importancia de las secciones económicas en los diarios de información general. Con la llegada de la Transición, se dió un paso más en la misma dirección, y aparecieron nuevas publicaciones diarias especializadas, entre las que destaca *Cinco Días*, que vio la luz en 1978.

En el año 1979, la segunda gran subida de los precios del petróleo generó una nueva crisis y abrió otra etapa de monetarismo y ajustes severos. La información económica adquirió así un nuevo protagonismo, en un momento en que España se hallaba en plena ebullición política, a punto de abordar un cambio de gran calibre, como iba a ser la llegada al poder del gobierno socialista en 1982. Los nuevos gobernantes inician a comienzos de su mandato un proceso de reconversión industrial, que generan una oleada de protestas y una gran conflictividad laboral, con el consiguiente aumento de la demanda informativa.

En el campo de la prensa diaria destaca la salida a la calle en 1986 de *Expansión*, editado por el grupo Recoletos, al igual que *Actualidad Económica*. En 1989 comenzó la publicación de *La Gaceta de los Negocios*, actualmente editada por el Grupo Negocios, ligado al ámbito de la CEOE. Por su parte, el desaparecido Grupo 16 fundó *La Economía 16*, que sólo tuvo cuatro meses de vida. Estos años fueron fecundos en la

aparición de revistas especializadas; entre las que figuran *Mercado* (1980); *Dinero* (1979); *El Lunes Económico* (1980), que un año más tarde pasó a denominarse *El Nuevo Lunes*; *Inversión* (1987); *Futuro* (1989) y *Economía y Finanzas* (1992), entre otras.

Entre mediados de los años ochenta y comienzos de los noventa, los diarios de información general reforzaron sus secciones económicas y comenzaron a publicar sus propios suplementos especializados, la mayoría impresos en papel salmón. Asimismo, surgieron importantes secciones de información económica en las principales agencias de noticias, como OTR Press, Colpisa, Europa Press y EFE. La Agencia EFE dio un salto cualitativo en su servicio de noticias económicas con la creación de la agencia especializada EFECOM, al igual que luego hizo su competidora Europa Press con un servicio específico de información económica. Las grandes agencias de noticias económicas internacionales, como Reuters, Bloomberg, Knite Reader o Brigde News, se instalaron en España, y los grandes diarios y revistas económicas internacionales reforzaron sus corresponsalías.

Los medios audiovisuales comenzaron a crear en los años ochenta sus propios espacios de información económica, con secciones específicas para inversión, consumo y mercado laboral, y aumentó sensiblemente el protagonismo de la información económica en los informativos. En 1994 se creó la emisora de radio *Intereconomía*, dedicada en exclusiva a este tema, y se ha incrementado la importancia y extensión de las secciones sobre economía en espacios informativos de diferentes cadenas de radio.

El crecimiento general de la información económica en España se debe fundamentalmente al propio crecimiento económico del país. También ha contribuido a su desarrollo una mayor especialización de la información periodística en este campo, desglosada cada vez en más sub-especialidades, como la de transporte. En ello ha influido poderosamente la participación de una serie de economistas y expertos que, sin ser periodistas, han realizado mediante sus colaboraciones asiduas con los medios un gran esfuerzo por trasladar sus conocimientos a la prensa.

3.3. La especialización en la prensa económica española

La especialización en información económica comienza en España hace treinta años, como consecuencia de la demanda informativa que produce la crisis energética de 1973. El mayor nivel cultural de los lectores en esta época y la adopción de modelos informativos habituales desde tiempo atrás en todo Occidente, hacen más evidente la necesidad de periodistas especializados, y pone de manifiesto la necesidad de que posean una formación adecuada.

Por exigencias de la audiencia o por cultura mediática, o por ambas a la vez, la realidad es que la especialización económica se ha impuesto de forma tan rotunda que ha conseguido crear de su objeto una necesidad informativa.

3.3.1. Incidencia socio-política de la información económica

Los cambios estructurales acontecidos en España durante los últimos veinticinco años, el desarrollo económico, el impulso de la inversión y la aparición de medios de comunicación han contribuido decisivamente a aumentar el interés del ciudadano por las actividades económicas y las informaciones dedicadas a ellas. Durante las dos últimas décadas, la incidencia de la información económica en España se deja sentir de forma notable en otros campos, especialmente el político.

Las noticias económicas tuvieron durante mucho tiempo una orientación exclusivamente técnica y especializada. Fue a partir de la expropiación de Rumasa, decretada por el primer gobierno socialista el 23 de febrero de 1983, cuando la información de temas económicos comenzó a teñirse de un componente político, subrayado y acrecentado en los numerosos casos de irregularidades que se sucedieron hasta comienzos de los años noventa. Así esta campo informativo fue vehículo de descubrimiento y denuncia de la corrupción, el tráfico de influencias y el enriquecimiento ilegítimo. A pesar de las muchas trabas impuestas y de la falta de medios, los periodistas especializados que investigaron estos hechos demostraron una notable profesionalidad, y no sólo por el contenido formal de las informaciones, sino

por la veracidad de las mismas, que no fueron rebatidas ni desmentidas y desataron una crisis política sin precedentes desde la época de la Transición.

Los periodistas económicos se han erigido, muchas veces de forma indirecta, en verdaderos periodistas políticos, y están ejerciendo las tareas más difíciles y comprometidas de la profesión: el periodismo de análisis, de investigación y de denuncia. Esto ha hecho que la información económica haya alcanzado un grado de madurez propio de su mayoría de edad. Teniendo en cuenta que la economía es el eje de la política, la información económica no se entiende sino con su sentido político. En un análisis de fondo, los hechos del sociales y políticos no se pueden interpretar en toda su dimensión sin desvelar sus claves económicas, pues son realidades entrecruzadas, y de hecho, los informadores económicos utilizan simultáneamente variables de estos diferentes campos de la realidad del país.

Los contenidos de la información económica actual, según Diezhandino y Coca (1995, 415), se sitúan en tres nuevos apartados: la información judicial, el renacimiento de lo laboral y el periodismo de utilidad y servicio, y destacan como primer tema emergente de la información económica el área administrativa-judicial; en tal sentido constatan que “a partir de 1993 se ha producido un impresionante aumento de la información económica vinculada a problemas administrativos y judiciales de las empresas, las instituciones o los líderes empresariales”. Los mismos autores añaden (1995, 416) que para realizar el seguimiento de estos procesos “los periodistas se han visto obligados a buscar fuentes en un terreno por el que no estaban habituados a transitar”.

Dada la complejidad creciente de los asuntos informativos y la necesidad de garantizar la máxima fiabilidad posible de los datos que se ofrecen, se han formado en los periódicos equipos de investigación de carácter multidisciplinario, en los que participan informadores económicos y especialistas de diferentes campos. Esta asociación de profesionales ha dado unos resultados informativos muy positivos, y seguirá siendo muy frecuente en el futuro para investigar temas con rigor y profundidad.

Por otro lado, la trascendencia de la información económica para gobiernos, partidos políticos, empresas e instituciones financieras, su vinculación a centros de poder y grupos influyentes, tanto públicos como privados, la convierten en una de las

áreas que más se prestan a filtraciones interesadas e intentos de manipulación y presión. La exactitud, el rigor y la veracidad, atributos fundamentales de un periodismo ético y bien elaborado, exigen la confirmación de los hechos y datos que se manejan, el contraste de los datos y así como la rectificación de los posibles errores. Todo ello es vital en el periodismo de investigación, como lo es evitar la presión que, por connivencia, muchas veces realizan los poderes políticos y económicos sobre los informadores.

3.3.2. Claridad y utilidad de los contenidos informativos económicos

Las informaciones oscuras, además de poco o nada comprensibles, son por lo general las menos rigurosas, ya que la falta de claridad en la exposición suele esconder la ignorancia del redactor o de la fuente. Como indica Martín Vivaldi (1980, 14), “redactar, etimológicamente, significa compilar o poner en orden; en un sentido más preciso, consiste en expresar por escrito los pensamientos o conocimientos ordenados con anterioridad. Redactar bien es construir la frase con exactitud, originalidad, concisión y claridad”.

El público receptor de la información económica está cada vez más sensibilizado, y demanda esa misma claridad en esta especialización periodística, ya que afecta directamente a sus intereses como consumidor. Muchas de las personas que son receptoras habituales de la información económica tienen un nivel de conocimiento notable, pero también es cierto que un número cada vez mayor de personas menos expertas o cualificadas se interesa por este tipo de noticias. En este campo informativo se ha hecho un gran esfuerzo de claridad y simplificación, pero aún se emplea un lenguaje oscuro, con abuso de tecnicismos, neologismos, barbarismos, eufemismos y numerosos giros tomados del argot de ciertos sectores económicos.

Los periodistas deben realizar, según advierten Coca y Diezhandino (1991, 143), “un análisis serio y riguroso de los acontecimientos económicos y sociales con un lenguaje más acorde con el propio de la sociedad, o incluso con el utilizado en otras secciones del periódico (...) sin que se caiga en el amarillismo o en la narración de los

acontecimientos económicos como si fueran sucesos o argumentos de las novelas que se venden en los quioscos de los barrios periféricos de las grandes ciudades.” Se trata de contar la historia de la manera más atrayente y significativa para la gente común. Esta idea la introdujo Bernard Kilmore, director de *The Wall Street Journal*, quien decía a sus redactores “no escribáis para los banqueros, escribid para sus clientes, que son más”.

Otro elemento característico de la información económica es la progresiva búsqueda de la utilidad, tanto en los temas analizados como en su tratamiento periodístico. La información tiene más eco en la medida que permite al público sacar partido de ella. Se avanza así hacia el concepto de *periodismo de servicio*, entendido como aquél que está dirigido no a unos lectores que desean ampliar su conocimiento hacia lo que ocurre, sino a unos consumidores que se conceptúa como usuarios de la información, y que pueden sacar partido práctico de ella. Por tanto, el periodista no sería un simple expositor de problemas, sino que plantearía soluciones a los mismos. Como indica Graber (1987, 27) este enfoque informativo, “ofrece un resultado rentable porque, a juzgar por los modelos de atención, es mucho más probable que se repare mejor en este tipo de textos que en aquellos que ofrecen eruditas disquisiciones de expertos”.

Coca y Diezhandino (1995, 418) retratan de esta manera el significado y características del periodismo *de servicio*: “desde los años setenta y ochenta, en la prensa del mundo más desarrollado los periódicos empezaron a crear regularmente secciones especiales dedicadas a cubrir las múltiples preocupaciones de sus públicos. Una tendencia de la que, naturalmente, no quedó excluida la prensa económica, que ha ido cambiando un tratamiento y análisis globalizador por otro más propenso a ofrecer los aspectos directamente relacionados con los efectos del tema tratado en el mundo particular de cada lector: en qué va a afectar la inflación a la economía familiar, cómo ahorrar en tiempos de crisis, dónde invertir, cómo hacer frente a una hipoteca o qué hay que saber antes de firmarla, cómo resolver dudas ante la declaración de la Renta, cómo enfrentarse a la competitividad en las relaciones laborales... o al paro laboral”.

3.4. Fuentes de la información económica: incidencia y descripción

En todos los ámbitos del periodismo económico español siempre se ha dado excesiva importancia a los grupos sociales más amplios y poderosos, en detrimento de otros menores que han quedado relegados a un interés marginal. Ayuso (1985, 37) pone de manifiesto que “en etapas sucesivas, los periodistas hemos concedido excesivo protagonismo, primero, a los sindicatos y a la patronal, luego a ministros y políticos, más tarde a especuladores y ejecutivos de empresas públicas.... y en estos momentos a los gabinetes de comunicación y a los propios informadores. En todos los casos se ha cometido un error irreparable, que seguimos pagando los periodistas y, sobre todo, el público”.

La equivocada elección de los protagonistas de la información económica en general y en sus diferentes áreas, incluida la del transporte, ha dado como consecuencia la creación de un periodismo excesivamente basado en declaraciones y comunicados, y carente, por tanto, de verdadera interpretación y análisis. Para evitarlo, es necesario tomar conciencia de que los auténticos protagonistas de la información económica -y a su vez, en muchos casos, fuentes y receptores- son cuantos conforman el tejido económico del país.

La importancia estratégica que las instituciones de todo tipo dan a la comunicación, así como el aumento de la demanda de información económica, han provocado un apreciable cambio de comportamiento en las fuentes informativas, traducido en la multiplicación de los gabinetes de prensa dentro de las propias empresas y en la aparición de nuevas agencias externas de comunicación. La información económica se enfrenta en este aspecto a dos grandes retos: mayor grado de identificación de las fuentes, para ganar en credibilidad de cara al lector, y necesidad de que los informadores extiendan y diversifiquen su red de fuentes, para dar más calidad, profundidad e interés al producto periodístico que elaboran.

Tanto el medio de comunicación como cada profesional a escala individual, deben buscar el equilibrio entre las noticias buscadas por sí mismos y noticias que le ofrecen las fuentes que tomaron la iniciativa de dirigirse al medio, puesto que la credibilidad del medio se pone de manifiesto en el número, la calidad y el pluralismo de sus fuentes de información. En un sentido parecido, muchos investigadores

recomiendan cultivar y cuidar a las fuentes y consultarlas periódicamente, pero siempre con cierto distanciamiento. Ninguna especialidad periodística tiene a su alcance tantas fuentes como las que hay disponibles en la economía. Sin embargo, los medios no utilizan estas potencialidades, y normalmente se limitan a utilizar y ofrecer datos parciales, casi siempre canalizados a través de gabinetes de comunicación.

Por orden de importancia y volumen, las principales fuentes suministradoras de información económica son: el Gobierno, sus ministerios e instituciones, con especial atención a las fuentes estadísticas oficiales y a los indicadores de coyuntura; el Consejo Económico y Social, órgano consultivo del Gobierno en material socioeconómica y laboral; las empresas públicas y privadas; los Parlamentos; las Comunidades Autónomas; el sistema financiero; la Bolsa y las instituciones de ahorro e inversión; la Comisión Nacional del Mercado de Valores; los mercados internacionales; las instituciones políticas y económicas internacionales, especialmente la Unión Europea; los partidos políticos y los grupos parlamentarios; la Universidad; las empresas e instituciones demoscópicas; los profesionales liberales y las asociaciones empresariales y sindicales.

El gran campo de la información económica es la macroeconomía, que estudia el comportamiento de los agentes económicos en grandes agregados de demanda, oferta, magnitudes monetarias, variables del producto nacional, etc. La información macroeconómica tiene como eje básico la política económica de los gobiernos en sus vertientes fiscal y presupuestaria, trabajo y empleo, industria, infraestructuras y transportes, comercio, y convergencia de la Unión Europea en cuanto a homogeneización y homologación de normas y políticas comunes.

Los indicadores de coyuntura son un conjunto de herramientas y variables que sirven para evaluar la marcha de la economía, o alguno de sus sectores específicos, en un momento concreto, así como para tomar decisiones de política económica o para evaluar el impacto de las mismas. En España, el principal emisor y difusor de indicadores es el Instituto Nacional de Estadística (INE), reconocido como el mayor editor de la Administración. Los estudios estadísticos elaborados por el INE incorporan cuadros, gráficos y resúmenes de metodología, que resultan muy útiles desde el punto de vista del periodista. Además de los trabajos del INE que aparecen con una

periodicidad fija y establecida, existen otros análogos que se pueden recabar en el Banco de España y en los diferentes ministerios. Son especialmente significativos el Boletín de Indicadores Económicos que publica el INE de forma mensual, el Boletín Estadístico y Boletín Económico del Banco de España, la Síntesis Mensual de Indicadores Económicos publicada por el Ministerio de Economía, y el Boletín de Estadísticas Laborales elaborado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Los libros básicos de periodicidad anual para seguir la marcha de la economía son el Informe Anual del Banco de España, el informe económico-financiero de los Presupuestos Generales del Estado, el Informe Anual sobre la Industria Española (Ministerio de Ciencia y Tecnología), el Anuario Estadístico y las Cuentas de la Producción Agraria (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), los anuarios de los grandes bancos y el propio Anuario del INE.

En el ámbito internacional destaca el Anuario de EUROSTAT, la oficina de estadística de la Unión Europea, junto a los anuarios demográficos y de cuentas nacionales de las Naciones Unidas, los estudios económicos que publican anualmente los países miembros de la OCDE y los tres trabajos que publica periódicamente este mismo organismo: Principales Indicadores Económicos, Estadísticas de la Población Activa y Cuentas Nacionales de los Países y Comercio de la OCDE. También pueden tener interés los anuarios del Banco Mundial, de la FAO, del Fondo Monetario Internacional, del GATT, de la OIT y de la Comisión Europea.

Los Presupuestos Generales del Estado y de la Seguridad Social proporcionan pautas para el desarrollo de las negociaciones colectivas, perfilan el esquema de la distribución de la renta, y recogen la previsión de gasto del Estado en los diferentes sectores donde invierte, incluido el del transporte e infraestructuras. Para seguir mensualmente la ejecución presupuestaria, los datos de crédito al sector público y el balance de ingresos y gastos del Estado, se pueden consultar los boletines mensuales del Banco de España y los informes mensuales de la Intervención General del Estado. Junto a las cuentas nacionales del Estado entes autónomos y entidades locales, el Banco de España publica en su informe anual las familias, empresas e instituciones financieras, además de su Boletín Estadístico, en el que aparecen las emisiones de deuda de los organismos públicos, lo cual ofrece una completa panorámica global.

Dentro de las referencias estadísticas oficiales destaca por su importancia el Índice de Precios al Consumo (IPC), que se publica mensualmente y es considerado como un estudio de gran fiabilidad. Los datos recogidos en el mismo se clasifican en doce apartados de bienes y servicios: Alimentos y bebidas no alcohólicas, bebidas alcohólicas y tabaco, vestido y calzado, vivienda, menaje, medicina, transportes, comunicaciones, ocio y cultura, enseñanza, hostelería y otros bienes. Sobre los salarios, se cuenta con tres fuentes mensuales: jornales agrarios del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, aumentos de convenios proporcionados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y la encuesta trimestral del INE en torno al volumen de salarios y retribución media por hora trabajada en la industria y los servicios. Respecto al paro laboral, en informador económico cuenta con dos indicadores fundamentales: los registros del Instituto Nacional de Empleo (INEM) y la Encuesta de Población Activa (EPA), elaborada por el INE, a la que la mayoría de expertos otorga una mayor fiabilidad.

Entre los indicadores de producción destacan el Índice de Producción Industrial (IPI), el crédito al sector privado, el consumo de energía eléctrica, el consumo de cemento, las importaciones de maquinaria y el movimiento hotelero. Por lo que se refiere a expectativas económicas de futuro, son muy útiles las previsiones sobre precios y las previsiones sobre producción total de la industria, la cartera de pedidos de bienes intermedios y la cartera de pedidos de bienes de consumo (todas ellas elaboradas por el Ministerio de Ciencia y Tecnología). Por su parte, el Ministerio de Economía elabora una serie de indicadores de actividad, así como un informe anual de previsiones macroeconómicas.

Para el análisis informativo del consumo público se suelen manejar las estadísticas de la Administración Central del Estado sobre compra de bienes y servicios, así como los mismos índices referidos a la seguridad Social, comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos. Respecto al consumo privado, los indicadores globales más útiles son las encuestas de opiniones empresariales, las encuestas sobre expectativas de compra, los índices de gasto en bienes de consumo y los indicadores compuestos de consumo. Entre los indicadores parciales figuran las ventas en grandes

almacenes, la matriculación de automóviles, el consumo de gasolina y las pernoctaciones en hoteles.

Las fuentes básicas que suministran indicadores del sector exterior, destacan los balances mensuales de la Dirección General de Aduanas sobre la entrada y salida de mercancías, el registro mensual del Banco de España sobre ingresos y pagos en operaciones con el exterior por mercancías, servicios y capital, y la balanza de pagos, confeccionada cada año a partir de datos del Ministerio de Economía.

El referente básico de España en la esfera internacional es la Unión Europea, y ello tiene una inevitable y creciente traslación al campo de la información económica. La vida económica moderna cruza las fronteras nacionales para formar asociaciones amplias, y así, en efecto, cada uno de los estados miembros de la UE está perdiendo su soberanía económica a favor de las instituciones comunitarias. El proceso es tan rápido y de tal envergadura que no es percibido por la opinión pública en su verdadera dimensión, y afecta cada vez más a todos los ámbitos socio-económicos, entre los que se incluye particularmente el del transporte.

CAPITULO 4.- El tratamiento informativo del transporte

4.1. Relación entre comunicación y transporte

Existe un paralelismo evidente entre los medios de comunicación y los medios de transporte respecto a la sustancia última de ambos, en la medida que los dos son de naturaleza dinámica y tienen por objeto el envío o traslado a distancia de unos contenidos que, atravesando un canal, tienen un punto de partida y un punto de llegada. Obvio es señalar que el objeto de dicho transporte, el soporte y los canales empleados son bien diferentes en uno y otro caso: ideas, opiniones o informaciones transmitidas en papel impreso, ondas o soportes digitales que viajan por el espacio o por cables, en los medios de comunicación; productos materiales o viajeros humanos, cargados en vehículos de motor que surcan el cielo, el mar o la tierra, en el caso del transporte.

Pero más allá de esta relación genérica de tipo procedimental, dado que el auténtico objeto de nuestro estudio es la elaboración y el tratamiento del transporte como tema informativo, nos interesa observarlo no en sí mismo, o en su objeto o ejecución, sino desde el punto de vista del reflejo que tiene en los medios de comunicación. Es decir, analizamos el transporte como actividad referida, tratada, contada y transmitida, en suma, como objeto periodístico.

4.2. El transporte como objeto informativo

El transporte ha sido desde siempre un elemento definidor del progreso humano, pues, como afirma Manuel Abejón (1981,4) “el modelo ecológico -relaciones con la Naturaleza, hábitat, etc.- el modo de producción y cambio, las propias estructuras sociales, culturales y políticas han estado condicionados y, a su vez, han condicionado los medios de transporte y las formas de su uso. (...) el transporte ha dejado de ser algo circunstancial, nuestro mecanismo para relacionar el mundo humano -nosotros y nuestras cosas- con el espacio físico, para constituirse en un componente esencial de nuestras vidas.”

Siguiendo la línea de planteamiento anterior, es preciso entender cómo encaja el tema transportes en el ámbito informativo, para lo cual habría de valorarse con carácter previo un aspecto fundamental: saber si esta actividad económica posee interés periodístico, y determinar, después, las justificaciones sociales, políticas o económicas en las cuales se fundamenta dicho interés. Dando respuesta a la premisa básica, estimamos que la actualidad del transporte posee un indudable valor informativo. Ello se justifica, de manera primordial, por su incidencia como actividad que permite el avance material y genera riqueza. La circulación de mercancías y personas resulta imprescindible para el mantenimiento del flujo productivo y, en suma, para que se articulen el resto de los sectores que componen el entramado económico.

Abejón (1981, 28) explica la dimensión económica del transporte en estos términos: “El modo más general para medir la importancia de una actividad económica es ver su participación en la renta, el empleo o la formación de capitales totales. Una segunda aproximación, más fina, consiste en estudiar los intercambios del correspondiente sector con todos los demás, y su aportación a la demanda final. En esta perspectiva, el transporte resulta sumamente relacionado, y aparece como un sector que aporta, más que un servicio final, una serie de servicios intermedios”. Abejón atribuye al sector del transporte una posición estratégica clave, pues es “un componente insustituible de otros muchos, cuya desaparición como sector de actividad supondría la de nuestra sociedad, o su regresión a estados de desarrollo y bienestar impensables. Es

dicha posición estratégica del transporte la que hace inconcebible cualquier actividad industrial, agraria o de servicios en la que no haya ningún acto de transporte.”.

El economista inglés J.M. Thomson indica (1974, 13) que el transporte “representa una quinta parte de la actividad económica en la mayoría de los países industrializados”. Por su parte, Vicent Tronet, de la unidad de Transportes de EUROSTAT, pone de relieve algunos datos que atestiguan el gran peso económico del transporte en el marco geográfico de la Unión Europea (2000, 9): “Se calcula que la economía del transporte en la Unión Europea representa un 4% del producto nacional bruto de la Unión y proporciona empleo a más de un 5% de sus trabajadores. Todos los días, las industrias de los transportes y los servicios de la Unión Europea trasladan a 150 millones de personas desde sus hogares hasta sus lugares de trabajo, facilitan 100 millones de desplazamientos en el transcurso de la jornada laboral, transportan 50 millones de toneladas de mercancías y tramitan 15 millones de envíos de mensajes y paquetes, ordinarios y urgentes, además de atender a las necesidades de los viajes y el comercio más allá de las fronteras de la UE.” La propia web de la UE (www.europa.eu.int/pol/trans/overview_es.htm) señala que “El sector del transporte genera el 10% de la riqueza de la UE medida en términos de Producto Interior Bruto (PIB), equivalente a alrededor de un trillón de euros al año y proporciona más de diez millones de puestos de trabajo”.

Así pues, como indica el ingeniero Antonio Monfort, (1992,6) “ La incidencia del transporte en la actividad económica general va más allá de su peso como sector productivo. La verdadera importancia viene dada por el papel del sistema de transporte como elemento clave en la competitividad de la economía en su conjunto”. Dicho de forma concluyente: sin transporte no funciona la economía, y a mayor eficacia en el transporte, mayor eficacia en la actividad general de un país, es decir, mayor progreso. En este sentido entendemos a Thompson (1974, 15) cuando afirma que “el transporte se trata ahora como una rama de la Economía del bienestar”.

En paralelo a lo anterior, es preciso constatar el valor del transporte como servicio público, que además de vehicular el flujo de materias primas y productos entre el resto de los sectores económicos, permite la movilidad de las personas que operan

dentro de este mismo circuito como agentes activos de trabajo. Como señala Rosario Piñeiro (1990, 15) “desde el punto de vista espacial, el transporte desempeña un papel relevante en la vertebración del territorio”. El propio utilitarismo del transporte hace que la información sobre el mismo se convierta a su vez en información de servicio, válida en un sentido práctico, útil para el ciudadano en su rol de consumidor.

Pero, además, trascendiendo la esfera productiva, el transporte desempeña un papel social básico como elemento articulador, superador de la barrera espacial, transmisor del contacto humano, de ideas y culturas, de modos de vida y pensamiento,... comunicador en el más amplio sentido del término. El transporte nos permite viajar, interrelacionarnos, desarrollarnos como personas, además de prosperar en términos materiales. Como afirma Abejón (1981, 10), “todo lo referente al transporte -creación de nuevas infraestructuras, desarrollo de nuevos medios, etc.- ha dejado de ser un tema de interés exclusivo de los especialistas, para convertirse en una cuestión de interés social. La gran cantidad de tiempo que a diario se consume en el transporte, el coste económico del mismo, las incomodidades y los accidentes, la contaminación ambiental originada por los vehículos, las dificultades derivadas para el comercio o para el propio aprovisionamiento cotidiano por las deficiencias en accesibilidad a medios de transporte, la cuestión de las cargas fiscales y la escasez energética, entre otras, son demasiado obvias y, por otro lado, pesan gravemente a todos como para que no llamen la atención y provoquen polémicas y conflictos”.

Así pues, podemos concluir que el transporte, como la sanidad, la enseñanza o la vivienda, es tema ineludible de la vida político-social y, por esa misma razón, es un tema periodístico de gran calado. Quizás por ello, llama la atención de carencia de investigaciones que existe en nuestro país respecto al tratamiento informativo del transporte en general, motivo por el cual los profesionales del periodismo especializados en este sector y las personas que, como en nuestro caso, se acercan a esta especialidad desde unos presupuestos analíticos, no poseen trabajos de referencia. Hay infinidad de obras que analizan el sector del transporte, así como un apreciable número de publicaciones periódicas especializadas, pero no hemos encontrado ninguna dedicada específicamente a analizar el reflejo del transporte en los medios de comunicación.

4.3. El transporte como área de especialización periodística intersectorial

El rasgo que con más claridad delata la repercusión del transporte en la vida de las naciones es la gran cantidad de ámbitos en los que incide de manera directa o participa, así como la importancia objetiva de los mismos. Ya que en el presente trabajo nos interesa el transporte en cuanto objeto informativo especializado; necesariamente, su comprensión como tal objeto nos lleva a considerar su incidencia intersectorial y la correspondencia informativa que la misma posee. Es decir, el tratamiento periodístico del transporte se reparte entre diferentes temas, que se corresponden, precisamente con los ámbitos fundamentales sobre los que incide.

Obviamente, el campo donde el transporte tiene más peso específico es la economía, pues no deja de ser un sector de la misma. Esta realidad explica que la mayor parte de las referencias informativas sobre transporte en la prensa diaria pertenezcan al área económica. Pero no se puede olvidar que la regulación de esta actividad, su encauzamiento legal, el diseño y gestión de las infraestructuras que utiliza, la articulación de las normas por la que se rige, su aspecto tributario, el control de los factores energéticos y otras variables esenciales para su funcionamiento, están supeditadas a decisiones políticas. Por tanto, es la esfera política la que facilita soporte estructural a todos los modos de transporte, y este nexo se refleja en el plano periodístico en la existencia de informaciones dedicadas a tratar específicamente los diversos aspectos relacionados con la política del transporte.

Por otro lado, y tal como se significó en el apartado anterior, el transporte tiene una importante dimensión social, por cuanto permite la movilidad de las personas entre diferentes puntos geográficos, es decir, posee una finalidad esencial como servicio público. De ello se deduce que los ciudadanos necesitan estar informados sobre las alteraciones de los servicios de transporte, su aumento o supresión, los cambios horarios, los conflictos laborales que pueden afectarlos, la modificación de sus prestaciones y otros detalles cuyo conocimiento sea preciso para su correcta utilización. Hablamos, en suma, del valor práctico de la información sobre transporte, de su utilidad

como *información de servicio*, rasgo característico de la información económica en su conjunto, y cuyo sentido y alcance analizamos en el capítulo anterior.

El transporte en cualquiera de sus modalidades requiere el empleo de vehículos portadores de las mercancías o las personas y el establecimiento de redes por las que circulen, ya sean aéreas, marítimas o terrestres. El tráfico circulatorio lleva aparejada la existencia de riesgos que dan lugar, periódica e inevitablemente, a siniestros de diferente alcance. Cuando se registran víctimas personales, la accidentalidad une a sus efectos económicos otras consecuencias de índole humana y social, que les confiere un alcance mayor. Asimismo, en las últimas décadas cobran una especial incidencia social los accidentes provocados por medios de transporte que producen desastres medioambientales y ecológicos. Es evidente que este tipo de sucesos despierta un notable interés social y periodístico, y su tratamiento informativo posee connotaciones particulares respecto al de otros temas del mundo del transporte.

Otra de las áreas temáticas características del transporte es la tecnológica, por cuanto es probablemente el sector donde con más regularidad, y también de forma más tangible de cara a la opinión pública, se da aplicación y desarrollo a los avances técnicos. Así por ejemplo, la entrada en servicio de un nuevo buque trasatlántico equipado con las últimas tecnologías, un modelo de avión más sofisticado o un tren de diseño y prestaciones más modernas, produce expectación pública y es noticia en muchas ocasiones para los medios informativos.

El simple placer de viajar, o de conocer a través del viaje otras realidades culturales, geográficas o humanas, otorga al transporte un valor que va más allá del puro utilitarismo, aunque a partir de ello se haya creado una industria, la turística, de gran peso económico. Es, en parte, lo que se ha dado en llamar la *cultura del ocio*, que está sustentada en el transporte y es un fenómeno social relativamente reciente pero masivo, y como tal, tratado ampliamente en los medios de comunicación, tanto generales como en los específicamente dedicados a estas actividades. Dentro de esta misma vertiente cultural, aunque en una escala mucho más limitada, encontramos las manifestaciones artísticas y las referencias históricas al mundo de transporte, cuya presencia informativa es aún bastante modesta.

Uno de los aspectos relacionados con el transporte que mayor interés y preocupación despierta en los últimos tiempos es su incidencia medioambiental, derivada, por ejemplo, del impacto originado por la construcción de las infraestructuras, del propio uso de las mismas, o sus efectos contaminantes. Es sabido que la sociedad está muy sensibilizada con estos temas, que esta inquietud es cada vez mayor, más organizada (a veces también politizada) y se manifiesta de manera continua, aunque resulta más evidente ante tragedias como los vertidos petrolíferos al mar por hundimientos de buques.

4.4. Definición de información especializada en transporte

Dada la ya aludida ausencia de investigaciones sistemáticas sobre el tratamiento periodístico del transporte en nuestro país, no poseemos referencias conceptuales específicamente informativas de las que partir. Por consiguiente, se ha elaborado una definición basada en sus aspectos de mayor importancia, que se expresa en los siguientes términos:

La información sobre transporte es aquella parte de la información económica que tiene por objeto dar a conocer los aspectos noticiosos generados por la actividad de los medios de transporte, y sus repercusiones sobre el contexto económico, político y social del país, así como suministrar contenidos de utilidad a los ciudadanos, en su condición de contribuyentes y usuarios.

4.5. Fuentes informativas

El ámbito del transporte es tan amplio y tiene relación con tal cantidad de actividades y sectores, que el número de fuentes informativas a las que puede recurrir el periodista especializado es inmenso, pues va mucho más allá de los organismos e instituciones específicamente relacionadas con él. Debido a ello, y para no realizar una enumeración casi inacabable, vamos a centrarnos en las fuentes más importantes disponibles para informar sobre el transporte, limitándonos únicamente a las que tienen incidencia en nuestro país, pues es el ámbito geográfico que nos interesa para los fines de este trabajo. Damos por entendido que el repertorio de fuentes de la información económica, descrito en el capítulo anterior, es genéricamente utilizable en esta especialización informativa.

4.5.1. Fuentes estadísticas

Dentro de la gran cantidad de fuentes informativas disponibles en esta especialidad de la economía, tienen un particular interés los índices estadísticos, ya que proporcionan indicadores muy amplios, representativos y exactos, cuyo conocimiento y actualización resultan fundamentales para el correcto tratamiento periodístico de este tema.

Muchos países elaboran sus propias estadísticas del transporte, pero a escala intercontinental no existe un sistema de medición de datos, debido a la diversidad de métodos empleados. En el marco de la Unión Europea (en adelante UE), la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas (EUROSTAT) confecciona a través de su Unidad de Transportes el *Anuario Estadístico del Transporte y las Comunicaciones*, que recoge los datos obtenidos individualmente por los institutos nacionales de estadística de los estados miembros de la UE, además de Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein. En este Anuario aparecen desglosadas las estadísticas correspondientes a los tráficos de los diferentes modos de transporte (ferrocarril carretera, vías navegables, oleoductos, mar, aire e intermodal) y a diversos aspectos relacionados con esta actividad (infraestructuras, parque móvil, consumo de energía, resultados económicos y empleo, etc.). Además, del Anuario, la Unidad de Transportes de EUROSTAT mantiene y actualiza la base de datos *New Cronos* y publica un trabajo

anual sobre el panorama general de este sector en soporte CD-ROM, además, lleva a cabo investigaciones y estudios monográficos diversos.

Ciñéndonos a nuestro país, como aclara Javier Muñoz Carabias (2000, 11), “Los principales productores de estadísticas relacionadas con esta actividad son el Ministerio de Fomento (o alguno de los organismos adscritos al mismo) y el INE. Según la legislación española, el INE tiene asignado un papel de coordinador del Sistema Estadístico Nacional y, dentro del mismo, en el área de estadísticas de transporte. De acuerdo con este mandato, el INE coordina las actividades de los diversos organismos productores de estadísticas de transportes, mediante una serie de comunicaciones periódicas con estos organismos. De la misma manera, el INE mantiene contactos y participa en reuniones con organismos internacionales (principalmente, EUROSTAT) para asuntos relativos al transporte.”

El INE realiza dos tipos de estadísticas de transporte: coyunturales y estructurales. Las primeras tienen por objeto medir el número de viajeros transportados en los distintos medios (carretera, ferrocarril y aéreo), mientras que las segundas recogen variables económicas de las empresas que prestan estos servicios. Dentro del primer grupo figura la *Encuesta de Transporte de Viajeros*, que se elabora mensualmente y aporta dos tipos de información: número de viajeros transportados y promedio de viajeros por kilómetro recorrido; los resultados se desglosan por ámbito urbano, metropolitano y nacional. Las estadísticas estructurales se realizan no escala general, sino de empresas específicas, y recogen sus principales datos: naturaleza jurídica, actividad principal, características socioeconómicas del personal ocupado, estructura de los gastos de explotación y de las operaciones de capital, ingresos por servicios de transporte y otros conceptos, subvenciones recibidas y fuentes de financiación.

Por otra parte, el INE edita el *Boletín Trimestral de Coyuntura* (BTC), publicación especializada dirigida a los analistas y usuarios de la información económica de carácter coyuntural, en el que figuran estas series relacionadas con el transporte y las comunicaciones:

- Índice de Transporte por ferrocarril
- Índice de Transporte Urbano Colectivo
- Índice de Transporte por carretera
- Índice de Transporte Marítimo
- Índice de Transporte Aéreo
- Índice de la Actividad del Transporte
- Índice de Actividad del Transporte y las Comunicaciones

El INE publica desde 1958 la *Revista Estadística Española*, cuyo objeto es estimular y difundir los trabajos de investigación estadística. Asimismo, participa en la edición de *Revista de estadística y sociedad*, en colaboración con la Universidad Autónoma de Madrid, y colaboró en la revista especializada *Fuentes Estadísticas*, publicada entre 1996 y 2002, junto con la misma Universidad madrileña y EUROSTAT.

La Subdirección General de Estadísticas y Estudios (SGEE) del Ministerio de Fomento elabora quincenalmente un boletín estadístico en el que se recopila la información más importante relativa al transporte, las comunicaciones, la construcción y la vivienda y la gestión del propio Ministerio. Este boletín está disponible en versión digital on-line y off-line a través de la aplicación denominada SEDAL, que se facilita en la web de Fomento. Los capítulos de este boletín que más interesan al periodista especializado en transporte son: Adjudicaciones de las empresas del Ministerio de Fomento, Aviación Civil, Puertos del Estado, Transportes, Carreteras y RENFE.

Entre los indicadores económicos generales que tienen registro estadístico hay dos, ambos de demanda, que tienen especial relación con el transporte:

- Matriculaciones de vehículos: es un índice elaborado por el departamento de estadística de la Dirección General de Tráfico con los datos aportados por las Jefaturas provinciales. Es uno de los principales indicadores que dibujan la marcha económica general, pues el sector automovilístico es el segundo en importancia del país.

- Consumo de gasolina y gasóleo: realizado con periodicidad mensual por la Asociación de Operadores de Petróleo (AOP) basándose en los datos que les suministran las compañías petrolíferas que operan en España y están asociadas a esta entidad.

4.5.2. Fuentes institucionales

Contempladas desde la escala geográfica y competencial más general a la más particular, las instituciones, organismos, entidades o empresas que poseen mayor relieve como fuentes informativas del transporte son: la Unión Europea, las administraciones públicas españolas, tanto estatales como locales, y las empresas o entidades dependientes de ellas.

La Unión Europea tiene el transporte entre sus objetivos primordiales, a fin de favorecer la capacidad de desplazamiento de personas y mercancías de manera rápida, eficiente y rentable para lograr mayor dinamismo económico y cohesión social en sus estados miembros. Las directrices de política común de transportes, entre las que está la apertura a la competencia de los mercados de transportes nacionales, van encaminadas, precisamente, al logro de estos fines, y ello también tiene, lógicamente, una apreciable repercusión informativa. En dicho sentido, los órganos de la UE que más directamente desarrollan su actividad en el ámbito del transporte y, por tanto, asumen un papel relevante como fuentes de esta especialidad periodística son las siguientes:

- Dirección General de Energía y Transportes: elabora un repertorio de publicaciones, vídeos, estadísticas, informes y comunicados de prensa que tienen utilidad documental para el tratamiento informativo de este tema. Uno de sus últimas e importantes aportaciones ha sido el Libro Blanco *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, aparecido a finales de 2001, en el que se marcan los objetivos para este sector en los próximos años.

- Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo del Parlamento Europeo
- Banco Europeo de Inversiones
- Agencia Europea de Seguridad Marítima
- Agencia Europea de Seguridad Aérea

Entre las administraciones públicas españolas, el Ministerio de Fomento ostenta la responsabilidad de ámbito nacional sobre la gestión y planificación del transporte. El órgano ministerial más directamente involucrado en esta materia es la Secretaría de Estado de Infraestructuras, que a su vez dispone de los siguientes órganos directivos especializados: Dirección General de Carreteras, Dirección General de Ferrocarriles, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo, y Dirección General de Programación económica. Dependientes de esta Secretaría de Estado existen otros dos órganos auxiliares: el Gabinete y la Suddirección General de Planeamiento de Infraestructuras. Además, a fecha de redacción de este trabajo, dependen de la Secretaría o de sus Direcciones Generales las siguientes entidades relacionadas con el transporte:

- CEDEX: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas; tiene categoría de organismo autónomo.
- GIF: Gestor de Infraestructuras Ferroviarias; tiene carácter de entidad pública empresarial. Sustituido en sus funciones a partir de mayo de 2004 por el ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).
- AENA: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea; es una entidad pública empresarial.
- Entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- RENFE: Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles; tiene carácter de entidad pública empresarial.
- FEVE: Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha; también es una entidad pública empresarial
- ENAUSA: Sociedad Estatal Empresa Nacional de Autopistas

Otro órgano del Ministerio de Fomento con atribuciones en materia de transporte es la Subsecretaría, concretamente a través de tres de sus Direcciones generales: la Dirección General de Transporte por Carretera, la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Aviación Civil, las cuales a su vez se estructuran en varias Subdirecciones para la seguridad, la normativa o el control de las actividades relacionadas con su campo concreto. Todos los órganos y entidades dependientes del Ministerio de Fomento poseen sus propios mecanismos de comunicación

independientes y son susceptibles, por tanto, de actuar como fuentes informativas autónomas.

Como cualquier otro ámbito de la Administración pública, los Ministerios relacionados con el transporte, y los organismos y empresas dependientes de ellos, someten el control de sus gastos al Tribunal de Cuentas, que se encarga de fiscalizar la gestión económica del Estado y emite un informe anual a las Cortes Generales sobre sus resultados. Por este motivo, dicho tribunal también tiene la consideración de fuente informativa.

En la administración regional, las principales fuentes informativas son las Direcciones Generales de Transporte de las diferentes Comunidades Autónomas con competencias en esta materia, casi todas las cuales están a su vez estructuradas en Direcciones Generales que tienen atribuciones en ámbitos concretos del transporte y las infraestructuras. Estos órganos autonómicos mantienen contacto con los medios informativos a través de sus respectivos gabinetes de comunicación, además de elaborar informes y publicaciones diversas.

A escala municipal, los ayuntamientos las grandes ciudades, y gran parte de los de poblaciones medias, gestionan redes de transporte urbano, bien sea a través de empresas municipales de transporte, como la EMT de Madrid, la TUSSAV de Sevilla, etc., o a través de conciertos con operadores privados. Estas empresas, junto con los organismos específicamente dedicados al transporte de los propios ayuntamientos, son fuentes informativas propias de esta especialidad. A ellos se suman los diferentes Consorcios de Transporte en algunas grandes ciudades, que están cogestionados por administraciones públicas locales.

4.5.3. Fuentes sectoriales

Dentro de esta extensa y variadísima familia de fuentes, compuesta básicamente por empresas, agrupaciones, entidades privadas, sindicatos del transporte y publicaciones especializadas, glosamos por su relevancia las siguientes:

- Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC): agrupa a las federaciones y asociaciones más importantes de transporte de mercancías y viajeros, entre las que figuran FENADISMER (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España); FEDETRANS (Federación Estatal de Asociaciones de Transportistas); ANTID (Asociación Nacional de Transportistas Internacionales Discrecionales); AEDAVE (Asociación Empresarial de Agencias de Viaje); FEAAV (Federación Española de Asociaciones de Agencias de Viaje); ANETRA (Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar); ASINTRA (Federación Española de Transporte de Viajeros); FENEBUS (Federación Empresarial de Transporte en Autobús); CTE (Confederación del Taxi de España); FENEVAL (Federación Nacional Empresarial de Alquileres de Vehículos con y sin conductor), y otras muchas. Desde el punto de vista periodístico, estas organizaciones tienen valor de fuente informativa tanto individualmente como en las agrupaciones que los representan.

- Constructoras de automoción: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), y sus asociadas: SEAT, Volkswagen, Renault España, Opel, PSA (Citroen- Peugeot), Ford, Nissan, Mercedes-Benz, Iveco,

- Empresas de transporte marítimo: Asociación de Navieros Españoles (ANAVE); Transmediterránea; Euroferrys; Armas; Fred Olsen; Balearia; Grupo Boluda; Pinillos; Contenemar; Cia. Trasatlántica Española; Brisa Lines; Naviera del Odiel; etc.

- Compañías españolas de transporte aéreo: Asociación Española de Compañías de Líneas Aéreas (AECA); Iberia, Spanair, Air Europa; Air Nostrum, Air Plus; Futura; Iberworld; Ibertrans, LTE Volar; Binter Canarias, etc. A estas deben añadirse las compañías aéreas extranjeras que operan en España.

- Industria de construcción naval: Izar (fusión de Astilleros Españoles y la Empresa Nacional Bazán); Unión Española de Constructores Navales

(UNINAVE); Asociación Española de Industrias Auxiliares Marítimas (AEDIMAR), etc.

- Industria de construcción aérea: Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA).
- Logística: Gestión de Transporte, Interlogística, Teleroute, Routier, Mercatrans, Logisnet, Centro Español de Logística (CEL),etc.
- Sindicatos sectoriales del transporte: Sectoriales del Transporte de UGT y CCOO; Asociación Española de controladores de Tráfico Marítimo (ACTME); Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA); etc.
- Colegios de Ingenieros aeronáuticos, navales e industriales. Instituciones de promoción y estudio, como el Foro de las Infraestructuras, el Instituto de Estudios Económicos, etc.
- Instituciones varias:

UITP (Unión Internacional de Transporte Público)

Fundada en 1885 y con sede en Bruselas, la UITP es una asociación que agrupa a entidades relacionadas con el transporte de pasajeros en el ámbito urbano y regional, tanto instituciones oficiales como empresas operadoras y auxiliares. Cuenta aproximadamente con 2.000 miembros pertenecientes a más de 80 países de todo el mundo.

La UITP posee los siguientes servicios de utilidad informativa y documental:

- 1.- Departamento de Relaciones con la Prensa: que ofrece a los medios informativos los servicios habituales de cualquier gabinete de comunicación.
- 2.- Boletín informativo “EU-Expres”, editado con periodicidad mensual en inglés, francés y alemán.

3.- Centro de Documentación: accesible tanto para miembros de la UITP como para suscriptores externos. A su vez consta de archivo, librería y base de datos electrónica.

4.- UITP Estudios: departamento encargado de elaborar publicaciones monográficas sobre aspectos de diversa naturaleza relacionados con el transporte: tecnología, temas energéticos, legislación sobre transporte, estadísticas, etc.

EIA (Asociación Intermodal Europea)

Es una organización que integra a los representantes de todos los sectores profesionales relacionados con el tráfico de mercancías “intermodal”, así denominado porque se basa en la integración de distintas modalidades de transporte - carretera, ferrocarril, marítimo y fluvial - que funcionan de un modo complementario y articulado. El importante crecimiento experimentado por este tipo de transporte en los últimos años, y su previsible expansión a corto y medio plazo, hacen pensar que la EIA pueda adquirir un papel más destacado como fuente informativa en un futuro cercano.

4.5.4. Publicaciones especializadas (prensa y portales web)

- Logística y Transporte
- Revista Transporte 3 on Line
- Telecotrans
- Euroconsulting T2T. Noticias del Transporte y la Logística
- Todo Transporte
- TM Transporte Mundial
- Tráfico
- El Vigía
- Informan
- Transporte XXI
- GOT-Carga
- Revistas especializadas en los diferentes medios de transporte

CAPÍTULO 5.- Información periodística sobre el transporte ferroviario

5.1. El ferrocarril como medio de transporte: importancia y modalidades

La aparición del ferrocarril en el primer tercio del siglo XIX supuso una total transformación de la economía, así como de muchos aspectos de la vida y las relaciones sociales. Nada mejor que las palabras del gran historiador del ferrocarril Francisco Wais (1974, 17) para narrar la génesis de este medio de transporte de esta manera tan expresiva: “de pronto -afirma- el genio de un hombre lleva la máquina de vapor a un vehículo que hace rodar sobre un *carril de fierro*, que con tracción animal ya se empleaba; establece así un estrecho maridaje entre la locomotora y ese carril, y el mundo se encuentra en corto plazo con un sistema capaz de establecer relaciones rápidas y económicas entre lugares distantes, de forma que por su medio se había de revolucionar la vida de los pueblos”.

El mismo Wais describe (1974,18) con su estilo claro y sugerente la estructura y organización de este medio de transporte: “Hasta entonces, la construcción del camino estaba en unas manos, y en otras la propiedad y utilización de los vehículos que por el camino circulaban. El ferrocarril aparece, en cambio, poniendo desde su origen en una sola todo lo que en el transporte interviene. Sus promotores tienden la vía, construyen o encargan las locomotoras, los coches, los vagones, y otra parte del equipo, y con todo ello acometen por su cuenta la explotación del negocio de llevar de una a otra parte los viajeros y las mercancías. Y como la realización de estas funciones constituye un servicio público, tiene que ser el Estado quien lo consienta, lo autorice y lo vigile; a no ser que sea el propio Estado el que construya y aún explote, convirtiéndose en transportista”.

Sobre las repercusiones que el nuevo sistema de transporte tiene en la época de su irrupción, Wais concreta (1974, 18): “El efecto que este conjunto produce en la sociedad al empezar su vida es enorme, y la economía de los pueblos crece y crece. Es un paso de gigante el que se da en la conquista del espacio, que permite otros análogos para el comercio y la industria; es el factor decisivo para la revolución industrial que se opera.”

De una forma más sintética, Xoan Novoa (1988, 10) se refiere a este proceso señalando que “La construcción de las principales líneas de ferrocarril durante el siglo pasado supuso una auténtica revolución, permitiendo un desarrollo del transporte de personas y mercancías hasta entonces insospechado. No se podría concebir el impacto derivado de la revolución industrial sin la presencia de los tendidos ferroviarios que enlazaban las principales metrópolis occidentales.”

Estos mismos efectos se dejaron sentir en España, aunque de forma más tardía y lenta que en otros países, conforme se fueron extendiendo las líneas férreas a lo largo de la segunda mitad del XIX. El protagonismo dominante del ferrocarril sobre los demás medios de transporte se mantuvo en nuestro país aproximadamente hasta los años sesenta. A partir de aquí, el crecimiento del parque automovilístico, la mejora de la red viaria y el desarrollo de los vuelos comerciales con carácter regular produjeron un cambio de tendencia, de manera que en poco tiempo varió de forma notable, y el tren perdió terreno con gran rapidez. Los estudiosos del tema coinciden en señalar que la caída del ferrocarril se debió, aparte de las causas apuntadas, a la ausencia de inversiones en la modernización de las infraestructuras ferroviarias y a la obsolescencia de sus modos de gestión.

Sin embargo, como indica Manuel Pérez-Beato (1992,50) en referencia al ámbito de Europa Occidental, “desde los primeros años setenta, el propio ferrocarril, primero, y el conjunto de la sociedad, a continuación, han desarrollado una febril actividad para relanzar este medio de transporte, adaptándose a los nuevos tiempos y potenciando sus características favorables, con el fin de promover una verdadera alternativa de transporte ferroviario en aquellos sectores del mercado en los que puede ofrecer una solución competitiva e idónea a los problemas de transporte de la sociedad actual y futura”.

El mayor exponente de este pretendido relanzamiento ferroviario son las nuevas líneas y trenes de alta velocidad, modalidad de transporte que está recibiendo fortísimas inversiones públicas en los últimos años, de las que sigue careciendo en nuestro país la red convencional ferroviaria. Con todo, el proceso de liberalización de las infraestructuras férreas que está a punto de iniciarse, junto con la prevista apertura de este medio de transporte a la competencia y el libre mercado, en cumplimiento de las

directivas comunitarias en esta materia, puede ser la clave que impulse de nuevo al ferrocarril. Así lo entiende Rafael Izquierdo (1999,49), Catedrático de Transportes de la UPM, quien sostiene que los ferrocarriles “parecen en vías de recuperar su capacidad competitiva y parte de los tráficos desviados a la carretera”.

Más allá de sus problemas coyunturales, no cabe duda de que el ferrocarril posee un gran potencial de crecimiento (parte del mismo no explotado). Dicho potencial deriva de sus múltiples ventajas frente a otros medios de transporte, como su alto índice de seguridad, su menor impacto medioambiental (con los ahorros inducidos que ello genera), una gran capacidad de transportar grandes volúmenes de carga y personas, comodidad y amplitud para el viajero, y unos promedios de velocidad cada vez más elevados. Sólo en las áreas urbanas de nuestro país, más de un millón de personas utilizan a diario el ferrocarril para sus desplazamientos, ello sin contar los viajes de larga distancia. Aparte está un tráfico de mercancías que mueve al año varios millones de toneladas de sectores como la automoción, la energía, la siderurgia, la minería, la construcción o la agricultura, así como contenedores de transporte combinado.

Además del flujo económico que genera la propia actividad del ferrocarril, hay que tener en cuenta las enormes inversiones públicas previstas en nuestro país para la financiación de infraestructuras de alta velocidad en el periodo 2000-2010, que según un informe publicado en la revista *Vía Libre* por Yolanda del Val (2004,4), se prevé que asciendan a más de 40.000 millones de euros. A esto habría que añadir los montos destinados a la adquisición de nuevo material rodante, que sumarán varios miles de millones de euros más. Todo ello es una muestra elocuente de la importancia económica que tiene el transporte ferroviario en la actualidad, aun sin encontrarse ni mucho menos en la mejor situación de su historia.

Respecto a la incidencia social del ferrocarril, nos remitimos a lo apuntado sobre este particular en el capítulo anterior sobre el transporte en su conjunto, con el añadido, muy específico del tren en nuestros días, de su especial contribución a la movilidad en las grandes ciudades y sus áreas suburbanas, a través de las redes de cercanías. Asimismo, no se puede obviar la favorable repercusión, social además de económica, de la escasa siniestralidad y baja contaminación ambiental que genera el tren; tal como

sostiene el periodista y premio nacional de Medio Ambiente, Pedro Costa (1998,132), “Pocos dudan en el momento actual que, en el aspecto ambiental, la hoja de servicios del ferrocarril aparece llamativamente limpia, mientras que los costes sociales y ambientales de la carretera han alcanzado hace tiempo el nivel de lo espeluznante”.

Una vez explicada, siquiera en sus rasgos básicos, la importancia socio-económica del transporte ferroviario, es hora de referirnos a sus distintas modalidades. Todas ellas, a pesar de ser heterogéneas, poseen la virtud de la complementariedad, pues se desarrollan solapadamente sin perturbarse unas a otras dentro de un sistema cerrado como es el ferrocarril, salvo la alta velocidad, que requiere en muchos casos infraestructuras específicas. Como en los demás medios de transporte, hemos de hacer aquí la distinción de dos modalidades básicas y convencionales: servicios de pasajeros y servicios de mercancías, cada una de las cuales consta, a su vez, de varios sub-modos o tipos de servicio distintos, que el caso de nuestro país (RENFE) y en casi toda Europa son en la actualidad los siguientes:

a) Servicios de pasajeros: se diferencian básicamente por el ámbito geográfico, la distancia que cubren, los tipos de horario y las prestaciones que ofrecen:

- Cercanías: cubren el perímetro suburbano de las grandes ciudades, para facilitar los desplazamientos de grandes masas de personas en cortas distancias y con muchas paradas intermedias, normalmente para unir lugares de residencia y de trabajo. Su horario es diurno.
- Regionales: enlazan poblaciones situadas dentro de la misma región o en regiones contiguas, realizando paradas en la mayor parte de los núcleos de población que abarca su recorrido, con prestaciones básicas y con valores de velocidad medios. Circulan en horas diurnas.
- Trenes de largo recorrido: destinados a enlazar los grandes núcleos urbanos del país con pocas paradas intermedias (sólo en poblaciones de tamaño medio-grande) con velocidades comerciales medias-altas y tanto en horario nocturno (trenes *expresos*) como diurnos (trenes *rápidos* e *intercitys*).
- Alta velocidad: es la modalidad de transporte ferroviario más moderna, y que está recibiendo un fortísimo impulso político en los últimos años, a través de la construcción de nuevas infraestructuras de muy alto coste económico específicas para ella. Nació en Japón en la década de los sesenta, y dentro de Europa se ha desarrollado especialmente en Francia y Alemania. Su objeto es

vincular las grandes ciudades en viajes de corta duración a velocidades de más de 200-250 km/h, sin paradas intermedias y en horario diurno.

b) Servicios de mercancías: puede hablarse de dos tipos de servicios, cuya diferencia estriba en el tipo de carga que transportan, si bien es una distinción bastante moderna:

- Carga general: son trenes destinados al desplazamiento masivo de graneles, como combustibles, productos siderúrgicos, productos agrícolas, cementos y otros materiales de construcción, maderas y celulosas, productos mineros, grandes volúmenes de artículos manufacturados, como automóviles, etc.
- Transporte combinado: dedicado al tráfico de contenedores, modalidad de transporte implantada en España en los años setenta que ha cobrado un auge espectacular en todo el mundo, gracias a su versatilidad, dado que permite la combinación entre diferentes medios de transporte: el barco, el tren y el camión, aprovechando las potencialidades más idóneas de los tres.

5.2. Funciones y utilidad de la información sobre el transporte ferroviario

La incidencia socio-económica del transporte ferroviario justifica sobradamente su existencia como objeto informativo. En tal sentido debemos tener en cuenta que el tren, como ya dijimos respecto a todos los medios de transporte en su conjunto, es un campo periodístico de carácter intersectorial, es decir, abarca un amplio abanico de áreas temáticas que van desde las facetas puramente económicas (gestión, financiación, inversiones, planificación, etc.) a las políticas, culturales, ecológicas, sucesos, de servicio para el usuario, etc.

Las funciones básicas de la información sobre el transporte ferroviario pueden sustanciarse en las siguientes:

a) Informativa: es la función más convencional del periodismo, consistente en la difusión de hechos noticiosos que se ponen en conocimiento del receptor por su trascendencia económica, sus efectos sociales o su incidencia política. Ya hemos comprobado que en el caso concreto del ferrocarril son muchos los aspectos que poseen este interés; por ejemplo, las noticias sobre construcción de nuevas líneas férreas tienen relevancia para el ciudadano por cuanto se acometen con grandes inversiones financiadas con dinero de sus impuestos, y también le atañen en la medida que podrá hacer uso de ellas como viajero. Este mismo hecho tiene, además, una faceta política, puesto se realiza por iniciativa política, la obra tiene un diseño y una adjudicación en los que intervienen criterios políticos, e incluso el político puede utilizarla con fines electorales. La misma infraestructura de nuestro ejemplo tendrá un impacto medioambiental inherente a la propia obra, y un impacto social, ya que cuando se explote incluirá más o menos estaciones en distintos núcleos urbanos, contará con más o menos servicios, supondrá un aumento de los precios del transporte, etc. Así, podríamos encontrar otras perspectivas de un mismo hecho, cuyo interés está repartido en diferentes aspectos, y sobre los que esta especialidad del periodismo de transportes debe informar.

b) Interpretación y denuncia: el periodismo sobre transporte ferroviario tiene también una función de interpretación y crítica, dado que es un servicio público, financiado por el Estado y, por tanto, cualquier desviación en su diseño o

funcionamiento afecta directamente al ciudadano, tanto en su rol de contribuyente como de usuario. Tomando el mismo ejemplo que utilizamos anteriormente, la construcción de una nueva línea ferroviaria, entendemos que un tratamiento periodístico completo, además de información pura sobre los hechos, debería someter a interpretación o crítica varios aspectos como la planificación del recorrido y características de la línea; si tendrá más o menos estaciones intermedias o dejará zonas aisladas; si la adjudicación de las obras y material es transparente y se hace con criterios objetivos; si su explotación se hará con mayor o menor número de servicios y existirá una oferta variada de los mismos; si su puesta en marcha afectará a otras líneas existentes en cualquier sentido; si el precio de los billetes sufrirá alguna modificación; si las medidas de seguridad con correctas; si en el mismo trayecto hay otras alternativas de transporte y sus características, etc. Cuando el lector recibe mensajes que le aportan puntos de vista diferentes, conoce las carencias y ventajas de la nueva línea y, en suma, puede contextualizar el hecho y comprender las consecuencias del mismo, su visión es más veraz y objetiva. Hablamos, pues, de un tipo de un tratamiento informativo inmerso dentro del concepto de periodismo de investigación, que, como vimos, es uno de los rasgos definitorios e ideales del periodismo de especialización, aunque bastante limitado en su aplicación por condicionantes e intereses de tipo empresarial, político o económico, que en el caso del ferrocarril español son muy evidentes.

c) De servicio: Como ya vimos, la utilidad de los contenidos informativos es un rasgo consustancial al periodismo sobre transportes, de suerte que la información no es un fin en sí misma, sino que, ante todo, tiene un valor práctico para el lector. Ya que el tren es un servicio accesible a los consumidores, y sujeto a unas pautas de funcionamiento (trayectos, horarios, frecuencias, tarifas, condiciones de uso, etc.), cualquier alteración de las mismas repercute de forma directa en los ciudadanos, desde un cambio de horarios o precios, hasta una huelga; desde la puesta en marcha de nuevos trenes con mejores prestaciones, hasta el corte de una línea por un accidente y sus alternativas de uso. Dar cuenta de todo ello es otra de las funciones básicas de la información sobre el transporte ferroviario.

5.3. Disfunciones de la información sobre el transporte ferroviario

El periodismo especializado en transporte ferroviario presenta disfunciones que redundan en su falta de credibilidad y suponen una merma del rigor y la ética informativa, algunas de las cuales se producen de forma sistemática. Muchas de estas desviaciones se explican por las particulares condiciones históricas que rodean la gestión y tutela de este medio de transporte en la mayor parte de los países del mundo, y de forma particular en España. Otras obedecen a causas o rutinas puramente periodísticas, por un enfoque o tratamiento equivocado. Las más importantes de estas disfunciones son:

a) Omisión informativa: se produce cuando no se informa sobre determinados hechos o se oculta algún aspecto sustancial del mismo, y es bastante frecuente. Por ejemplo, muchas publicaciones no han informado respecto al cierre de alguna línea férrea de carácter regional, el levantamiento de la vía en otros tramos, el desguace prematuro y la venta de material ferroviario en perfecto estado de uso por parte de RENFE, o la supresión de determinados servicios.

Otra manifestación de la misma práctica nociva es el silenciamento de aspectos importantes relacionados con determinados hechos. Por ejemplo, en las informaciones sobre la construcción o inauguración de las líneas de alta velocidad en España no se mencionan normalmente sus consecuencias negativas: enorme coste económico, supresión de los servicios ferroviarios existentes hasta ese momento, incomunicación de poblaciones intermedias, encarecimiento notable los de precios, abandono de otras líneas, etc. Tampoco tienen eco informativo las otras alternativas existentes de modernización ferroviaria. Las causas de esta situación son diversas y pueden darse de manera solapada: falta de conocimientos por parte del periodista, ocultación premeditada por presiones, negligencia u olvido.

b) Oficialismo: si tenemos presente que el ferrocarril funciona en nuestro país bajo tutela de las administraciones públicas, básicamente el Ministerio de Fomento, y que desde el año 1941 hasta el momento presente la única empresa explotadora de los servicios ferroviarios a escala estatal, en régimen de monopolio, ha sido RENFE, es fácil comprender que la información sobre este medio de transporte esté estrechamente

condicionada por esta compañía y por las instancias gubernativas que figuran por encima de ella. La práctica totalidad de las noticias sobre el ferrocarril español emanan del ámbito de RENFE, ella o los ministerios que la tutelan determinan, por tanto, qué es noticia, suministran la información y (aspecto muy importante) reparten la publicidad institucional sobre esta materia en los medios informativos. Si a ello añadimos una insuficiencia generalizada, como es la falta de contraste entre las fuentes informativas, tenemos dibujadas las causas principales del problema.

En estas condiciones es difícil que el tratamiento informativo de los medios sea contrario a los intereses oficiales o, incluso, presente matices críticos. Es más, dado que gran casi todos los sectores (industria ferroviaria, ingeniería, fundaciones y museos ferroviarios, entidades públicas diversas e incluso sindicatos y asociaciones de aficionados) dependen de los contratos con la Administración o RENFE, utilizan medios de la misma o tienen acuerdos con ellas o intereses comunes, no interesa de forma general la existencia de tensiones informativas. Con los ferrocarriles de ámbito regional ocurre lo mismo, pues están controlados desde las administraciones públicas autonómicas, por lo que el oficialismo es absolutamente predominante en esta especialidad periodística.

c) Distorsiones lingüísticas: El oficialismo informativo posee una manifestación externa evidente en el uso de lo que Martínez Albertos (1983, 253) califica como “lenguaje funcional de tecnócratas y políticos”, entendido por el mismo autor (1983, 254) como “el modo de expresión usado por los técnicos que tienen el poder político”. Así, desde hace aproximadamente una década, RENFE implantó una nueva terminología de tipo corporativo para suplantar los conceptos tradicionales vinculados al ferrocarril, que ya formaban parte del uso común entre los profesionales del sector y los propios usuarios. Ello se llevó a cabo, probablemente, como nueva estrategia de imagen de la compañía; lo cierto es que desde entonces en sus comunicaciones externas e internas se utilizan nuevos términos que, por contagio a través de notas, comunicados, dossiers, ruedas de prensa y publicaciones oficiales difundidas por el Gabinete de Comunicación de RENFE, se han extendido a los medios de comunicación. Así, se habla de *clientes*, en vez de viajeros, pasajeros o usuarios; o se ha introducido la denominación de *productos* para designar a los distintos tipos de trenes (por ejemplo, el *producto* Talgo o el *producto* Cercanías), lo cual, además de erróneo (pues no se trata

de productos, sino de servicios), crea confusión entre los viajeros y el ciudadano en general. Por otro lado, encontramos usos retóricos del lenguaje, trasvasados desde la esfera política-ferroviaria hasta el campo informativo, como por ejemplo cuando se habla del *esfuerzo* inversor en infraestructuras, del *impulso modernizador* del ferrocarril, de las *apuestas de futuro* o de los *retos y desafíos* venideros. Son expresiones retóricas y huecas de contenido, transmitidas a través de los gabinetes de comunicación oficiales, que se han convertido en lugares comunes de uso lingüístico para muchos periodistas dedicados a la información ferroviaria, que actúan como simples transcritores de notas y comunicados de prensa.

d) Politización: El ferrocarril, como cualquier otro campo informativo, es susceptible de ser utilizado políticamente. De hecho, en nuestro país la gestión ferroviaria está marcada tradicionalmente por condicionantes políticos, debido al altísimo grado de intervencionismo administrativo a la que está sometida. No obstante, ahora nos referimos al enfoque partidista de la información sobre este medio de transporte, es decir, a la diferente amplitud o enfoque valorativo que unos hechos semejantes tienen en la prensa según la afinidad política del periódico con el partido político que en ese momento ostente el poder. Esta disfunción delata una falta de objetividad evidente en el tratamiento del hecho, pero es algo ya habitual prácticamente en todos los medios informativos, que se encuentran bastante polarizados por asociación entre los intereses empresariales que los controlan y determinados sectores políticos.

Respecto al ferrocarril, hay muchas muestras de lo que decimos; por ejemplo, cuando se construyó el AVE Madrid-Sevilla, en tiempos del gobierno de Felipe González, el diario *Abc* publicó un buen número de artículos, editoriales y reportajes interpretativos de clara valoración negativa, por el despilfarro que la gran inversión dedicada a ello supuso. Por el contrario, la construcción del AVE Madrid-Barcelona y la ejecución de otros proyectos del mismo tipo realizados por el gobierno de Aznar, igualmente costosos y -a nuestro juicio- despilfarradores, no han dado lugar a las mismas críticas, sino todo lo contrario. Ejemplos parecidos, pero de signo opuesto, podemos encontrar en el diario *El País*, donde se han criticado fuertemente aspectos de la política ferroviaria del PP semejantes a los de la etapa socialista, como en el caso de los concursos para la compra de trenes del AVE Madrid-Sevilla y del Madrid-

Barcelona, este último muy criticado por su parcialidad y poca transparencia, pero no así el anterior, que adoleció de los mismos o parecidos inconvenientes.

e) Sensacionalismo: Esta distorsión del tratamiento informativo del transporte ferroviario se manifiesta con mucha menos frecuencia que las anteriores, aunque no por ello deja de darse, sobre todo con relación a sucesos o accidentes de trenes. Muchas veces, la magnificación exagerada de determinados acontecimientos de esta naturaleza no se produce por intención manifiesta del periodista, sino por simple desconocimiento del tema, por falta de datos, por no contrastar entre sí diferentes versiones del mismo acontecimiento o, simplemente, porque el redactor busca a toda costa una versión original o espectacular del hecho.

Evidentemente, la magnificación se puede orientar en sentido negativo o positivo; en este último caso estaríamos ante enfoques cercanos a lo propagandístico o triunfalista, que también se han dado en el tratamiento de algunos temas ferroviarios, precisamente por complacer a los poderes políticos o económicos de turno con los que el medio informativo comparte vinculaciones o intereses; tal es el caso de algunos reportajes monográficos sobre los nuevos proyectos de alta velocidad publicados en diarios y revistas especializadas, en los que se produce una exaltación de sus objetivos y, en paralelo, una obsesión por ocultar cualquier aspecto negativo que pudieran tener.

f) Inexactitud conceptual y terminológica: fruto de la falta de documentación al abordar el trabajo informativo, que dan lugar a textos equívocos o que se prestan a una incorrecta interpretación. Debe tenerse en cuenta que el ferrocarril, como cualquier actividad profesional, y más si tiene un componente tecnológico, posee una terminología muy concreta, que de no utilizarse correctamente da lugar a deslices de bulto, cuando no a auténticos disparates. En el ferrocarril no es adecuado, por ejemplo, hablar de hangares (término propio de la aviación), para referirse a talleres o depósitos de material; tampoco es exacto hablar de locomotoras en alusión al primer coche de un tren autopulsado, que precisamente por el hecho de serlo, no tiene locomotora. Fallos de este tipo, y mucho más gruesos, son habituales en numerosas informaciones.

5.4. Definición de periodismo especializado en transporte ferroviario

Haciendo de nuevo hincapié en la ausencia de estudios que analicen el tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria y, por tanto, en la falta de referencias previas sobre esta especialidad, debemos sustentar la definición conceptual del periodismo especializado en transporte ferroviario sobre la base de los objetivos y funciones que persigue, las cuales han sido explicadas con anterioridad. Con estos planteamientos previos, establecemos la siguiente definición:

El periodismo especializado en transporte ferroviario es una parte de la información sobre transportes orientada específicamente a dar cuenta de la actividad del ferrocarril en todas sus modalidades, analizar sus efectos sobre el sistema de comunicaciones y la economía en general, denunciar las deficiencias y carencias que presenta, y orientar al ciudadano sobre las condiciones y cambios de los servicios que puede utilizar en su condición de usuario.

5.5. Características ideales del informador sobre transporte ferroviario

En las revistas oficiales de tema ferroviario que circulan en nuestro país, editadas por RENFE y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, existen profesionales específicamente dedicados a este ámbito del transporte. No así en las publicaciones especializadas de titularidad privada, en las que frecuentemente participan como redactores personas que no son periodistas, aunque muchos de ellos sean expertos con un altísimo nivel de conocimientos, bien por su cercanía profesional al ferrocarril, o por su contrastada inquietud investigadora, plasmada en la escritura de libros sobre este tema. Podríamos citar en tal sentido nombres como los de Manuel González Márquez, Javier Aranguren, Ángel Maestro, José Vicente Coves, José Antonio Gómez, Javier Fernández, Lluís Prieto, Juan Pedro Esteve, Pedro Pintado, y algunos otros.

Por el contrario, en España existen muy pocos periodistas especializados en el tratamiento informativo del transporte ferroviario dentro de los diarios de información general, ni siquiera en las secciones de economía, ya que habitualmente se encargan de cubrir las informaciones sobre el transporte en su conjunto y ferrocarril en concreto los mismos redactores que tocan los temas económicos de diversa naturaleza. Una ilustre excepción es la del prestigioso periodista Fernando Fernández Sanz, autor de libros de investigación histórica y también colaborador en revistas como *Via Libre* o *Líneas del Tren* y en publicaciones periódicas, entre las que figuran los diarios *Abc* y, en fecha más reciente, *El País*. La tónica general, como se ha dicho, es la ausencia de informadores verdaderamente especializados en el ferrocarril, ya que la ocasionalidad y la discontinuidad dominan por completo en este ámbito informativo, como en otros que no tienen un protagonismo estelar en los medios.

El hipotético perfil ideal del periodista especializado en transporte ferroviario debería reunir los siguientes requisitos:

- 1.- Como cualquier informador especializado, debe tener capacidad expresiva y lingüística para redactar textos claros y concisos, con un nivel de comprensibilidad

accesible al lector medio, aunque traten de cuestiones técnicas o de naturaleza compleja. Se trata, en suma, de combinar la sencillez formal y expositiva con el rigor.

2.- Objetividad e independencia respecto a las fuentes informativas, ya que el distanciamiento hacia éstas, tan inusual y complicado en nuestros días, garantiza la necesaria libertad en el tratamiento de la actualidad. De cara a ese mismo fin, el periodista especializado en información ferroviaria debería diversificar más sus fuentes de suministro documental, usar todos los canales informativos de que tiene disponibles y buscar el contraste, rompiendo así la dependencia casi total de las fuentes oficiales; ello le permitiría mostrar una visión enriquecedora diversa y completa de la actualidad ferroviaria, frente al uniforme monolitismo actual.

3.- Talante investigador, apoyado en el sentido crítico que fue requisito indispensable en esta profesión. Ya hemos visto que el mundo del ferrocarril posee aspectos controvertidos, sobre los cuales debería indagarse para facilitar al lector la comprensión de la actualidad de este medio de transporte en toda su dimensión. La información sobre el ferrocarril puede ser algo más que simple periodismo declarativo o de transcripción de notas de prensa facilitadas por los gabinetes de comunicación.

4.- Conocimiento de la realidad política, económica y social del país, que sirve de marco general al desenvolvimiento del transporte ferroviario. Ello debe estar unido a la comprensión del funcionamiento del sistema de transporte en su conjunto, tanto los medios aéreos, marítimos y terrestres por carretera, dado que unos modos interactúan con los otros, y, además, existe una acusada tendencia hacia la intermodalidad, es decir, a la actuación coordinada de los distintos sistemas de transporte, especialmente en el tráfico de mercancías.

5.- Motivación hacia los consumidores, sus necesidades y aspiraciones, cuya satisfacción debe ser el objetivo fundamental de la información, como también debería serlo de la política ferroviaria. Ya que el tren es un medio de transporte de servicio público, el informador debe tener siempre presente la perspectiva del usuario y enfocar su trabajo hacia él, dentro una visión propia del periodismo de servicio. Obviar cualquier afán de protagonismo y aportar posibles soluciones y alternativas útiles para el lector, como usuario de este medio de transporte, habría de ser un objetivo básico.

6.- Conocimiento de la historia y la cultura del ferrocarril, especialmente de su evolución durante los últimos cuarenta años, lo que le otorga una perspectiva temporal suficientemente amplia para comprender, interpretar y contextualizar en su verdadera dimensión la actualidad de este medio de transporte.

7.-Compresión de la estructura del sector ferroviario en su conjunto y de los principales elementos corporativos e institucionales que lo integran, así como de sus relaciones y vinculaciones, tanto internas como en el contexto político-económico general, tanto español como en el plano internacional.

8.-Conocimiento básico de la tecnología ferroviaria y de los elementos que la integran en su infraestructura, superestructura y material rodante, así como de los medios humanos afectos a la explotación de este medio de transporte, sus funciones y responsabilidades.

9.-Conocimiento de la legislación vigente en materia de transporte ferroviario, tanto en el plano nacional como comunitario, aspecto éste último que ha cobrado particular importancia en los últimos años, pues establece un marco de referencia y aplicación en todos los países miembros.

10.-Capacidad de actualización constante, dado que el ferrocarril es una actividad dinámica, que en los últimos años ha evolucionado de una forma muy rápida, tanto en su organización estructural, como en el resto de sus aspectos. Es previsible que con la introducción del nuevo modelo de liberalización de las infraestructuras y servicios ferroviarios, el ferrocarril se abrirá a un régimen de competencia entre empresas transportadoras de viajeros y mercancías, y se procederá a la privatización de RENFE. Todo ello dibuja una situación cambiante, transitoria y llena de incertidumbres, que obligará al periodista especializado a utilizar nuevos esquemas de trabajo, a diversificar su actividad, y a readaptar sus conocimientos de forma rápida, haciendo más difícil el conformismo.

5.6. Fuentes de la información ferroviaria

5.6.1. Consideraciones generales

En la parte de análisis de contenido del presente trabajo vamos a dedicar un extenso apartado a la utilización general de las fuentes informativas en los textos del diario *Abc* que componen la muestra objeto de estudio, y a su tratamiento en las diferentes áreas temáticas de la información sobre transporte ferroviario. Dado que, de momento, estamos definiendo y describiendo las características genéricas de esta especialidad informativa, nos interesa detenemos en concretar cuáles son sus principales fuentes y sus características generales, con independencia de que más adelante analicemos de forma pormenorizada cómo se utilizan en el caso concreto, pero bastante representativo, del diario *Abc*. Esto quiere decir que aquí haremos mención de todas las fuentes específicas disponibles para el periodista especializado en transporte ferroviario, a modo de guía de referencia general. Evidentemente, se sobreentiende que las fuentes generales de la información económica y las generales sobre transporte, a las que ya nos referimos, también son absolutamente válidas en este caso.

Antes de abordar el presente apartado, es preciso explicar los criterios seguidos para seleccionar y catalogar las fuentes informativas aquí aludidas:

- a) Actualidad: Todas las actividades económicas o industriales, desde su génesis a su desarrollo actual, se han ido haciendo paulatinamente más complejas y especializadas. El mundo del ferrocarril ha participado de esta dinámica, y así, cada vez son más abundantes y diversificadas las instituciones, organismos y empresas que se relacionan con este modo de transporte, al tiempo que el grado de interactividad entre las mismas es también mayor. El presente del ferrocarril español es mucho más complejo y considerablemente más abierto de lo que era hace sólo algunos años. Esta realidad ha tenido una automática traducción en términos informativos, en el sentido de que hoy la información ferroviaria se puede nutrir de un abanico de fuentes mucho más amplio y variado en cuanto a su procedencia sectorial y geográfica. Por este

motivo, aun no negando el posible interés de su estudio histórico, hemos considerado mucho más práctico analizar únicamente las fuentes actuales de la información ferroviaria.

- b) Amplitud: Los diarios de información general prácticamente sólo tratan con profundidad las grandes noticias relacionadas con el ferrocarril; es decir, en sus páginas sólo tienen cabida relevante algunas de las muchas noticias que genera este medio de transporte. Por tanto, gran parte de las fuentes que luego enumeramos son utilizadas casi en exclusiva dentro al ámbito de la prensa económica y de las publicaciones (revistas) especializadas en el ferrocarril. No obstante, y en aras a la posible evolución hacia un modelo mucho más profundo y especializado en el tratamiento informativo de este tema por parte de la prensa general, creemos conveniente tener una referencia completa, en la que aparezcan la mayor cantidad de fuentes informativas, y empleando como criterio básico de clasificación el sector o actividad específica donde se encuadran.
- c) Clasificación geográfica: Una correcta catalogación de las fuentes de la información ferroviaria requiere tener en cuenta su procedencia, sea nacional o internacional. Es cierto que la mayor parte de las noticias sobre el ferrocarril que aparecen en los medios de información españoles proceden del ámbito nacional. Sin embargo, este modo de transporte no es ajeno al contexto general de nuestra economía, donde la imbricación de empresas e instituciones con sus homólogos de otros países, y especialmente con las naciones de la Unión Europea, es creciente y manifiesta. Esta realidad tiene su reflejo en las informaciones sobre el ferrocarril, siendo en ellas cada vez más frecuentes las referencias a organismos y corporaciones multinacionales, tanto públicas como privadas. De ahí que, teniendo presente la preponderancia cuantitativa de las fuentes españolas, no podemos obviar aquellas cuyo origen está fuera de nuestras fronteras.

5.6.2. Relación de fuentes informativas

Como ya se ha mencionado, vamos a agrupar las fuentes de la información sobre transporte ferroviario siguiendo dos criterios, de un lado, el sector o actividad a la que se dedican, y de otro, su ámbito geográfico de competencia. Dentro de cada grupo se mencionan las empresas y organismos actualmente más significativos desde el punto de vista informativo, o que poseen un peso específico más relevante:

Unión Europea

- Parlamento y Consejo de la UE.
- Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea (TREN)

Gobierno central y ministerios

Dentro de los muy numerosos organismos vinculados al Gobierno central, los que tienen mayor presencia en la información sobre transporte ferroviario son los siguientes:

- Ministerio de Fomento
- GIF/ADIF (Gerente de Infraestructuras Ferroviarias) (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Hacienda
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Ciencia y Tecnología
- Portavoz del Gobierno

Gobiernos civiles-Delegaciones de Gobierno

Comunidades Autónomas y Diputaciones

Los organismos de estas administraciones regionales que tienen un mayor grado de protagonismo en este campo informativo son los siguientes:

- Presidentes de Comunidades Autónomas
- Consejerías de transporte
- GISA (Gestor de Infraestructuras de Cataluña)
- GIASA (Gestor de Infraestructuras de Andalucía)

Ayuntamientos

Partidos políticos y Parlamentos

Instancias judiciales

- Juzgados
- Abogacía

Fuerzas de seguridad y Sanidad

- Policía Nacional y Guardia Civil
- Policías Autonómicas y Municipales
- Bomberos
- Protección Civil
- Hospitales
- Servicios de urgencia

Consortios públicos

- Consorcio de Transportes de Madrid
- Consorcio Operación Chamartín

Sindicatos

- UGT (Unión General de Trabajadores)
- CCOO (Comisiones Obreras)
- CGT (Confederación General del Trabajo)
- USO (Unión Sindical Obrera)
- SF (Sindicato Ferroviario)
- SEMAF (Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios)

RENFE

A su vez divide en las siguientes Unidades de Negocio:

- Alta Velocidad
- Cercanías
- Regionales
- Mercancías
- Circulación
- Estaciones Comerciales
- Grandes Líneas
- Mantenimiento de Infraestructura
- Mantenimiento Integral de Trenes
- Patrimonio y Urbanismo

FEVE y ferrocarriles regionales

- FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha)
- Euskotren (Ferrocarriles Vascongados)
- FGC (Ferrocarriles de Cataluña)
- FGV (Ferrocarriles de Valencia)
- SFM (Servicios Ferroviarios de Mallorca)
- F.C. Soller-Palma
- MSP (Minero Siderúrgica de Ponferrada)
- Aceralia (antigua Corporación Siderúrgica Integral- ENSIDESA)

Ferrocarriles extranjeros

Por razones de vecindad geográfica, las dos compañías ferroviarias extranjeras que tienen mayor incidencia informativa son:

- SNCF (Francia)
- CP (Portugal)

Industria ferroviaria

- Alstom
- Siemens
- CAF
- Talgo
- Bombardier
- Fiat-Ansaldo
- CEMAFE (Asociación de Constructores Españoles de Material Rodante Ferroviario)
- Empresas auxiliares de equipamiento y reparación de trenes

Entidades financieras y empresariales

- Bancos y Cajas de ahorro
- Cámaras de comercio e industria
- Asociaciones empresariales: CEOE, CEIM, etc.
- Consultoras

Constructoras

- FCC
- Ferrovial
- Dragados y Construcciones

- Guinovart & OCISA
- COMSA
- Vías y Construcciones
- AZVI
- TECSA
- CORSAN
- NECSO

Colegios profesionales, Universidades y expertos

Dentro de este grupo de fuentes destacan por su mayor relevancia las siguientes:

- Colegios de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
- Colegios de Arquitectos
- Colegios de Economistas
- Colegios de Ingenieros Industriales
- Escuelas universitarias de Ingeniería y Arquitectura
- Asociaciones de Amigos del Ferrocarril

Fundaciones y Museos ferroviarios

- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Fundación de los Ferrocarriles de Galicia
- Museo del Ferrocarril de Asturias
- Museo Vasco del Ferrocarril

Consumidores

- Asociaciones de consumidores
- Asociaciones vecinales
- Asociaciones de afectados
- Testigos
- Grupos ecologistas

Agencias de información

Todas las agencias informativas españolas o internacionales

Medios de comunicación

- Medios de información general
- Publicaciones especializadas
- Producciones editoriales

- Portales web:
 - [Alta Velocidad y Ferrocarril en España.](#)
 - [Anuario del ferrocarril.](#) Guía de empresas. Publicación de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*.
 - [AVEFUTURO, Desarrollo integral ferroviario.](#) Opiniones y documentos en torno a la futura red de alta velocidad.
 - [Carril-NET.](#) Magazine electrónico de modelismo ferroviario con artículos, galería de fotos y un interesante foro...
 - [Centro de Estudios históricos del Ferrocarril español.](#) Institución de carácter privado dedicada a la investigación histórica de nuestros ferrocarriles.
 - [El Ferro-Carril, Edición digital, revista en Internet de ASAFAL.](#) La revista de la *Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería*.
 - [El Tren fundido](#) La crítica más ácida contra la desastrosa gestión del Patrimonio Histórico Ferroviario Español.
 - [Ferroka, reivindicaciones ferroviarias.](#) Página muy crítica con las distintas administraciones del ferrocarril en España.
 - [Foro por el Tren Vía de la Plata.](#) Página dedicada a la recuperación de esta tradicional vía de comunicación entre las provincias de Cáceres, Salamanca y Zamora.
 - [Monografías del ferrocarril.](#) Editorial Lluís Prieto i Tur
 - [Railwaymania](#)
 - [Santander-Mediterráneo.net.](#) Página dedicada a la historia y actualidad de esta importante línea de la red española que nunca llegó a ser concluida. Incluye fotos y comentarios acerca del túnel del río Engaña.
 - [STOL, Spanish Trains On Line.](#) Revista española en Internet sobre ferrocarril en España y el mundo.
 - [Tècnica Ferroviària.](#) Revista para ingenieros y profesionales del Ferrocarril y del Transporte Urbano. Desde Cataluña.
 - [TodoTrenes.com.](#) El portal de trenes en español.
 - [TRANVIA portal.](#) Revista en Internet de la Plataforma Internauta de Amigos del Ferrocarril.
 - [WEFER.](#) Informaciones diversas en Internet sobre ferrocarril.
 - [El patrimonio ferroviario en Castilla León y su preservación.](#)
 - [Listado del material motor ferroviario español.](#) Lista dinámica, en constante actualización, sobre la situación de TODO EL PARQUE MOTOR ESPAÑOL, incluyendo vía ancha y estrecha.
 - [Locomotoras preservadas en España](#)
 - [Mikado: Historia del Ferrocarril, los records...](#) Página muy interesante. Recomendada.

- [Trenmilitaria](#). Página dedicada al tren militar. Contiene muchos enlaces a páginas de temática similar.
- [Vías abandonadas en Aragón](#). Página de Frankmach.
- [Aforo](#) Grupo de Noticias
- [es.rec.trenes](#). El foro de discusión del sistema *News* sobre el mundo del Ferrocarril en España.

Operadoras privadas de transporte ferroviario

Transporte de mercancías

- Transfesa
- Combiberia
- TC-TRANSPORT (Grupo COMSA-TECSA)
- ABERTIS (Continental Rail-Grupo ACS)
- ALSA Rail y ALSA-Keolis (ALSA-ENACTAR)
- DETREN (FCC-Connex)

Organismos internacionales

- UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles)
- CER (Comunidad de Ferrocarriles Europeos)
- UITP (Unión Internacional de Transporte Público)
- EIM (Asociación Europea de Gestores de Infraestructura Ferroviaria)
- EIA (Asociación Intermodal Europea)

5.6.3. Descripción general de las fuentes informativas

La descripción de las fuentes anteriormente enumeradas puede resultar útil como referencia general en el tratamiento informativo del transporte ferroviario, tanto respecto al alcance que tiene cada una de ellas, como al uso que de las mismas pueden hacer los medios de comunicación en su conjunto. Todo ello se hará sin prejuzgar las conclusiones del análisis de fuentes informativas utilizadas en el diario *Abc* que se lleva a cabo en un capítulo posterior de este trabajo.

Entre los organismos nacionales relacionados con el ferrocarril, RENFE ha sido históricamente, y a mucha distancia de las demás, la empresa que ha generado un mayor volumen de noticias en cantidad y en importancia cualitativa. El hecho de ostentar desde su creación, en el año 1941, un papel monopolístico sobre el transporte por ferrocarril a

escala nacional, dio lugar a que la práctica totalidad de la actividad política, económica e industrial relacionada con este sector se centrara en torno a esta compañía, lo que, evidentemente, también se ha tenido que reflejar en el campo informativo.

En la actualidad, RENFE continúa teniendo un decisivo peso específico, sin embargo, la propia situación de esta empresa, y sobre todo el contexto general del ferrocarril en España, está experimentando profundos cambios que previsiblemente tendrán una gran incidencia informativa a medio plazo. Estos cambios se centran en varios aspectos fundamentales, entre los que cabe destacar los siguientes:

- La división de RENFE a partir del año 1990 en diferentes “Unidades de Negocio”, ya enumeradas en el apartado anterior, que están especializadas en los diferentes campos en los que desarrolla sus actividades ferroviarias. Esto implica que, en propiedad, ya no podemos hablar de RENFE como fuente única, sino múltiple e integrada por diversos entes informativos singulares y especializadas, correspondientes a cada una de las Unidades de Negocio la componen.

- La separación legal y administrativa entre los dos componentes básicos del transporte ferroviario: la infraestructura y la operación. Ambos aspectos han estado tradicionalmente unificados dentro de RENFE, dueña de la infraestructura (la vía, las obras y todas las instalaciones necesarias para el funcionamiento del ferrocarril) y responsable de la programación de los servicios y la circulación de los trenes. Con la creación en 1997 del GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), entre con personalidad jurídica propia adscrito al Ministerio de Fomento tuvo lugar el inicio de la separación efectiva antes mencionada, por cuanto al mismo se le atribuyó inicialmente la responsabilidad de construir las nuevas infraestructuras ferroviarias previstas de alta velocidad. Según el proyecto de Ley del Sector Ferroviario, aprobado el 19 de junio de 2003, a medio plazo RENFE pasará a denominarse ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), seguidamente se creará la llamada RENFE Operadora, que se limitará a prestar servicios de viajeros y mercancías, y el GIF quedará integrado en ADIF. Así pues, en los próximos años es muy probable que el ADIF adquiera una notable relevancia como fuente informativa.

Aparte de RENFE, y a mucha distancia de la misma en cuanto a dimensión y relevancia, existen en nuestro país diversas empresas operadoras de servicios ferroviarios, casi todas circunscritas a un ámbito regional o autonómico, con la excepción de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). Esta empresa estatal posee una red de 1.200 kilómetros, que se extiende en su mayor parte por la cornisa cantábrica (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco), además de explotar sendas líneas en Castilla-León y Murcia. A pesar de ser una empresa teóricamente nacional, FEVE no desarrolla ningún servicio fuera de las regiones mencionadas, lo que explica que su importancia sea bastante limitada.

En una escala aún más restringida se mueven las cuatro entidades ferroviarias de titularidad autonómica existentes en nuestro país: Euskotren (Euskadi), FGC (Ferrocarriles de Cataluña), FGV (Ferrocarriles de Valencia) y SFM (Servicios Ferroviarios Mallorquines). En el ámbito privado existen dos empresas industriales que cuentan con líneas férreas propias, aunque de ámbito geográfico comarcal: MSP (minero Siderúrgica de Ponferrada) y la Corporación Siderúrgica Aceralia. Para ambas el ferrocarril es un simple elemento subsidiario de sus respectivas actividades productivas, por lo que este aspecto tiene escasa trascendencia en los medios de comunicación. Por último, desde la óptica que nos interesa apenas sí tiene un valor anecdótico el Ferrocarril Soller-Palma, que posee un carácter eminentemente turístico.

La apertura de cauces legales para la liberalización del transporte ferroviario traerá, presumiblemente, a medio plazo la aparición de nuevas empresas operadoras privadas, que concurrirán en régimen de competencia con RENFE prestando servicios de transporte de viajeros y mercancías. Esto podrá significar también un aumento del número de fuentes informativas relacionadas con este sector de la actividad ferroviaria. Una de las empresas más fuertes que se dibujan en el nuevo escenario es Transfesa (Transportes Ferroviarios Especiales S.A.), que desde 1943 actúa como operador logístico ferroviario de carácter internacional en distintos sectores industriales, especialmente la automoción, donde es líder. Transfesa no posee una red ferroviaria propia, sino que sus trenes circulan por vías generales.

Otras empresas que optan a ser operadoras de trenes de mercancías, si se lleva a cabo la liberalización de este mercado en condiciones de rentabilidad, son Combiberia,

el Grupo COMSA y Continental Rail. En el ámbito de los viajeros, cuya liberalización se plantea a más largo plazo, aspiran a desempeñar el mismo papel las compañías ALSA Rail, ABERTIS, y FCC-Connex, que ya están presentes en la construcción y el transporte por carretera a través de numerosas líneas de autobús distribuidas por todo el territorio nacional. Cabe esperar que en un futuro más o menos inmediato estas compañías cobren un protagonismo progresivamente mayor desde el punto de vista informativo si se cumplen las previsiones del nuevo diseño del sector ferroviario.

El Ministerio de Fomento es el organismo público encargado de establecer las grandes directrices de la política ferroviaria en nuestro país, tanto desde el punto de vista normativo, de organización y proyectos, como presupuestario. De él dependen las entidades GIF-ADIF y RENFE, que se encargan de llevar a la práctica las grandes líneas a actuación marcadas por Fomento. El Ministerio ha mantenido en los últimos años una continua presencia en los medios, personalizada en el titular del mismo, señor Álvarez Cascos, y basada exclusivamente en los programas de construcción de nuevas líneas de alta velocidad. Fomento es, asimismo, es una destacada fuente documental, gracias a su Biblioteca General, con casi 30.000 monografías y más de 400 números de revistas, y el Centro de Documentación del Transporte y las Comunicaciones, que ofrece servicios especiales de información y documentación a profesionales y estudiosos del sector.

Por lo que respecta a los organismos gestores de infraestructuras, el único de ámbito nacional y específicamente ferroviario es el ADIF (antes GIF), al que ya nos referimos con anterioridad. A su vez, las administraciones autonómicas de Cataluña y Andalucía han puesto en marcha iniciativas similares, que cristalizaron en el GISA (Gestor de Infraestructuras S.A.) y el GIASA (Gestión de Infraestructuras de Andalucía S.A.). Ambas son sociedades de capital público cuyo objeto es la construcción, gestión y mantenimiento las infraestructuras en general. Hasta el momento no han llevado a cabo por sí mismas ningún proyecto ferroviario significativo.

Las consejerías de transporte del resto de administraciones autonómicas tienen, asimismo, la consideración de fuentes informativas en la materia que nos ocupa, dado que en muchos casos juegan un papel decisivo en el mantenimiento y mejora de servicios y líneas férreas. En este sentido, se ha mostrado muy activa la comunidad de

Castilla y León, que, mediante acuerdos suscritos con RENFE y FEVE, subvenciona diferentes trenes regionales y ha financiado importantes obras de rehabilitación de varias líneas. También las consejerías de transporte de Galicia, Andalucía, Aragón, Extremadura, Madrid o Murcia, entre otras, colaboran y mantienen financieramente servicios ferroviarios regionales dentro de sus respectivos territorios.

Los Ayuntamientos pueden actuar como fuentes informativas del transporte ferroviario en temas generalmente relacionados con el urbanismo, los trazados que discurren por el municipio, estaciones, o servicios de trenes que afectan a sus habitantes. Otros entes de la administración pública que tienen un papel como fuentes informativas de la actualidad ferroviaria son las Delegaciones de Gobierno, Diputaciones y Gobiernos Civiles. Estos organismos no poseen competencias directas en materia ferroviaria, pero sí en otros campos, especialmente relacionados con la seguridad y Protección Civil, que pueden tener relación con el transporte ferroviario en determinados aspectos, como accidentes o sucesos de otro tipo. En lo que respecta a los consorcios públicos, su intervención informativa está ligada estrechamente al asunto específico de su actividad, normalmente la construcción de infraestructuras o la gestión compartida de servicios ferroviarios.

Por lo que respecta a los partidos políticos y grupos parlamentarios, se manifiestan sobre asuntos relacionados con el transporte ferroviario en momentos muy puntuales y concretos, normalmente con ocasión de controversias y debates. El mismo carácter coyuntural, aunque por diferentes motivos, tienen fuentes como las instancias judiciales, las fuerzas de seguridad y los organismos sanitarios, cuya participación informativa en éste, como en otros ámbitos del transporte, se produce en hechos muy concretos.

Los sindicatos más representativos del sector ferroviario son CCOO (Comisiones Obreras), UGT (Unión General de Trabajadores), CGT (Confederación General de Trabajadores) y SEMAF (Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios). Las organizaciones sindicales valoran o intervienen en muchos de los aspectos que afectan a este medio de transporte, pero, obviamente, cuando adquieren mayor relevancia es en momentos de conflictividad laboral o crisis empresariales (reestructuración, reducción de servicios, etc.). A lo largo del periodo de tiempo que

abarca este trabajo, han abundado las noticias laborales en el ferrocarril español, y los gabinetes de comunicación de los sindicatos han respondido con gran agilidad y eficacia a la demanda informativa de los medios en tales circunstancias.

Otro grupo de fuentes importante es la industria ferroviaria, en concreto las constructoras de material rodante que trabajan en nuestro país. Dentro de ellas, Talgo es la empresa que acapara más protagonismo. El hecho de ser una compañía puramente española, además de poseer una tecnología propia de primer nivel y de estar presente en la vanguardia del mercado ferroviario nacional e internacional desde hace varias décadas, explica sobradamente el protagonismo de Talgo en los medios de información, en un lugar muy destacado respecto a otros constructores de trenes. Otra importante compañía de este sector es CAF (Construcción Auxiliar de Ferrocarriles). Esta firma comenzó a construir locomotoras eléctricas en 1925, y hoy está especializada en trenes autopulsados (por ejemplo, las modernas unidades eléctricas de cercanías de RENFE y los trenes TRD) y material remolcado. Asimismo, la tecnología de CAF tiene también gran prestigio internacional, lo que hace que sus productos compitan con éxito en todo el mundo.

El resto de las industrias de construcción ferroviaria de nuestro país se encuentra en manos de multinacionales extrajeras, principalmente la francesa Alstom, que a comienzos de los años 90, y tras ganar el concurso de construcción del AVE Madrid-Sevilla, se hizo cargo de las factorías de ATEINSA, MACOSA y La Maquinista Terrestre y Marítima, hasta entonces de titularidad estatal. Alstom adquirió un notable protagonismo, y es actualmente una de las empresas más destacadas del sector. La alemana Siemens y la canadiense Bombardier (asociada actualmente a Talgo) han participado con éxito en los recientes concursos para suministro de trenes de alta velocidad, y cuentan con plantas industriales y una bien organizada presencia informativa en nuestro país. Las compañías mencionadas, junto con otras de menor entidad, son miembros de CEMAFE (Asociación de Constructores Españoles de Material Rodante Ferroviario), que también incluimos fuente de información.

El mundo financiero y empresarial está presente en la información sobre transporte ferroviario a través, básicamente, de los siguientes tipos de entidades: bancos y cajas de ahorro; cámaras de comercio e industria; empresas de los diferentes sectores

productivos que son clientes del ferrocarril (minería, energía, siderurgia, automoción, agricultura, transporte por contenedor, etc.); empresas de comunicaciones y de ingeniería; empresas consultoras y asociaciones empresariales como la CEOE o la CEIM.

Las compañías constructoras de obra, en cuanto ejecutoras de las infraestructuras ferroviarias, también poseen interés como fuentes informativas. Las más importantes empresas de este sector pertenecen a SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras Españolas de Ambito Nacional). Entre ellas figuran Dragados y Construcciones, Ferrovial y FCC (Fomento de Construcciones y Contratas), que pueden considerarse como líderes del sector, y vienen participando regularmente en los grandes proyectos de creación de líneas férreas. Existen otras constructoras medias (algunas son “segundas marcas” de las anteriores), que llevan a cabo una parte sustancial del mantenimiento y renovación de las vías existentes, además de trabajar en el desarrollo de nuevos tendidos. En de este grupo destacan por su mayor relevancia a TECSA, Vías y Construcciones, COMSA, CORSAN, AZVI, Guinovart & OCISA y NECSO.

Otras agrupaciones profesionales que sirven como fuente de la información ferroviaria son los colegios de ingenieros y arquitectos. De todos ellos, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid es el que desarrolla una actividad más cercana al ferrocarril. Paralelamente, esta entidad edita desde el año 1853 la prestigiosa *Revista de Obras Públicas*, donde se han publicado con gran frecuencia referencias y artículos, e incluso algunas monografías sobre el transporte ferroviario. La biblioteca de este mismo colegio tiene, asimismo, gran utilidad como fuente documental. La esfera universitaria, en sus ramas de ingeniería, economía y arquitectura, contribuyen al enriquecimiento informativo y documental de esta especialidad periodística, así como los expertos particulares y las asociaciones de amigos del ferrocarril, algunas de las cuales cuentan con sitios web de contenidos muy interesantes.

Dentro de esta misma finalidad informativo-documental, una institución fundamental es la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), entidad creada en 1985 bajo el auspicio de RENFE y FEVE, y en cuyo patronato figuran, además de las estas dos empresas, el GIF/ADIF, Euskotren, Ferrocarriles de Cataluña (FGC),

Ferrocarriles de Valencia (FGV), Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), Metro de Bilbao, Metro de Madrid, y las asociaciones privadas CEMAFE (Asociación Nacional de Constructores de Material Ferroviario) y SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional). La FFE edita la revista *Vía Libre*, publicación nacida en el año 1964 bajo la tutela de RENFE, que es uno de los principales exponentes de la prensa especializada de este sector. En el campo documental la FFE está organizada en tres áreas: el Archivo Histórico, que gestiona las fuentes primarias de la historia ferroviaria; la Biblioteca y Hemeroteca, que cuentan con un extenso catálogo de publicaciones; y el Centro de Documentación y Traducciones, donde se puede acceder a la base de datos *Docfet*, sobre reseñas de artículos de revistas especializadas.

La FFE tutela y gestiona el Museo Nacional del Ferrocarril, y organiza, entre otros, los viajes turísticos del *Tren de la Fresa*, que tienen bastante eco informativo en la prensa diaria de Madrid. Otros museos e instituciones del mismo tipo, como la Fundación de los Ferrocarriles de Galicia, el Museo Vasco del Ferrocarril o el Museo del Ferrocarril de Asturias, realizan actividades culturales y viajes turísticos en sus respectivos ámbitos geográficos, que despiertan un apreciable interés en los medios de prensa locales.

Las organizaciones de consumidores, usuarios o afectados, las asociaciones vecinales, los grupos ecologistas y, en general, las organizaciones ciudadanas intervienen cada vez más como fuentes de la información sobre ferrocarriles. El crecimiento del asociacionismo en los últimos años y el mayor interés de los medios en recabar su opinión en temas referentes a este medio de transporte que tienen repercusión en el consumidor, como por ejemplo las carencias de los servicios o los aumentos de las tarifas.

El recurso a las agencias informativas generales se produce en éste como en el resto de los campos periodísticos. También se utilizan las citas de contenidos de otros medios informativos, especialmente las revistas especializadas en transporte ferroviario, que aportan puntos de vista más profundos, independientes y rigurosos al tratamiento de la actualidad. Los libros especializados en ferrocarril, casi todos ellos de tipo histórico o técnico, pueden aportar rigor y credibilidad al tratamiento informativo de este tema.

Mención aparte merecen los portales web especializados en el ferrocarril que han proliferado en los últimos tiempos, y cuya enorme heterogeneidad en cuanto a contenidos, orientación y rigor, hace que su consulta debe ser bastante selectiva; entre los mismos destacan por sus abundantes contenidos informativos *TranvíaPortal*, *Todotrenes* y *STOL*.

La información sobre transporte ferroviario en la prensa española se nutre básicamente de las fuentes nacionales anteriormente descritas, pero el recurso a organismos internacionales adquiere progresivamente una mayor importancia, debido a la implantación gradual en España de la política común de transportes de la Unión Europea. La mayor parte de las fuentes informativas internacionales relacionadas específicamente con el transporte ferroviario pertenecen a nuestro ámbito continental, destacando entre ellas las siguientes:

- Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea (TREN)

Desde la entrada en vigor del Tratado de Roma en 1958, el establecimiento de una política común en materia de transporte fue una de las primeras líneas de actuación. A través de la TREN (Dirección General de Energía y Transporte), la Comisión Europea marca actualmente las directrices fundamentales en este terreno. Su propósito básico es eliminar las barreras fronterizas que obstaculizan la libre circulación de personas y bienes, y liberalizar progresivamente el mercado del transporte abriéndolo a la competencia.

Para desarrollar estos objetivos, la Comisión actúa en varios frentes:

- a) Cofinanciación de proyectos de interés común que le son presentados por los estados miembros. Un ejemplo de ello es la línea férrea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Montpellier, actualmente en construcción.
- b) Aplicación por parte de los países de la Unión de reglas comunes en materia de transporte concernientes a la seguridad, normas sociales y desarrollo y gestión de las infraestructuras.
- c) Puesta en marcha del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), que permita crear un modelo de telecomunicación y señalización únicos, aspectos técnicos claves en el desarrollo de una futura red ferroviaria transeuropea.

De lo comentado se desprende que este organismo comunitario es una fuente de especial valor, y es previsible que en los próximos años, conforme siga avanzando la política común europea en el ámbito ferroviario, adquiera aún mayor relieve informativo.

UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles):

Esta institución fue fundada en 1922 para fomentar la cooperación internacional entre compañías ferroviarias, la armonización técnica entre los distintos sistemas ferroviarios y la promoción de este modo de transporte en todo el mundo. Hasta la entrada en vigor del Tratado de Maastrich, la UIC tuvo una vocación y talante esencialmente europeos, pero posteriormente ha llevado a cabo una gran apertura a otras zonas de mundo ferroviario, como África, América y Asia.

Desde el punto de vista informativo, la UIC es una importante fuente documental. Su gabinete de prensa se muestra muy activo en su relación con los medios, elabora frecuentes comunicados de prensa, edita el boletín “Panorama UIC” y periódicamente realiza diversas estadísticas y publicaciones en las que se registran los principales parámetros que marcan la evolución del transporte ferroviario a escala internacional. Posee, además, un nutrido banco de datos y bibliografía, disponible en soporte CD. Por otro lado, la UIC organiza y participa en numerosos congresos y conferencias sobre los aspectos más relevantes del ferrocarril actual en todo el mundo.

CER (Comunidad de Ferrocarriles Europeos)

Puede considerarse como un apéndice específicamente europeo de la UIC. Fue creada en 1988 y tiene su sede en Bruselas. Está compuesta por las 34 compañías ferroviarias de los estados miembros de la Unión Europea más las de Noruega, Suiza, Croacia y los diez países del Este de Europa que entrarán próximamente en la UE. Sus objetivos son promover las condiciones idóneas para el desarrollo del transporte en nuestro continente y actuar como portavoz de todas las empresas asociadas para trasladar sus recomendaciones a los órganos de la Unión Europea competentes en esta materia. Edita periódicamente la publicación *CER Express*, con noticias sobre el contexto ferroviario europeo.

EIM (Asociación Europea de Gestores de Infraestructura Ferroviaria)

Es una entidad muy joven, creada en Bruselas a finales del año 2001, que representa ante la Unión Europea a los entes gestores de la infraestructura ferroviaria de los diferentes países que la integran, todos ellos de titularidad estatal. Dado el poco tiempo transcurrido desde su creación, y el hecho de que el proceso de separación entre la gestión de las infraestructuras y los servicios ferroviarios aún no se ha llevado a cabo en algunos países, la importancia como fuente informativa de esta entidad es de momento bastante escasa.

5.7. Aproximación histórica al periodismo sobre el ferrocarril

El 27 de septiembre de 1825 tuvo lugar en Reino Unido la puesta en marcha del primer ferrocarril del mundo legalmente autorizado para el transporte de viajeros y mercancías: el Stockton&Darlington, cuyo director era George Stephenson, uno de los padres de la locomotora de vapor. Cinco años después, el 15 de septiembre de 1830, era puesto en servicio el ferrocarril de Liverpool a Manchester, la primera línea de gran entidad que se abrió exclusivamente para el tráfico de trenes remolcados con locomotoras de vapor. Así comenzó la llamada *Era del ferrocarril*.

En años sucesivos, todos los países de Europa occidental y Norteamérica implantaron y extendieron este nuevo medio de transporte, que primero despertó una enorme expectación, y al cabo, transformó la vida de las gentes. Ejemplo paradigmático el gran significado histórico que tuvo la implantación del ferrocarril es el de Estados Unidos, donde el enlace ferroviario entre el Este y el Oeste del país, llevado a cabo en Promontory (Utah) en el año 1869 entre las compañías Union Pacific y Central Pacific, se considera un hecho fundamental para la consolidación y desarrollo de la nación.

El ferrocarril adquirió en muy poco tiempo una importancia económica y social decisiva, y su extensión se asoció indisolublemente con la riqueza y la prosperidad. Como es lógico, un suceso de tal magnitud no sólo encontró un gran eco en los medios periodísticos existentes, sino que, además, desencadenó por sí mismo la aparición de nuevas cabeceras. Desde el comienzo, la información sobre el transporte ferroviario se desarrolló en dos líneas paralelas, que se han mantenido hasta nuestros días: la prensa generalista y las publicaciones especializadas.

5.7.1. Evolución de las publicaciones especializadas

La cuna de la prensa especializada en ferrocarril se sitúa también en Gran Bretaña, y su fecha de alumbramiento fue muy temprana: el 1 de mayo de 1835, cuando salió a la calle *Railway Magazine*, decano universal de las revistas sobre este medio de transporte. A lo largo del siglo XIX, fueron apareciendo en distintos países otros medios

escritos de la misma naturaleza, casi todas ellas editadas por asociaciones profesionales, colegios técnicos y otros estamentos vinculados más o menos directamente con la explotación de nuevo medio de transporte; su misión fundamental era servir como órgano de transmisión de los nuevos conocimientos y aportaciones de la ingeniería y la industria al desarrollo del ferrocarril. Una de éstas publicaciones fue la ya mencionada *Revista de Obras Públicas*, que comenzó a editar en 1853 el Colegio de Ingenieros de Canales con sede en Madrid.

Las compañías dedicadas a la explotación de los servicios ferroviarios iban creciendo, y pugnaban por captar para sí el mayor número de viajeros posible. La competitividad comercial produjo que las empresas se plantearan la necesidad de atraer a los clientes mediante métodos publicitarios, a través de los cuales transmitir las ventajas de sus servicios frente a los de sus competidores. Para ello se emplearon diversos soportes: carteles, folletos, guías, anuncios en prensa, y un poco más tarde, también publicaciones periódicas. Por este conducto institucional o corporativo aparece un nuevo grupo de boletines y revistas especializados en información sobre transporte ferroviario, que se mantiene hasta la actualidad.

Desde las compañías ferroviarias partieron dos vías de comunicación en direcciones distintas: desde la empresa al exterior, y dentro de la propia empresa. En esta última encontramos los boletines de información editados para el *consumo interno* de sus empleados, como una pieza más de cohesión corporativa. En este tipo de publicaciones se abordaban cuestiones laborales, organizativas y de gestión. Lo interesante es remarcar que todos los grupos institucionales de prensa ferroviaria comenzaron con la simple edición del boletín, y su utilidad sigue teniendo vigencia hoy en día.

La segunda de las dos corrientes de comunicación mencionadas: desde la empresa hacia fuera, se plasma en la edición de revistas de difusión exterior, normalmente dirigidas a viajeros y clientes del ferrocarril. Estas publicaciones han sido una pieza más del mecanismo publicitario establecido para la promoción de las compañías férreas del mundo, o de sus gestores y promotores políticos. En cuanto a contenido y orientación, cabe distinguir dentro de este grupo, a su vez, dos tipos de revistas: las de venta al público, que tienen un carácter más especializado en lo

ferroviario y una carga más informativa, y las revistas promocionales, ofrecidas gratuitamente a los usuarios, en las que predomina un contenido genérico, con temas turísticos, culturales, paisajísticos, etc., quedando el ferrocarril en un plano secundario.

En la segunda mitad del siglo XX algunas entidades particulares ligadas al tren por pura vocación, o bien asociaciones de aficionados al ferrocarril, impulsaron la creación de publicaciones especializadas en este medio de transporte. En principio, la mayor parte de las mismas nacieron a partir de pequeños boletines o circulares internas, editadas con medios normalmente precarios. Pero, conforme fue creciendo el interés y la afición por este medio de transporte y todo lo que le rodea, algunos de aquellos modestos boletines se transformaron en revistas, dedicadas tanto al tren real como al modelismo ferroviario. Con el paso del tiempo, primero en Estados Unidos, Alemania, Francia, Gran Bretaña, y más tarde otros países como España, algunas de estas revistas han sido la base para la creación de grupos editoriales especializados, de medio tamaño, que lanzan al mercado vídeos, libros, y revistas exclusivamente dedicados al ferrocarril.

5.7.2. Especialización ferroviaria en España

En el caso concreto de España, el retraso con respecto a otras naciones más desarrolladas se dejó notar también en el ámbito del ferrocarril. La primera línea férrea española se abrió en Cuba (entonces provincia de nuestro país), enlazando La Habana y Güines, y fue abierta el 10 de noviembre de 1837. En la Península, el primer tendido ferroviario cubrió el trayecto Barcelona-Mataró, y se inauguró el 28 de octubre de 1848, fecha bastante tardía con relación a los países industrializados de nuestro alrededor. En adelante, las redes ferroviarias no llegaron a desarrollarse más que de manera muy parcial, debido esencialmente al débil desarrollo industrial del país, por lo que densidad y el tráfico de las líneas fueron siempre escasos, sobre todo si se tiene en cuenta nuestra extensión territorial. Por otro lado, la economía de las compañías ferroviarias se contagiò de la misma debilidad, y su situación financiera tuvo una precariedad creciente.

Como otros países, la llegada del ferrocarril también llevó al nacimiento de publicaciones especializadas en España. No obstante, la historia hemerográfica de los ferrocarriles en España está aún por estudiar. Parece ser que don José Altabella,

catedrático de Historia del Periodismo de la Universidad Complutense de Madrid, llevó a cabo una recopilación de títulos de periódicos y revistas de carácter ferroviario, concretamente dentro del periodo comprendido entre los albores del tren en España y el año 1936, pero este trabajo no se publicó, y del mismo sólo tenemos referencias verbales. En todo caso, es evidente que la llegada del ferrocarril en nuestro país trajo consigo la aparición de nuevos órganos de información, como la *Revista Semanal de Intereses Materiales*, aparecida en 1850 de la mano del marqués de Salamanca, principal promotor del negocio ferroviario en la Península Ibérica durante el reinado de Isabel II. Otras revistas especializadas de gran importancia surgidas en esta segunda mitad del siglo XIX fueron la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, cuya existencia se prolongó durante casi cien años, y el semanario *Los Ferrocarriles*.

Siguiendo un ritmo paralelo a la proliferación y desarrollo de las líneas férreas, en España surgieron y desaparecieron diversos órganos de prensa, de vida más o menos efímeras y con periodicidad y formatos enormemente heterogéneos. Otros títulos significativos fueron *La Tracción Ferroviaria Española*, *El Agente Ferroviario Español*, *Adelante*, *Revista de Caminos de Hierro y de Telégrafos Eléctricos* o *MZA*. Estas siglas (correspondientes a las ciudades Madrid-Zaragoza-Alicante) eran la denominación de una de las dos compañías ferroviarias, junto con los Caminos de Hierro del Norte de España (conocida abreviadamente como Norte), más importantes de la Península. *MZA* fue probablemente la primera revista ferroviaria de gran entidad que apareció en España, y dio paso a *Trenes*, de aparición trimestral, cuya vida se extendió desde el año 1935 hasta 1958, ya en tiempos de RENFE.

Trenes no era una revista puramente ferroviaria, dado que en ella tuvieron cabida temas de muy diversa índole, desde lo cultural, a lo político, pasando por el mundo del espectáculo o el turismo. En materia ferroviaria el enfoque de sus contenidos estaba a medio camino entre la propaganda y la información, predominando las ilustraciones gráficas sobre los textos. Desde el punto de vista formal, fue una revista de gran porte, ya que en ella colaboraron las firmas más importantes del momento, los mejores dibujantes y los mejores fotógrafos, además de poseer una gran calidad de impresión en un papel excelente. Esta cabecera marcó un hito en la historia de la prensa especializada de nuestro país, tanto por su lujosa edición, ya que estaba profusamente documentada con fotografías y grabados a todo color, como, sobre todo, por su espíritu de gran

revista corporativa. Asimismo, dio cabida a insertos publicitarios de otras empresas relacionadas comercialmente con la compañía editora: constructoras de material ferroviario, empresas de obras, empresas de señalización, telecomunicaciones, etc. También en este último aspecto fue precursora de todas las que le sucedieron.

La crónica situación de ahogo financiero de las principales compañías férreas se tornó angustiada tras la Guerra Civil. Para evitar el colapso de las comunicaciones terrestres nacionales, y controlar de manera unificada todo el sistema ferroviario, el Gobierno decidió en 1941 la creación de RENFE (Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles), empresa que a día de hoy sigue manteniendo el monopolio del transporte ferroviario en el ámbito estatal. RENFE tomó las riendas de la revista *Trenes* desde el momento de su creación, manteniéndola en el mercado hasta el año 1958, cuando se celebró en Madrid el XVIII Congreso Internacional de Ferrocarriles. De forma paralela, la nueva compañía se hizo cargo de la revista mensual *Ferrovianos*, que nació en 1936 como “Revista del personal de las redes de Norte y MZA” y cuya publicación se interrumpió durante la guerra hasta el año 1940. Esta revista se repartía gratuitamente y fue el órgano interno de información del personal de RENFE hasta noviembre de 1963. Tras la desaparición de *Trenes*, *Ferrovianos* prosiguió su andadura en solitario, y de una forma relativamente modesta.

En el mes de enero de 1964 se produjo un nuevo cambio en los esquemas periodísticos de RENFE, con la aparición del primer número de *Vía Libre*, que hasta el momento es la revista especializada ferroviaria española de mayor longevidad. *Vía Libre* se identificó como la sucesora de *Ferrovianos*, pero cambió su inicial vocación interna por otra mucho más abierta que su predecesora. De hecho, aun sin abandonar del todo el interés hacia sus empleados, a quienes de distribuía exclusivamente, se convirtió de la mano de su primer director, el periodista Victoriano Fernández Asís, en la más importante plataforma de comunicación de la empresa, aunando así en una sola publicación características comunes a *Ferrovianos* y *Trenes*. La nueva revista mensual introdujo mejoras como un mayor número de páginas, impresión en cuatricromía y el suplemento a modo de separata *Por toda la Red*. Sus páginas dieron cabida a destacadas firmas del periodismo de la época contenidos, y los contenidos y géneros informativos se ampliaron y diversificaron.

A principios de los años setenta RENFE contaba con tres publicaciones periódicas, para cubrir las exigencias de especialización en sus propios servicios de cara al cliente:

- *Vía Libre*, ya entonces totalmente consolidada y con una tirada que se estimó en más de 50.000 ejemplares.

- *Inter Red*, órgano de comunicación estrictamente interna con un soporte similar a un diario, que se facilitaba gratuitamente a los agentes para informarles de temas sociales y laborales.

- *RENFE Comercial*, revista trimestral orientada a ofrecer información a los grandes clientes del transporte de mercancías.

Esta configuración se mantiene hasta finales de la década de los ochenta, cuando nuevamente RENFE se plantea introducir cambios en el área de comunicación, en este caso orientados a ampliar y diversificar aún más sus soportes. Ello viene a coincidir con la implantación de un sistema de identidad corporativa, cuyo punto de partida fue el programa de RENFE-Cercanías, de manera que podemos interpretarla como una actuación coordinada y simultánea en distintas áreas, que encierra un claro propósito: modernizar y potenciar la imagen exterior de la compañía, haciendo de éste uno de los aspectos claves en la gestión de la misma, en la línea de los modernos esquemas de comunicación corporativa.

Exponente de esta nueva estrategia es la salida a la calle en febrero de 1987 del primer número de *Trenes Hoy*, revista mensual dedicada a reflejar la actualidad ferroviaria de nuestro país, y en menor medida del extranjero y publicada juntamente con *Clientes RENFE*. La revista *Trenes Hoy* tuvo una vida efímera, ya que salió por última vez en el mes de diciembre de 1991, cuando apenas llevaba publicados 53 números. *Vía Libre* ha continuado su andadura, cumpliendo su 30 aniversario el pasado mes de enero de 1994; en la actualidad posee una tirada cercana a los 18.000 ejemplares, y desde mediados de los años noventa se vende al público en los kioscos. Desde el punto de vista de su gestión, *Vía Libre* ha pasado a ser editada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, patronato en el que participan, junto a la propia RENFE, diversas compañías ferroviarias autonómicas y metropolitanas y las constructoras españolas de material rodante. En 1990 nació una nueva revista mensual de RENFE, *Paisajes desde el Tren*, que no es de venta al público, sino se reparte de forma gratuita entre los viajeros de

determinados servicios o trenes. En cuanto a contenidos, su enfoque es eminentemente turístico, y en consecuencia, las informaciones especializadas tienen escaso relieve, limitándose a algunos reportajes y una breve sección de noticias.

Las últimas incorporaciones notables al grupo de publicaciones de RENFE son *Líneas del Tren* y *Cuadernos de Gestión*, que edita la Dirección de Comunicación Interna. *Líneas del Tren* apareció por primera vez en mayo de 1990 con un formato tabloide y periodicidad mensual; a partir de enero de 1992 apareció quincenalmente y con un formato estándar, y desde enero de 2004 pasa de nuevo a ser mensual y adquiere una notable mejora en su calidad de edición. Es una revista que se distribuye exclusivamente entre los agentes de la compañía, por lo que podemos considerarla heredera de la antes mencionada *Inter Red*, que a su vez, como ya se comentó, recogió el testigo de los extinta *Ferrovianos*. Su tirada está estimada actualmente en los 47.000 ejemplares.

Otra revista interna de RENFE es *Cuadernos de Gestión*, que comenzó su andadura en noviembre de 1990 y desde entonces ha atravesado por tres etapas sucesivas en las que ha ido evolucionando su presentación, contenidos y hasta su nombre, dado que hasta mediados de 1994 apareció con el nombre de *Líneas de Gestión*. Es una revista dirigida a los profesionales de RENFE dedicados a tareas técnicas y de gestión. Además de las mencionadas, es significativo observar que la reestructuración interna llevada a cabo por RENFE en marzo de 1990, con la división de la empresa en distintas UNE (Unidad de Negocio Especializado) ha incidido en una ampliación de los medios de comunicación internos. Así, casi todas las UNE poseen actualmente boletines de información especializados en sus respectivas actividades, muchos de ellos se editan con los medios más avanzados.

A la vista de lo expuesto, no es en absoluto exagerado considerar a RENFE como un auténtico magnate de la prensa ferroviaria española. Realmente, es una situación bastante lógica si se tiene en cuenta que ninguna otra empresa ha competido hasta ahora con ella en el ámbito nacional en este importante sector del transporte. Por otro lado, al contar con el aval del Estado, la compañía posee suficiente respaldo económico como para editar distintas publicaciones sin estar condicionada por su viabilidad económica inmediata, sino únicamente en función a criterios de gestión en los que pueden incidir factores políticos o de otro tipo.

La relevancia cuantitativa de las publicaciones ferroviarias oficiales parece últimamente contrarrestada por la creciente influencia de las nuevas revistas impulsadas por iniciativa privada. Es evidente que la penetración de las publicaciones de RENFE tiene una incidencia proporcional al número de empleados de la empresa, que constituyen su principal clientela. Por el contrario, las revistas independientes poseen un mercado que en potencia es mucho más amplio, pero en realidad es muy limitado, dado el minoritario interés por los temas ferroviarios en nuestro país.

La más importante precursora de la prensa ferroviaria independiente en España, que fue *Ferrocarriles y Tranvías*. Esta revista vio la luz en 1931, cuatro años antes de lo que lo hiciera *Trenes*, por iniciativa de un grupo de profesionales vinculados con la industria y la ingeniería ferroviaria, y dirigidos por Vicente Olmo Ibáñez. Durante toda su vida, siguió una línea eminentemente técnica, pero también muy pegada a la información de actualidad, pues reflejó cumplidamente todos los acontecimientos, inauguraciones y novedades relacionadas con el ferrocarril, tanto en nuestro país como en el ámbito internacional. *Ferrocarriles y Tranvías* tuvo una dilatada existencia, nada menos que 43 años, y publicó un total de 407 números, el último de los cuales salió a la calle en 1974.

La influencia de esta revista se dejó notar en un ámbito muy reducido, pues su difusión se ceñía por lo general a los sectores profesionales de más alta cualificación ligados al ferrocarril: ingenieros, expertos y directivos. Asimismo, *Ferrocarriles y Tranvías* fue el primer medio de comunicación donde, a partir de los años 50, se reflejaron las actividades e inquietudes de las nacientes Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, cuya influencia en las actuales publicaciones especializadas es bastante notoria. Esta revista fue punto de referencia para todos los interesados en el ferrocarril, tanto por su rigor técnico como por el volumen de información en ella recogido, ya que las revistas editadas por RENFE no alcanzaron nunca la profundidad de análisis de *Ferrocarriles y Tranvías*, pues el fin de aquellas es promover la imagen y los intereses de esta empresa.

La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona lanzó al público en septiembre de 1980 el primer número de la revista *Carril*, que ya venía publicando a modo de boletín informativo interno desde tiempo atrás. Esta cabecera retomó el testigo

de rigor y pulcritud técnica de *Ferrocarriles y Tranvías*, pero con un formato de revista moderna y bien ilustrada. En lo primero tuvo un éxito inmediato, y lo segundo lo fue consiguiendo poco a poco, sobre todo merced a la introducción del color y las continuas mejoras en el papel y la maquetación. Su trayectoria ha sufrido diversos altibajos, provocados por la precariedad de medios económicos con la que se desenvuelve, pero actualmente continúa publicándose.

A finales de los 70 y principios de los 80 surgieron otras revistas ferroviarias, como *Ferrocarril* y *Amigo Tren*, que incidieron la misma línea de corrección y rigor técnico. Sin embargo, su permanencia en el mercado resultó bastante fugaz debido a los habituales problemas económicos. Entre tanto, muchas asociaciones de amigos del ferrocarril comenzaban la publicación de boletines informativos internos. Tal fue el caso de la Asociación de Madrid, que había mantenido durante bastante tiempo y con notable éxito un boletín informativo con formato, periodicidad y calidad de edición de una revista. Tras un pequeño paréntesis, la misma inquietud editorial tomó cuerpo en *Tracción*. Dicha revista tuvo en principio una difusión local, aunque pronto salió del ámbito madrileño y alcanzó bastante eco en otras asociaciones españolas, a pesar de la modestia de medios con que contaba.

Tracción tuvo una vida breve, pero fue el germen de una nueva revista de ámbito nacional cuyo primer número apareció en octubre de 1991, manteniendo desde entonces una periodicidad mensual. Se trata de *Maquetrén*, que, como indica el nombre de su cabecera, reparte su interés informativo entre la actualidad del ferrocarril real y el modelismo ferroviario, afición que cuenta con un número creciente de seguidores en nuestro país. En este sentido, es interesante poner de manifiesto que es la primera revista española que se hizo eco de manera sistemática de las actividades modelísticas. En este mismo aspecto incidió otra revista llamada *Mundo Ferroviario*, cuya vida fue bastante breve.

En 1993 comenzó a publicarse una nueva revista, llamada *Hobby Tren*, cuyo enfoque es bastante similar a la anterior y también tiene periodicidad mensual, lo que ha generado una situación de estrecha competencia entre ambas. Este aspecto fue totalmente novedoso en la prensa especializada en ferrocarril de nuestro país, y se ha acrecentado posteriormente con la aparición de nuevas revistas, todas de periodicidad bimensual: *Doble Tracción*, que se publicó desde octubre de 1993 a marzo de 1996, con

un total de quince números; *Trenmanía*, nacida en el año 2001, y *Paso a Nivel*, último representante de la prensa especializada en transporte ferroviario, que vio la luz en noviembre de 2002, y en la que colaboran los más importantes expertos actuales del ferrocarril, entre ellos algunos de los pocos periodistas profesionales que trabajan en esta especialidad, como es el ya nombrado Fernando Fernández Sanz.

5.7.3. El ferrocarril en la prensa diaria: *Abc*

El ferrocarril era siempre noticia en la prensa diaria de información general desde el primer tercio del siglo XIX. Las concesiones, los proyectos de trazados, la ejecución de las obras, las máquinas de vapor, el diseño de los coches de viajeros la primera llegada de los trenes a las poblaciones... todo era un acontecimiento que interesaba a la gente, era nuevo y, por tanto, noticioso. Sin temor a exagerar, podemos decir que el furor ferroviario presidía las modas y las conversaciones, e incluso los chistes estaban relacionados con los usos y la introducción del camino de hierro. Este mismo proceso se desataba de forma muy similar en todos los países donde se iba implantando el nuevo sistema de transporte y, evidentemente, España no fue ajena a ello.

En nuestro país se otorgó la primera concesión ferroviaria en el año 1829, para una línea de Jerez de la Frontera al Muelle del Portal, que al final no llegó a construirse. Como ya se dijo, tuvo que ser en Cuba, al calor de la prosperidad económica que atravesaba la isla, donde en 1837 fue inaugurado el primer ferrocarril español 1837. Este evento, como indica Gonzalo Garcival (1998, 138), motivó la que “se tiene por la primera referencia al tren en la Prensa nacional, un artículo sin firma aparecido en 1836 -o sea, un año antes de inaugurarse el primer ferrocarril ciertamente hispánico, La Habana-Güines, Cuba- en el *Semanario Pintoresco Español*. Se titulaba *Los Caminos de Hierro* y hablaba de unas maquinas llamadas *locomotores*”.

La puesta en marcha de la línea Barcelona-Mataró, en octubre de 1848, abrió la historia ferroviaria en la Península Ibérica, y contó con una gran atención por parte de la prensa de la época. En tal sentido, hemos encontrado numerosas noticias sobre este hecho en *La Gaceta de Madrid*, publicadas en los meses de septiembre y octubre de 1848. Entre ellas está la recogida en primera página el 29 de octubre sobre los preparativos del acontecimiento, en la que se cita como fuente al periódico *El*

Barcelonés. También es significativa la noticia aparecida el 2 de noviembre, en la página 2, sobre la inauguración del ferrocarril, en la que se alude a otra noticia sobre el mismo tema en el diario *Fomento*.

Como indica Xoan Novoa (1992, 106) “a partir de 1855 tiene lugar la época dorada de la construcción del ferrocarril en España , tendiéndose kilómetros de vía a ritmo frenético”. La prensa no dejó de hacerse continuo eco de estos acontecimientos; buen exponente de ello fueron, por ejemplo, las sucesivas noticias aparecidas en *La Gaceta de Madrid* con motivo de la inauguración de la línea Valladolid-Burgos y los festejos celebrados para celebrarla, publicadas los días 26, 27, 28 y 29 de abril de 1856. El ferrocarril tuvo en esta época cronistas de primerísima calidad literaria, como Gustavo Adolfo Bécquer, quien, como recoge Gonzalo Garcival (1998, 139) “escribe para *El Contemporáneo* la crónica de la apertura de la línea del Norte en todo su recorrido, de Madrid a la frontera de Irún, en agosto de 1864. Con mucha cuquería por su parte, no firmaba la información y el anonimato le permite, por ejemplo, reconocer que mató el hambre de días -tal vez de semanas- en el espléndido banquete que los invitados al acontecimiento disfrutaron en San Sebastián. El cronista, entusiasmado, llega a decir: *Ya no hay Pirineos*”.

El afán por el fomento y extensión de este medio de transporte dio lugar, incluso, a la aparición de publicaciones periódicas cuya principal razón de ser era solicitar a las *fuerzas vivas* locales la llegada del tendido ferroviario a ciudades pequeñas y medianas, dándose el caso de que cuando este hecho se producía, dichos órganos de prensa desaparecían. Ejemplo de esto fue *El Escla*, que vio la luz en León en 1860 y desapareció tres años más tarde, cuando el tren llegó a la capital leonesa. Otro caso parecido fue el de *La Locomotora*, impreso en la localidad salmantina de Béjar. Incluso, muchas de estas cabeceras adoptaron la denominación de *El Correo de...* no por referencia a los enlaces postales, sino a los trenes correo.

De manera progresiva, conforme avanzaban los tendidos de vía y se expandían los nuevos servicios, el ferrocarril dejó de ser objeto de *rabiosa actualidad*, pero su papel preponderante entre los medios de transporte siguió otorgándole un gran protagonismo informativo, centrado en aspectos de su explotación, como los horarios, los nuevos trenes, los conflictos laborales y, de forma muy particular, los accidentes. A

lo largo del tiempo, la información sobre el transporte ferroviario en la prensa diaria general evolucionó al mismo compás que el del resto de los temas de actualidad. En el caso concreto del *Abc*, durante sus primeros años las referencias al tren eran fundamentalmente de tipo gráfico, con un pequeño acompañamiento textual en el que se daban las claves del hecho. Esta vocación gráfica de *Abc* le venía por herencia de su antecesora, la revista *Blanco y Negro*, y en general de la prensa ilustrada de la época, de la que eran insignes representantes cabeceras como *Mundo Gráfico*, *Nuevo Mundo* o *La Esfera*. En el primer número del periódico se hacía explícito propósito de ello, al afirmar que “Cultivará preferentemente la información gráfica, haciéndola objeto de especial cuidado para ofrecer en ella cuanto pueda interesar al público”.

En el caso del ferrocarril, tenían especial relieve las noticias sobre accidentes de trenes, que se acompañaban de grandes fotografías de excelente calidad, con llamativas imágenes de locomotoras o vagones estrellados. Precisamente, la primera noticia sobre el ferrocarril que hemos encontrado en *Abc* se titulaba “Máquina y tender de un tren mixto descarrilado en la estación de Villafranca”, la acompañaba una foto de Bouisson, y fue publicada el 22 de enero de 1903. Otros temas referentes a este medio de transporte eran menos frecuentes y ocupaban más reducido espacio, debido a su menor espectacularidad visual. Es significativo que la mayor parte de las noticias, ya gráficas o textuales, aparecen sin firma en las primeras dos décadas de vida de este diario.

En los años veinte, comienzan a aparecer en *Abc* los reportajes monográficos, normalmente de una página completa, en los que ya predomina la parte textual, mucho más profunda y extensa que antes, aunque con un acompañamiento fotográfico generoso. Destaca en esta época la figura del sevillano Enrique Garro, autor de números reportajes en los que el ferrocarril es protagonista, casi siempre en referencia a sus avances tecnológicos, como el trabajo titulado *La electrificación de la línea de Pajares y la industria nacional*, publicado el 17 de septiembre de 1924. En la década siguiente publica varios trabajos sobre avances técnicos del ferrocarril Juan López de Chicheri, que fue uno de los fundadores de la mencionada revista *Ferrocarriles y Tranvías*. También firma numerosos reportajes sobre trenes el escritor Tomás Borrás, casi todos dedicados a nuevas líneas en proyecto. Otras muchas plumas de gran categoría literaria escribieron en *Abc* sobre temas ferroviarios; por citar algunos

ejemplos, encontramos a Wenceslao Fernández Flórez, César González-Ruano o Antonio Díaz-Cañabate, éste último miembro de la redacción habitual del diario.

Terminada la Guerra Civil, la penuria general de medios se hizo evidente también en el ámbito de la prensa; menguó notablemente la calidad del papel y de la impresión, y en *Abc* se empobreció la parte gráfica en beneficio de la textual. El nuevo régimen político y la implantación de la Censura impusieron considerables restricciones en materia informativa en cuanto a los temas a tocar y enfoque de los mismos. En el caso concreto del ferrocarril aún se acentúa más esta situación a partir del año 1941, con la nacionalización de la red y la aparición de RENFE como única compañía explotadora, que prácticamente se convierte en la única fuente informativa. Se publicaban (aunque censuradas y con pocos detalles) reseñas de los frecuentes accidentes ferroviarios, motivados por las malas condiciones de explotación y de la infraestructura, como la relativa a la gran tragedia acaecida el 3 de enero de 1944 en Torre del Bierzo (León), de la que se publicó una crónica al día siguiente en la página 32. Naturalmente, se daba bastante relieve a las informaciones sobre avances y mejora técnicas del ferrocarril; un ejemplo paradigmático de ello fue la portada del 29 de abril de 1949, dedicada a la puesta en marcha del entonces revolucionario tren Talgo.

Desde el punto de vista del tratamiento formal de los contenidos periodísticos en *Abc*, se impuso el género información sobre el reportaje, y el antiguo dominio gráfico dio paso al textual. Además, empezaron a cobrar protagonismo los corresponsales del diario en provincias como autores de una buena parte de los trabajos sobre el ferrocarril, cuya extensión también creció respecto a etapas anteriores. Los temas no variaron mucho, centrándose básicamente en tres aspectos: inauguraciones de líneas, extensión de las electrificaciones y accidentes ferroviarios. Todas estas tendencias se mantuvieron hasta bien entrados los años setenta, punto de partida temporal del análisis que es objeto central de este trabajo y se desarrolla en los siguientes capítulos.

CAPÍTULO 6.- Análisis de la información sobre transporte ferroviario en *Abc*

6.1. Consideraciones generales

La base fundamental de este análisis es la muestra de textos informativos extraída del diario *Abc* y perteneciente al periodo comprendido entre los años 1975 y 2001. La labor de consulta y procesamiento de estos datos ha resultado muy extensa y laboriosa. El punto de partida fue la localización de los textos tras una revisión muy pormenorizada en la Hemeroteca Municipal de Madrid de los ejemplares de este periódico publicados a lo largo de tan dilatado lapso temporal, así como de los voluminosos resúmenes informativos elaborados por RENFE y almacenados a decenas en la biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Una vez localizados los textos, hubieron de filtrarse y leerse con detenimiento para desglosar sus detalles y características fundamentales en campos y poder almacenarlos a modo de registros en las bases de datos creadas al efecto, una por cada década de las comprendidas en los años del estudio. Así, se obtuvo la muestra informativa necesaria para cumplir los fines de la investigación.

Todo este proceso ha requerido un ingente trabajo, dada la extensión de los límites temporales del análisis y la gran cantidad de textos informativos sobre el transporte ferroviario que se han localizado. No obstante, consideramos que resultaba imprescindible el esfuerzo recopilatorio para disponer de un volumen de información suficientemente amplio, con el objeto de obtener resultados y tendencias significativas respecto al tratamiento periodístico del transporte ferroviario.

En el Gráfico y la Tabla 1 se observa la distribución general de los textos informativos que componen la muestra clasificados en las cuatro etapas que abarca el periodo completo de estudio. El total de items obtenidos es de 4474, de los que 404 corresponden a la etapa 1975-79, 1434 datan de la década 1980-89, 2212 pertenecen a los años 1990-99, y 424 fueron publicados entre los años 2000 y 2001. Debemos aclarar que el mayor número de items de las dos últimas etapas con respecto a las dos primeras, a pesar de tener idéntica extensión temporal, se debe, por un lado, a la mejor localización y más uniforme encuadre de las informaciones especializadas en este medio de transporte publicadas los últimos años. Por otro lado, esta diferencia es también un indicativo de un crecimiento en el número de textos dedicados al ferrocarril.

GRÁFICO 1

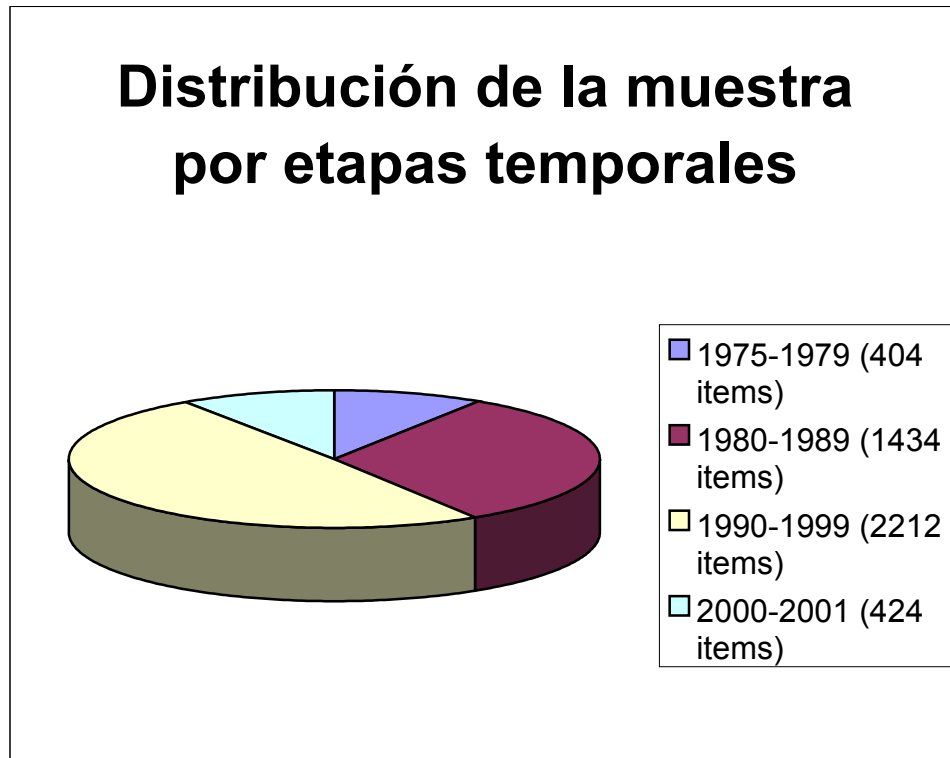


TABLA 1

| TOTALES ABSOLUTOS DE LA MUESTRA | |
|--|-----------------------------|
| <u>Etapa</u> | <u>Items totales</u> |
| 1975-1979 | 404 |
| 1980-1989 | 1434 |
| 1990-1999 | 2212 |
| 2000-2001 | 424 |
| Total items = 4474 | |

El procesamiento físico de los datos de la muestra se ha llevado a cabo gracias a la disponibilidad de las herramientas informáticas necesarias, que ya se mencionaron en un capítulo anterior, sobre la lógica de extraer el mayor número de elementos significativos, a modo de variables, que definieran lo mejor posible las características del tratamiento informativo del transporte ferroviario. La investigación se ha orientado en dos líneas: el análisis de contenido y el análisis de comprensibilidad, cuyas premisas y resultados se detallan a continuación.

6.2. Análisis de contenido

6.2.1. Introducción

Este bloque es el más extenso de la investigación, y se divide a su vez en cuatro apartados, cada uno de los cuales evalúa una variable fundamental para medir el tratamiento de cualquier campo de la información especializada:

- Análisis temático: da la medida de la variedad y densidad de los temas y subtemas relacionados con el transporte ferroviario y, por tanto, refleja el grado de complejidad y especialización.
- Análisis de las fuentes informativas: indica la procedencia de las noticias, su nivel de identificación y su grado de contraste, por lo que sirve para identificar a las empresas, organismos o instituciones relacionadas con el ferrocarril que tienen mayor presencia informativa.
- Análisis de los géneros informativos: revela un aspecto de gran importancia en el tratamiento informativo, como es la presencia de los estilos informativo, interpretativo y de opinión, y la proporción de los mismos en la muestra objeto de estudio.
- Análisis de la distribución por secciones: el encuadre de los textos informativos sobre transporte ferroviario en las diferentes secciones del pone de manifiesto el enfoque que el diario da a esa información, en el sentido que resalta uno u otro aspecto del hecho: su incidencia local, política, económica, científica, etc.

Es importante tomar en consideración que estas variables no sólo se examinan en sus valores totales, sino desde un punto de vista comparativo a lo largo del tiempo, para determinar la evolución de las mismas y las tendencias generales del tratamiento informativo. Asimismo, siempre que ello es pertinente, se relaciona los resultados obtenidos en los bloques del análisis con la situación del contexto ferroviario de cada momento, es decir, se intenta interpretar los datos informativos a la luz de los hechos propios de la situación general existente cuando fueron publicados.

6.2.2. Análisis temático

6.2.2.1. Significado y objetivos

La realidad ferroviaria presenta muy variados aspectos que derivan, por un lado, de la multiplicidad de factores que intervienen en su planificación, gestión y desarrollo y, por otro, de la propia incidencia que este medio de transporte tiene en los ámbitos social y económico. Esto implica que alrededor del ferrocarril gravitan temas de diversa naturaleza: política, administrativa, tecnológica, laboral, cultural, sucesos, etc., cada uno de los cuales se particulariza a su vez diferentes subtemas con contenidos propios. En este punto del trabajo nos interesa determinar si dichas facetas temáticas tienen reflejo en el tratamiento informativo del ferrocarril en el diario *Abc*, y en qué cuantía evolucionan a lo largo de las diferentes etapas que integran el periodo de estudio. Presuponemos que una mayor riqueza temática implica un mayor grado de complejidad informativa, en la medida que se diversifica la especialización del tema.

Teniendo en cuenta el planteamiento anterior, el análisis temático que ahora abordamos persigue los siguientes objetivos:

- a) Llevar a cabo una relación completa y exhaustiva de los temas y subtemas presentes en la muestra informativa analizada, que permita catalogar todos los items registrados con la mayor precisión posible dentro del grupo y subgrupo temático a los que pertenecen.
- b) Determinar cuál es la importancia cuantitativa de cada tema y de los subtemas en él englobados en función del número de informaciones pertenecientes a cada uno de ellos y su equivalencia porcentual, tanto respecto a la totalidad de la muestra informativa como con relación específica a su mismo campo temático.
- c) Descubrir la evolución del número de informaciones de cada tema y subtema a lo largo de todo el periodo que abarca el estudio (años 1975 a 2001), para lo cual se ha dividido éste en cuatro etapas temporales,

correspondientes a las décadas que abarca, a saber: 1975-1979, 1980-1989, 1990-1999, y 2000-2001.

- d) Establecer la relación existente entre la fluctuación numérica de los temas y subtemas propios de las informaciones que componen la muestra y los hechos acaecidos durante las mismas etapas temporales en los diferentes campos del ferrocarril, para comprobar si existe correspondencia entre el desarrollo de los mismos y la frecuencia de sus respectivas apariciones informativas.

6.2.2.2. Delimitación y catalogación temática

Dada la ausencia de estudios referidos al tratamiento informativo de este medio de transporte, no existen catalogaciones genéricas respecto a los distintos campos temáticos en los que encuadrar las noticias con él relacionadas, lo que en principio ha podido constituir un inconveniente. La única referencia sistematizada que hemos encontrado sobre esta materia es el número extraordinario de la revista *Vía Libre* publicado en enero de 1994 (*Vía Libre* nº 361) con motivo de su 30 aniversario, en el que se realiza una catalogación temática de todas las informaciones publicadas en la revista desde su primer número. No obstante, dicho índice presenta dos inconvenientes para ser aplicado de manera literal en nuestro trabajo: por un lado, se refiere únicamente a las noticias aparecidas en la mencionada revista, quedando fuera del mismo algunos temas de otra naturaleza que no han tenido cabida en las páginas de esta revista (como por ejemplo las irregularidades ligadas a la gestión ferroviaria o los accidentes) y por otro, en correspondencia al tipo de publicación al que pertenece, posee un excesivo grado de especialización, presentando un abanico muy pormenorizado de temas técnicos que raramente tienen cabida en los diarios de información general como el que es objeto este estudio, y sí en una revista especializada.

Partiendo de las consideraciones señaladas, el índice utilizado en el presente trabajo para clasificar desde el punto de vista temático las informaciones sobre el ferrocarril publicadas en *Abc* ha sido confeccionado sobre diferentes bases: la lectura de publicaciones ferroviarias combinada con el análisis de las informaciones registradas en las bases de datos que sirven de fundamento a este trabajo, y la catalogación aparecida

en el número especial de la revista “Vía Libre” anteriormente comentado, si bien adaptada al propósito que nos ocupa desde una doble perspectiva: restricción del número de temas y modificación de los mismos en un sentido más genérico, acorde con el tratamiento real que dan a las noticias sobre ferrocarril los periódicos de información general. En consecuencia, no se pretende hacer una indización universal de todos los temas y subtemas relacionados con el ferrocarril, sino únicamente de los que aparecen en la muestra informativa extraída del diario *Abc*, que, por otra parte, pueden servir como referencia general de los diarios generalistas, pues como de hecho hemos podido comprobar en las consultas hemerográficas realizadas que más allá de su valoración, extensión o encuadre, los temas de las informaciones sobre el ferrocarril son casi siempre los mismos en unos periódicos y otros.

A fin de clarificar y simplificar la catalogación de las informaciones dentro de áreas temáticas y apartados a las que pertenecen, hemos considerado útil atribuir a las mismas un código alfanumérico de carácter identificativo, de forma que a cada área temática le corresponde un dígito, y a los apartados que pertenecen a la misma se les asigna una clave compuesta por ese mismo dígito, el mismo para todos los apartados del mismo tema, y una letra del abecedario, que singulariza a cada apartado. Sentadas estas premisas, la relación de temas y subtemas que vamos a utilizar es la siguiente:

1.- **Gestión administrativa**

- 1.A- Legislación y política
- 1.B- Nombramientos y dimisiones
- 1.C- Organización interna
- 1.D- Planificación y proyectos
- 1.E- Financiación
- 1.F- Balances y resultados de explotación
- 1.G- Contratos y concursos
- 1.H- Tarifas
- 1.I- Urbanismo
- 1.J- Irregularidades
- 1.K- Asesoramiento y relaciones externas
- 1.L- Nuevas líneas e inauguraciones
- 1.M- Cierre de líneas
- 1.N- Líneas inacabadas
- 1.O- Privatizaciones
- 1.P- Nuevas empresas y fusiones
- 1.Q- Cierre y reapertura de instalaciones
- 1.R- Reapertura de líneas
- 1.S- Otros

2.- **Servicios ferroviarios**

- 2.A- Nuevos servicios
- 2.B- Deficiencias
- 2.C- Supresión de servicios
- 2.D- Rehabilitación de servicios
- 2.E- Gestión de servicios- tráfico
- 2.F- Mejoras y cambios horarios
- 2.G- Viajes y servicios especiales
- 2.H- Otros

3.- **Sucesos**

- 3.A- Accidentes ferroviarios
- 3.B- Sucesos que afectan al ferrocarril
- 3.C- Asaltos y robos
- 3.D- Vandalismo y atentados
- 3.E- Otros

4.- **Renovación de infraestructuras y material**

- 4.A- Estaciones y edificaciones
- 4.B- Electrificaciones
- 4.C- Vía y trazados
- 4.D- Señalización y circulación
- 4.E- Material móvil
- 4.F- Pasos a nivel
- 4.G- Talleres
- 4.H- Otros

5.- **Laboral**

- 5.A- Huelgas y demandas
- 5.B- Personal
- 5.C- Convenios y retribuciones
- 5.D- Elecciones sindicales
- 5.E- Otros

6.- **Técnica e industria**

- 6.A- Material rodante
- 6.B- Material fijo e instalaciones
- 6.C- Proyectos y ensayos
- 6.D- Gestión industrial
- 6.E- Ventas y acuerdos comerciales
- 6.F- Otros

7.- **Historia**

- 7.A- Conmemoraciones
- 7.B- Semblanzas
- 7.C- Otros

8.- **Cultura y turismo**

- 8.A- Museos ferroviarios
- 8.B- Trenes turísticos
- 8.C- Viajes en ferrocarril
- 8.D- Arte y literatura
- 8.E- Congresos, reuniones y exposiciones
- 8.F- Vías verdes
- 8.G- Otros

9.- **Varios**

- 9.A- Ecología y medio ambiente
- 9.B- Sociedad
- 9.C- Otros

6.2.2.3. Terminología y contenido

Para clarificar la terminología empleada en este capítulo del trabajo, es preciso señalar que hablamos de *área temática* o *tema* para referirnos a una categoría temática de primer nivel, por ejemplo *Gestión administrativa*, y designamos como *apartado* o *subtema* a la categoría de segundo nivel enmarcado dentro de otro de primer nivel. Así por ejemplo, hablamos del apartado *Planificación y proyectos* del área temática *Gestión administrativa*. La atribución de tema y subtema a las noticias registradas en la base de datos se ha llevado a cabo tras una detallada lectura del cuerpo informativo de las mismas, que va más allá del propio titular o, incluso, la sección donde han sido

publicadas, pues estos dan lugar ocasionalmente a equívocos por no corresponder con el aspecto temático central desarrollado en el cuerpo informativo. Por otro lado, hay que considerar el hecho de que en determinadas informaciones se abordan de forma simultánea diferentes temas o diferentes apartados del mismo tema, en cuyo caso se ha optado por encuadrarlas dentro de aquél que constituye el aspecto central o más importante, al que normalmente se le dedica la mayor cantidad de espacio y/o es abordado al comienzo de la información.

Dentro de estas mismas matizaciones terminológicas, es preciso aclarar que en este análisis temático utilizamos indistintamente los términos *información* o *noticia* para designar a cada uno de los items registrados en las bases de datos. Por tanto, no aludimos con dichos términos a los géneros informativos homónimos, sino que con ellos nos referimos globalmente y de forma simplificada a las *unidades informativas* que integran la muestra, con independencia al género al que pertenezcan (reportaje, crónica, entrevista, información.....).

Esta parte del trabajo se articula siguiendo la distribución de temas y subtemas expuesto en el punto anterior. Dentro de cada área temática se analizan, en este orden, las siguientes variables o aspectos:

- Características básicas del área temática.
- Evolución del porcentaje de informaciones registradas en toda el área temática a lo largo de las cuatro etapas que integran el periodo completo de estudio, tanto respecto al total de cada etapa como con relación al conjunto de la muestra, datos que aparecen desglosados en tabla y gráfico específicos.
- Escala gráfica de comparación entre el área temática analizada y el resto de las áreas consideradas, a fin de observar su importancia y posición numérica de unas respecto a otras.
- Explicación de los apartados en que se desglosa el área temática y comentario de las características de los mismos.
- Escala gráfica de los apartados que integran el área temática ordenada por porcentaje de informaciones registradas en cada uno de ellos, para visualizar comparativamente la importancia numérica de los mismos.
- Análisis de la evolución porcentual del número de informaciones del apartado en cada una de las etapas que integran el periodo de estudio,

considerada tanto respecto al área temática como a la totalidad de la muestra. Ambas referencias se muestran en gráficos individuales y sus resultados se interpretan relacionándolos con los hechos de su particular contexto ferroviario acaecidos en las mismas etapas temporales.

6.2.2.4. Resultados del análisis

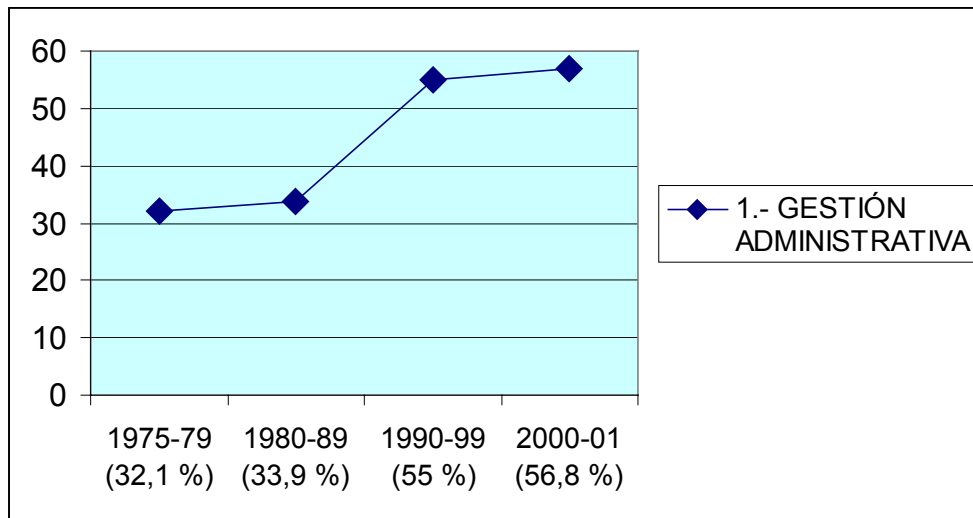
ÁREA TEMÁTICA 1: GESTIÓN ADMINISTRATIVA

| TABLA 2: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: <i>Gestión administrativa</i> | | |
| Etapa | Nº ítems del área temática | % sobre total de cada etapa |
| 1975-1979 | 130 | 32'1 (130/404) |
| 1980-1989 | 487 | 33'9 (487/1434) |
| 1990-1999 | 1218 | 55'0 (1218/2212) |
| 2000-2001 | 241 | 56'8 (241/424) |
| Total 1975-2001 | 2076 | |
| % sobre total de la muestra: 46'40 (2076/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

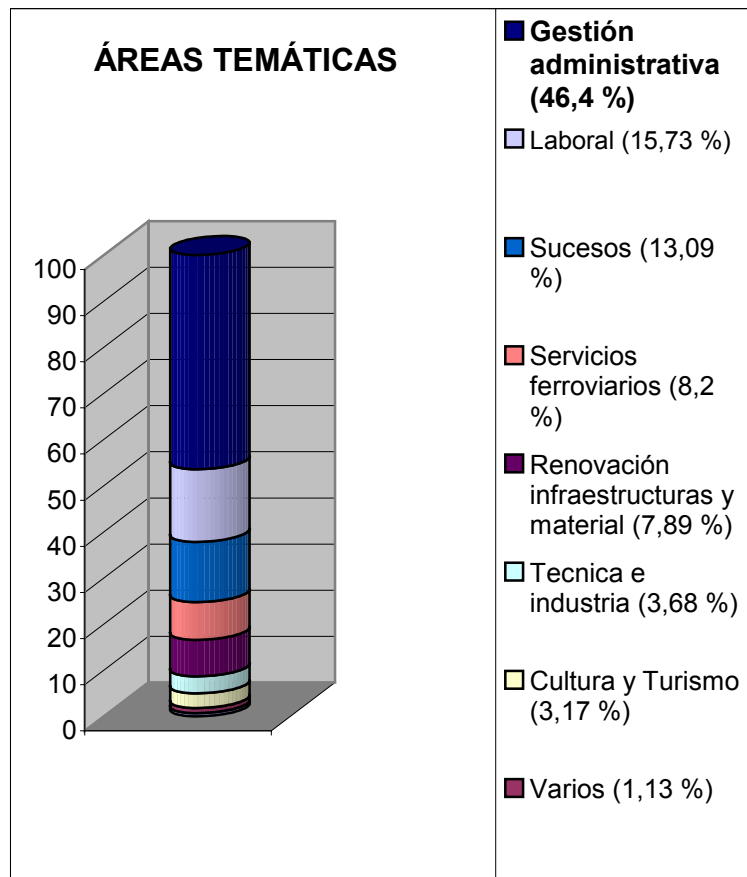
Dentro del área temática *Gestión administrativa* hemos registrado aquellas informaciones cuyo tema, actor o hecho central está directamente relacionado con una decisión administrativa emanada de un órgano o institución oficial, ya sea de carácter europeo, nacional, regional o local, poseedor de competencias en materia ferroviaria. Desde esa perspectiva, incluimos aquí, por ejemplo, las informaciones referidas a la adjudicación de un contrato para la compra de trenes, y no aquellas que tratan de las características del tren en sí mismo o del nuevo servicio específico que va a realizar, pues entendemos que sería más exacto y conveniente catalogarlas en secciones temáticas diferentes.

GRÁFICO 2: Evolución del área temática sobre el conjunto de la muestra



Puede observarse en el Gráfico 2 cómo esta tendencia adquiere una trayectoria creciente a lo largo del tiempo; así, en el periodo 1975-1979 el total de informaciones fue del 32'1; en la década 1980-1989 registró una pequeña subida hasta el 33, 9 por ciento; la cantidad de informaciones de este tema aumentó de forma espectacular en el periodo 1990-1999, hasta un 55'0, consolidándose al alza durante los años 2000-2001 con un 56'8 por 100. La lectura de estos datos a la luz de los hechos de coyuntura ferroviaria acontecidos entre mediados de los años ochenta y comienzos de los noventa, especialmente la construcción e inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, refleja que el interés político-administrativo hacia este medio de transporte subió de manera notable, y ello tuvo una incidencia clara en términos informativos, que se ha mantenido al alza con posterioridad, también centrada de manera fundamental en los nuevos proyectos de este tipo de líneas sobre los que en la actualidad pivotan los intereses políticos de manera casi exclusiva.

GRÁFICO 3: Porcentaje global de informaciones de las diferentes áreas temáticas (1975-2001)



Como puede apreciarse en los resultados del Gráfico 3, las informaciones pertenecientes al área *Gestión administrativa* en todo el periodo temporal objeto de estudio promedian un 46'40 por ciento, siendo con sustancial diferencia el campo temático más nutrido, pues la siguiente área en importancia cuantitativa es Laboral, con un 15'73, es decir, menos de la mitad. Este dato refleja con claridad el predominio de la esfera administrativa en la información sobre el ferrocarril.

De las nueve áreas temáticas consideradas en el presente estudio, ésta es la más extensa en número de informaciones, y la que presenta con diferencia más apartados, lo que indica su mayor complejidad y amplitud de facetas. Teniendo en cuenta el absoluto predominio que el poder político y las administraciones públicas tienen sobre la planificación y control del transporte ferroviario, no es de extrañar que ello tenga un claro reflejo en el campo informativo, no solo en cuanto a la cantidad y diversidad temática de las noticias generadas y/o relacionadas con ellos, sino también en su enorme

y decisivo peso específico como fuentes informativas, aspecto éste que será analizado en otro capítulo de este trabajo.

Dado que las noticias del área *Gestión administrativa* son de naturaleza muy diversa, a fin de llevar a cabo una catalogación más preciso de las mismas se han establecido 21 apartados individuales, que permiten discernir el encuadre informativo del tema con mayor rigor y exactitud. El primero de los apartados considerados es *Legislación y política* (código 1.A), en el cual se han incluido las informaciones relativas a la elaboración, aprobación y promulgación de normas legislativas generales que afectan al ferrocarril, así como a los debates políticos a que dan lugar estos procedimientos, ya sea dentro o fuera de los ámbitos parlamentarios correspondientes.

En el apartado *Nombramientos y dimisiones* (código 1.B) figuran las informaciones específicamente relacionadas con la asignación de cargos directivos en los organismos de las diferentes administraciones con competencias en el ferrocarril, así como en las empresas públicas, como RENFE o FEVE, que operan en este ámbito.

Las informaciones clasificadas en el apartado de *Organización interna* (código 1.C) son aquellas que atañen a los aspectos de estructura y funcionamiento interno de las empresas o instituciones públicas dedicadas a las actividades de transporte ferroviario o las divisiones que las componen, así como de su conformación orgánica y sus relaciones con las instituciones públicas de las que dependen.

El apartado de *Planificación y proyectos* (código 1.D) abarca las informaciones cuyo tema fundamental es la concepción de nuevas obras, trazados y líneas ferroviarias, su ideación previa, con las posibles modificaciones o alternativas, y su discusión pública. Hemos clasificado las informaciones dentro de este campo considerado que la planificación y proyección comienza en la génesis de la idea y finaliza en el momento de iniciarse la fase de ejecución de las obras. Asimismo, de una manera más genérica pertenecen a este apartado aquellas informaciones que se centran en desarrollar aspectos que tienen que ver con cualquier tipo de previsión o prospección en materia de gestión ferroviaria.

Financiación (código 1.E) es el apartado temático que figura a continuación, dentro del que se catalogan las informaciones referidas a la fijación de líneas de crédito y subvenciones destinadas a las empresas ferroviarias, bien para sostener su funcionamiento global o para subsidiar directamente determinadas áreas o servicios cuya prestación realizan, así como aquellas referidas al diseño presupuestario de dichas compañías.

Las informaciones que tratan sobre los resultados contables obtenidos por las empresas ferroviarias, los índices de ocupación o tonelajes transportados por sus trenes en los distintos tipos de servicios que efectúan son incluidas en el apartado *Balances y resultados de explotación* (código 1.F). Los índices estadísticos en los que se fundamentan son publicados periódicamente por las propias empresas, como RENFE o FEVE, y por las instancias administrativas de las que dependen, especialmente el Ministerio de Fomento.

La adjudicación de obras, materiales y equipamientos de todo tipo necesarios para llevar a cabo la explotación ferroviaria tiene lugar normalmente mediante la convocatoria de concursos públicos, cuya relevancia mediática está ligada por lo general a su volumen y cuantía. Las informaciones centradas en esta actividad administrativa están inscritas en el apartado *Contratos y concursos* (código 1.G).

Dentro del apartado *Tarifas* (código 1.H) figuran las informaciones que se centran en dar noticia sobre las modificaciones de precios establecidos por la prestación de los diferentes servicios ferroviarios, especialmente los dedicados al transporte de viajeros, dado que inciden de una manera más directa sobre el ciudadano. Por el contrario, las noticias sobre cambios de tarifas en el transporte de mercancías apenas tienen cabida fuera de las publicaciones especializadas.

Las empresas públicas en general, y RENFE en particular, son propietarias de numerosos terrenos afectos al desempeño de sus actividades. En los últimos años, debido a la caída general de la actividad ferroviaria y a otros factores de índole interna, muchos de estos suelos han cambiado de uso y calificación legal, y sobre los mismos se han llevado a cabo operaciones urbanísticas de gran calado a escala local (como las llamadas “Operación Atocha”, “Pasillo Verde” u “Operación Chamartín”), cuya

incidencia en la prensa generalista también ha sido notable. Las informaciones centradas en estas cuestiones han sido agrupadas dentro de nuestro trabajo en el apartado *Urbanismo* (código 1.I).

El apartado *Irregularidades* (código 1.J) recoge las informaciones sobre diferentes anomalías administrativas y los casos de corruptelas surgidas alrededor del ferrocarril, generalmente también con derivadas políticas, a lo largo del periodo de estudio del que se ocupa este trabajo. Debido a la propia naturaleza de este tema, su aparición y densidad se caracteriza por ser muy desigual y estar muy concentrada en el tiempo, es decir, es un aspecto periodísticamente muy inconstante.

Desde los años cincuenta del siglo XX el ferrocarril español, y en concreto RENFE, fue aumentando de forma paulatina sus relaciones con otras administraciones ferroviarias, primero con las dos geográficamente más cercanas: la CP portuguesa y la SNCF francesa, para más adelante, especialmente a partir del ingreso de nuestro país en la CE, ir abriéndose al resto de naciones comunitarias con las que hoy compartimos vínculos legislativos fundamentales en la planificación y desarrollo ferroviario. En los años noventa RENFE comenzó a estrechar lazos con empresas del mismo sector en Sudamérica. Ambas líneas de contacto y colaboración han tenido reflejo informativo que aquí queda registrado en el apartado *Asesoramiento y relaciones externas* (código 1.K).

El siguiente apartado temático se denomina *Nuevas líneas e inauguraciones* (código 1.L); dentro del mismo están agrupadas las informaciones que se refieren a la construcción de nuevas líneas ferroviarias en su fase de ejecución de las obras, desde su inicio hasta que son inauguradas. En el caso de nuestro país, las únicas líneas nuevas construidas en las últimas décadas son de las denominadas de “alta velocidad”, cuya realización ha tenido y tiene un gran eco publicitario e informativo.

Sentido inverso al anterior tiene el apartado *Cierre de líneas* (código 1.M), en el que figuran las informaciones relativas a la clausura de trazados ferroviarios por parte de los ministerios con competencias en obras públicas y transportes. Dentro del periodo de tiempo analizado en este trabajo, buena parte de las informaciones sobre este tema pertenecen a mediados de los años ochenta, cuando se decretó el mayor cierre de líneas

de la historia de nuestro país. Con posterioridad, el goteo de cierres no ha cesado, si bien han tenido mucho menor reflejo informativo por realizarse a menor escala y de forma gradual.

Uno de los aspectos más frustrantes de la gestión del ferrocarril es la existencia de líneas de construcción inconclusa, cuya puesta en marcha se frustró antes de la terminación de las obras, incluso cuando en algunos casos estaban a punto de terminar. Esto ocurrió con algunos trazados de gran importancia, como el Santander-Mediterráneo, el directo de Extremadura o el ferrocarril transversal Baeza-Utiel. Durante muchos años se debatió con frecuencia la posibilidad de su terminación y puesta en funcionamiento, lo que fue objeto de la atención periodística hasta finales de los años ochenta, ya que con posterioridad se dieron por abandonados definitivamente. Las informaciones sobre este tema están clasificadas dentro del apartado *Líneas inacabadas* (código 1.N)

Los apartados *Nacionalizaciones* (código 1.O) y *Privatizaciones* (código 1.P) se refieren respectivamente a la aplicación de dichos procesos administrativos dentro del ámbito del ferrocarril, y desde el punto de vista de generación de noticias han tenido escasa presencia en el periodo temporal analizado. No obstante, la Ley de Ordenación del Sector Ferroviario aprobada en noviembre de 2003 tiene entre sus aportaciones más novedosas la posibilidad de privatizar servicios ferroviarios, por lo que es previsible que dicho tema tenga un reflejo informativo creciente. En dicho sentido, recoge la posibilidad de que inicien su actividad nuevas empresas operadoras en este campo del transporte, que concurren en régimen de competencia. Dentro de este nuevo escenario, ya se están constituyendo compañías integradas por varias empresas asociadas o fusionadas que aspiran a participar el nuevo mercado ferroviario. Las informaciones que tratan sobre este aspecto temático, que previsiblemente también aumentará cuantitativamente a medio plazo, están registradas en el apartado *Nuevas empresas y fusiones* (código 1.Q).

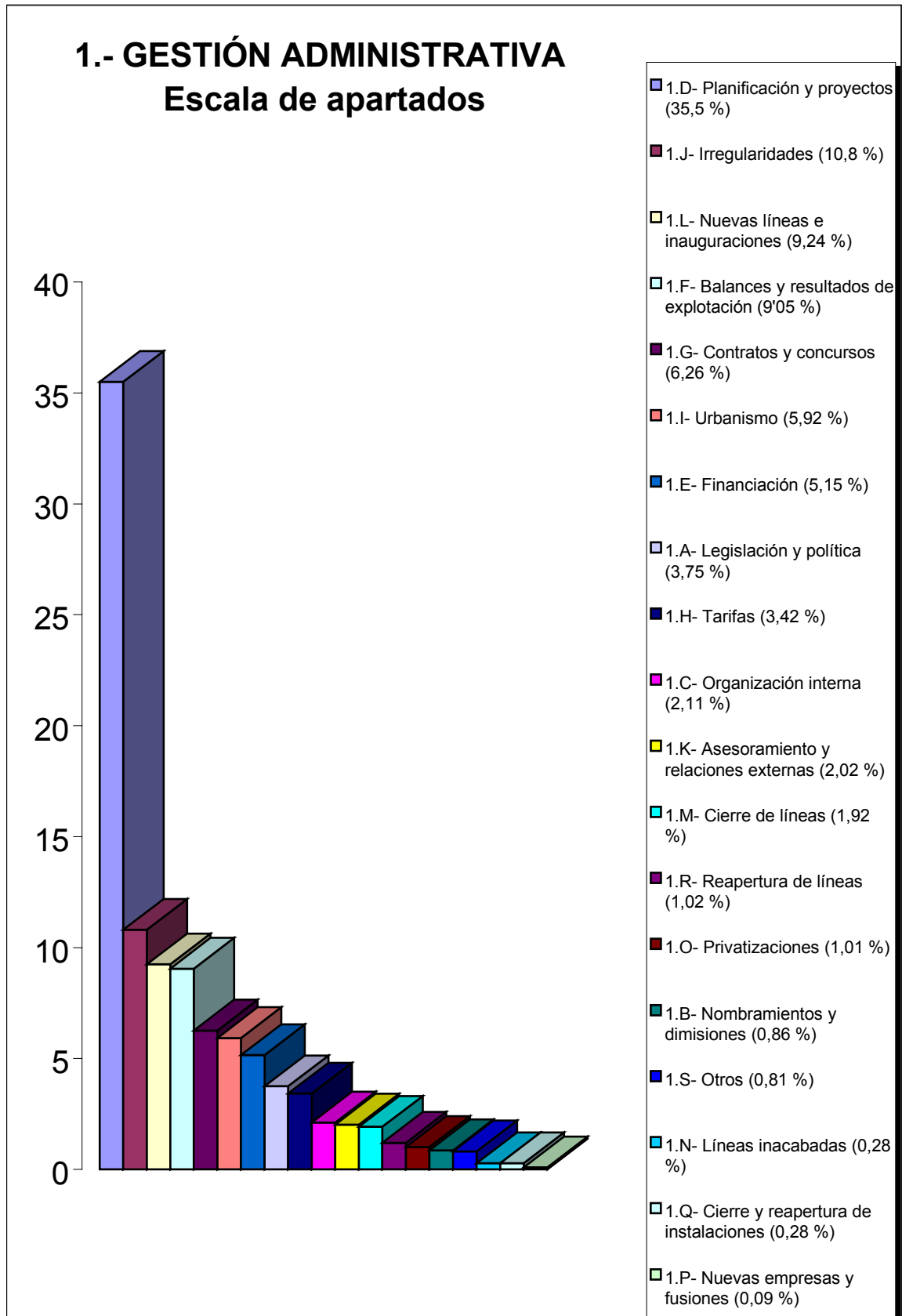
Otro aspecto es el que contempla el apartado *Cierre y reapertura de instalaciones* (código 1.S), que en muchas ocasiones aparece ligado a la reestructuración de líneas o a la evolución y recalificación urbanística del patrimonio de

las empresas ferroviarias, motivo por el cual lo incluimos en el área temática de la gestión administrativa.

El apartado *Reapertura de líneas* (código 1.T) recoge las informaciones dedicadas a la reactivación de los trazados ferroviarios que en su día tuvieron actividad y fueron posteriormente clausurados. En nuestro país existen muy pocos casos de esta naturaleza, siendo el más reciente y significativo el de la línea de vía estrecha León-Bilbao, operada por la empresa de titularidad estatal FEVE, cuyo recorrido fue cerrado en su mayor parte en los años ochenta y ha sido reactivado íntegramente en dos etapas sucesivas, hecho que tiene muy pocos precedentes en nuestro país.

El último apartado de gestión administrativa es el genérico *Otros* (código 1.V), en el que se catalogan las informaciones relacionadas con esta área cuyo tema central no encaja con claridad en ninguna de las categorías anteriormente especificadas.

GRÁFICO 4: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



B.- Análisis por apartados

Tomando como referencia la escala de apartados del Gráfico 4, analizaremos los apartados de este tema en el mismo orden que aparecen en él, es decir, de mayor a menor valor porcentual. Este mismo criterio se empleará en el resto de las áreas temáticas:

| Apartado 1.D: <i>Planificación y proyectos</i> | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 3: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 28 | 21'5 (28/130) | 6'93 (28/404) |
| 1980-1989 | 172 | 35'3 (172/487) | 11'9 (172/1434) |
| 1990-1999 | 409 | 33'5 (409/1218) | 18'4 (409/2212) |
| 2000-2001 | 130 | 53'9 (130/241) | 30'6 (130/424) |
| Total 1975-2001 | 739 | | |
| % sobre total del área temática: 35'5 (739/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 16'5 (739/4474) | | | |

Totales generales

Como reflejan la Tabla 3 y el Gráfico 4, las informaciones centradas en *Planificación y proyectos* forman el grupo más cuantioso de todos los apartados del área *Gestión administrativa*, con el 35'5 por ciento del total (739 items sobre 2076) y una gran diferencia respecto al siguiente apartado, al que triplica en porcentaje numérico. Asimismo, entre todos los apartados de todas las áreas temáticas contempladas en el presente trabajo es el que posee un mayor número de noticias registradas, que se refleja en la cifra del 16'5 por ciento absoluto. Así pues, hablando en términos puramente cuantitativos este es el asunto más tratado en las informaciones sobre el ferrocarril publicadas en *Abc*, lo que refleja con exactitud la realidad de este medio de transporte en nuestro país durante los últimos años, ya que la planificación y los proyectos limitados a la alta velocidad han adquirido por intencionado impulso político un relieve fundamental, si bien no siempre concretado en la realización efectiva de los mismos.

Totales por etapas

GRÁFICO 5- Porcentajes respecto al área temática

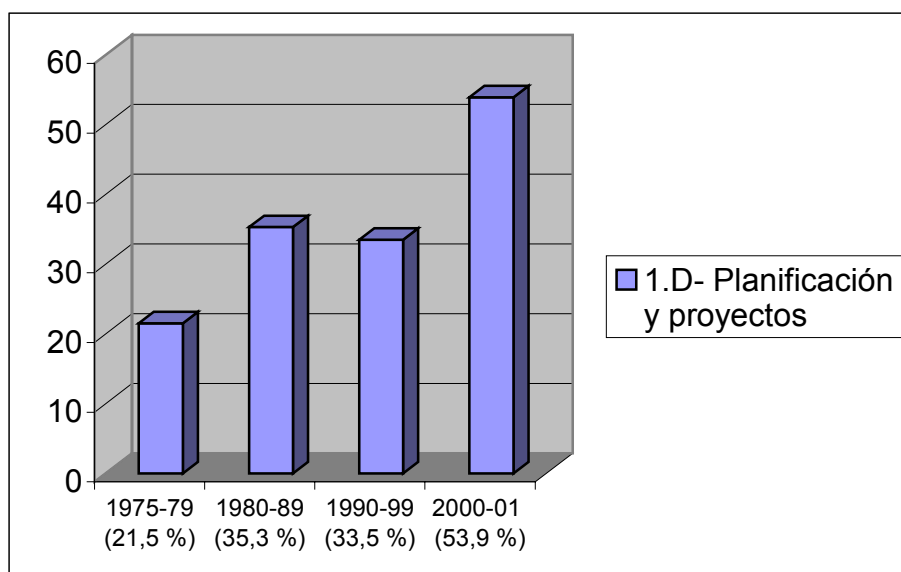
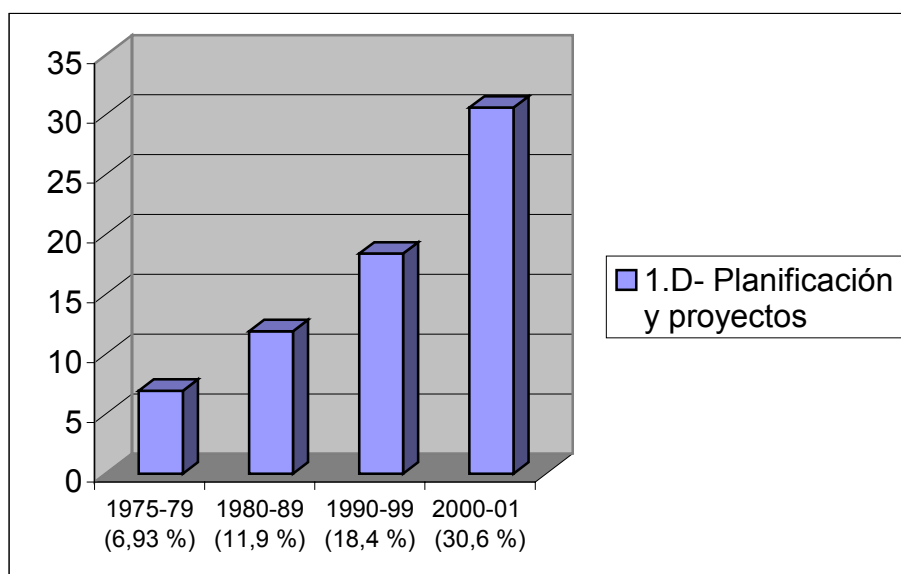


GRÁFICO 6- Porcentajes sobre el total de la muestra



La evolución por etapas temporales del porcentaje de informaciones sobre *Planificación y proyectos* con relación al resto de los que integran la misma área temática *Gestión administrativa* muestra una trayectoria relativamente irregular, ya que el número de las pertenecientes a este apartado ascendió desde el 21'5 en el periodo 1975-79 hasta el 35'3 de la década 1980-89, para bajar ligeramente al porcentaje del 33'5 en 1990-99 y subir de forma clara al 53'9 en el bianual 2000-2001.

La trayectoria ascendente de este apartado temático a lo largo del tiempo se visualiza con mayor claridad y regularidad en los promedios que lo relacionan con el total de informaciones de todos los temas (Gráfico 6). La progresión es continua desde el 6'93 de la etapa 1975-79 hasta el 30'6 de los años 2000-2001, pasando por las cifras intermedias del 11'9, en el lapso 1980-89, y el 18'4 de la década 1990-99. Las dos mayores puntas de crecimiento se producen en el periodo 1980-89, en el que casi se duplica el porcentaje de informaciones del anterior tramo temporal, y en los años 2000-2001, cuando se produce otro salto cuantitativo muy importante respecto a 1990-99.

Si de nuevo ponemos en relación estas cifras con los hechos de contexto ferroviario que atañen al apartado *Planificación y proyectos*, encontramos una correspondencia bastante clara entre ambos. Así, entre los años 1975 y 1979, coincidiendo con el cambio de régimen y el comienzo de la Transición, se produjo una fase de cierta inestabilidad política y administrativa, en la que la gestión ferroviaria se centró básicamente en modernizar las infraestructuras y servicios existentes más que en planificar o acometer grandes obras y líneas de nueva factura. La labor de planificación ferroviaria en la etapa de los gobiernos de UCD apenas tuvo como fruto sustantivo el llamado Libro Blanco del Transporte, elaborado en 1979, en el que se marcaban las directrices generales de una nueva política general de transportes que debería haber desarrollado el Plan General de Ferrocarriles de 1982, pero éste no llegó a aprobarse, aunque ya recogía muchas de las necesidades e ideas desarrolladas con posterioridad. Aun siendo este periodo el menos nutrido en informaciones de este apartado, su porcentaje es bastante grande respecto al área temática de gestión administrativa y al total absoluto, y casi todas ellas se centran en diferentes aspectos de previsión de obras, tráficos o servicios férreos.

La década 1980-1989 trajo consigo un nuevo y más estable escenario político, con la llegada al poder del PSOE en 1982, y la actividad de planificación y proyectos registró un considerable impulso, primero por medio del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) de 1987, que sin embargo no llegó a aplicarse en la práctica más que de forma tímida y parcial, y de fundamentalmente a partir del acuerdo del Consejo de Ministros del 9 de diciembre de 1988 sobre ferrocarriles de alta velocidad y adopción del ancho de vía internacional, aspectos en los que desde entonces se ha centrado de forma casi exclusiva la planificación de este medio de transporte en nuestro país, y al que se viene

dedicando la mayor parte de la atención informativa de los medios, en concreto de *Abc*. Este auge planificador se corresponde con el aumento de informaciones sobre el tema, que experimenta su mayor crecimiento a partir del año 1986, cuando salen a la luz pública los primeros proyectos de la línea del AVE Madrid-Sevilla. A los últimos años ochenta pertenece también la elaboración del Plan de Cercanías, tema de la planificación ferroviaria que dio lugar a bastantes informaciones desde mediada la década anterior, si bien fue aprobado en 1990.

Como hemos visto anteriormente, las informaciones dedicadas a planificación y proyectos descendieron ligeramente en la década 1990-99 con respecto a las de otros apartados de gestión administrativa, pero siguieron creciendo con relación a las de tema ferroviario en general. Casi todas ellas se centran en las previsiones sobre el posible y no realizado cambio de ancho de vía en todas las líneas de RENFE, el funcionamiento del AVE Madrid-Sevilla puesto en servicio en 1992, y a partir de ese año en los planes de creación de nuevas líneas de alta velocidad en diferentes zonas de España. Sin embargo, la crisis económica que revirtió en las finanzas públicas a partir de 1993 hizo que decreciera el entusiasmo político por estos nuevos proyectos, y ello tuvo reflejo en el descenso porcentual de las informaciones sobre este tema. Fue una bajada transitoria, ya que en los últimos años de la década volvió a aumentar su frecuencia, sobre todo desde la concreción definitiva del AVE Madrid-Barcelona.

El periodo de los años 2000 y 2001, a partir de alcanzar la mayoría absoluta el gobierno del PP, se asiste a una verdadera explosión del número de informaciones de este tema, la práctica totalidad de ellas centradas en los múltiples proyectos de nuevas líneas de alta velocidad que se conciben desde el Ministerio de Fomento, cuyos trazados, características técnicas y posibles detalles de ejecución son motivo de numerosísimas conjeturas e intervenciones políticas. Ello explica la muy frecuente y extensa presencia informativa de este apartado temático en el diario *Abc*, donde las reseñas noticiosas sobre los proyectos AVE se publican con una continuidad sin precedentes.

| Apartado 1.J: Irregularidades | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 4: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 6 | 1'23 (6/487) | 0'41 (6/1434) |
| 1990-1999 | 209 | 17'15 (209/1218) | 9'44 (209/2212) |
| 2000-2001 | 11 | 4'56 (11/241) | 2'59 (11/424) |
| Total 1975-2001 | 226 | | |
| % sobre total del área temática: 10'8 (226/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 5'05 (226/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Irregularidades* es el segundo en importancia numérica dentro del área *Gestión administrativa*, ya que los 226 items registrados en ella representan el 10'8 por ciento de los 2076 de este campo temático. Respecto al total absoluto de informaciones, este apartado suma el 5'50 por ciento, por lo que por su cómputo global es uno de los temas más tratados dentro de la información sobre ferrocarriles considerando en su integridad los límites temporales de este estudio.

Es manifiesto que los casos de corrupción que afectan a las actuaciones de la Administración en general son materia de gran interés para la prensa. En el caso concreto del ferrocarril, que como ya hemos repetido se encuentra en nuestro país bajo la tutela y el control del poder político, los proyectos de obras y las compras de material implican la inversión de gigantescas sumas económicas que proceden de fondos públicos, cuya hipotética desviación, malversación o despilfarro atraen inmediatamente la atención periodística.

Totales por etapas

GRÁFICO 7- Porcentajes relativos al área temática

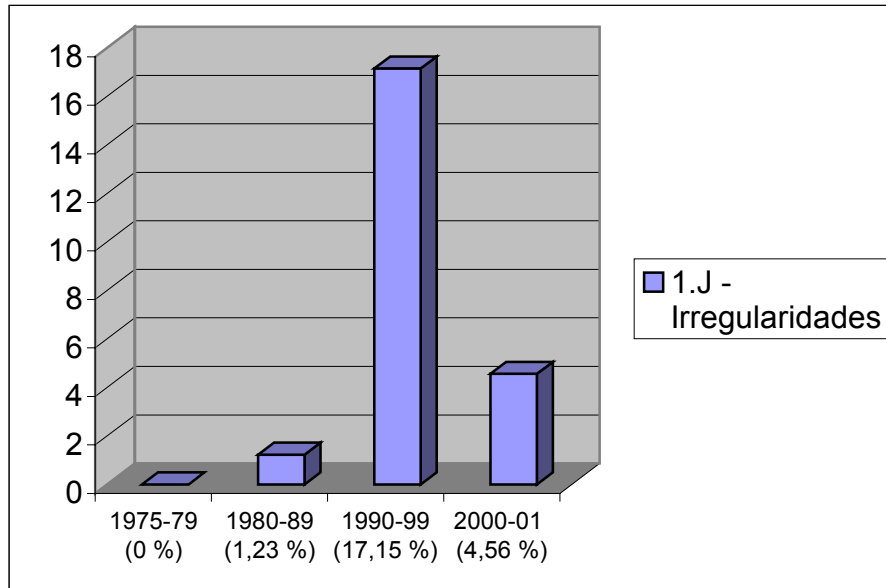
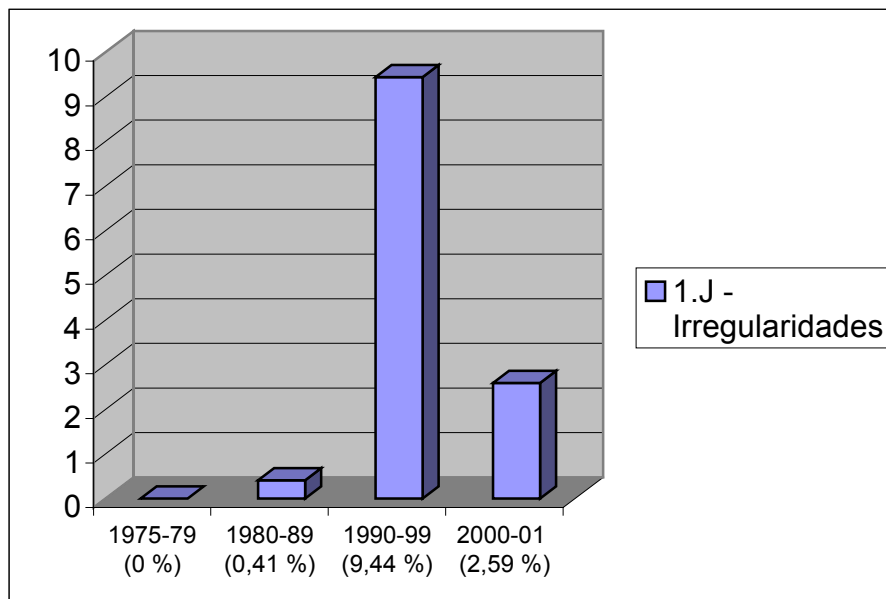


GRÁFICO 8- Porcentajes sobre el total de informaciones



La distribución temporal de las informaciones sobre *Irregularidades* en la gestión ferroviaria se polariza básicamente en torno a la etapa 1990-99, a la que, como podemos observar, pertenecen los porcentajes más altos: un 17'15 del área temática (Gráfico 7) y un 9'44 del total de la muestra (Gráfico 8). Con referencia a las dos etapas anteriores se observa un enorme incremento, pues en los años 1975-79 no hay registrada ninguna información dentro de este apartado, y en la década 1980-89 los porcentajes

son mínimos. Por último, en la etapa bianual 2000-2001, la cifra decrece hasta menos de la tercera parte.

La etapa con mayor número de informaciones sobre este tema coincide con el momento álgido de los escándalos de corrupción política que afectaron a los gobiernos socialistas, que dentro del ámbito específicamente ferroviario se concretaron en dos: el desvío de fondos de la línea de cercanías de Madrid a San Sebastián de los Reyes, en el que se vio involucrado el presidente de RENFE y más tarde ministro de Sanidad, Julián García Valverde, y el llamado “caso AVE”, sobre el pago de comisiones por adjudicaciones en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla por parte de la multinacional Siemens. Ambos casos centraron la atención de toda la prensa, y del diario *Abc* en particular, desde el momento en que salieron a la luz hasta el desarrollo de su fase procesal, que se ha extendido hasta los años 2000-2001, y sobre ellos tratan casi todas las informaciones encuadradas en este apartado; el cierre o conclusión de estos procesos judiciales ha determinado, en paralelo, la disminución notable en el porcentaje de este tema en *Abc*, si bien en una etapa política más reciente y bajo el gobierno del PP, se han producido algunos otros casos de corruptelas en RENFE, como el de las constructoras vinculadas al presidente de la compañía, Miguel Corsini, o el de las comisiones pagadas a varios directivos por la empresa Alstom, que han merecido una escasísima atención informativa por parte de este diario.

| Apartado 1.L: Nuevas líneas e inauguraciones | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 5: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 18 | 13'8 (18/130) | 4'45 (18/404) |
| 1980-1989 | 39 | 8'02 (39/487) | 2'71 (39/1434) |
| 1990-1999 | 114 | 9'35 (114/1218) | 5'15 (114/2212) |
| 2000-2001 | 21 | 8'71 (21/241) | 4'95 (21/424) |
| Total 1975-2001 | 192 | | |
| % sobre total del área temática: 9'24 (194/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 4'29 (194/4474) | | | |

Totales generales

La construcción de nuevas líneas férreas y la inauguración de las mismas o de otro tipo de instalaciones genera un apreciable número de noticias, que en nuestro estudio representa el 9'24 por ciento dentro del área *Gestión administrativa*, situándose como el tercer apartado con mayor número de informaciones registradas (192 items de 2076), según muestra el Gráfico 5. Tomando como referencia el total absoluto de informaciones (4474), este mismo apartado arroja el 4'29 por ciento, cifra que también es bastante elevada desde el punto de vista global, e indica que se trata de uno de los aspectos temáticos con más presencia informativa de cuantos atañen al ferrocarril.

Totales por etapas

GRÁFICO 9- Porcentajes relativos al área temática

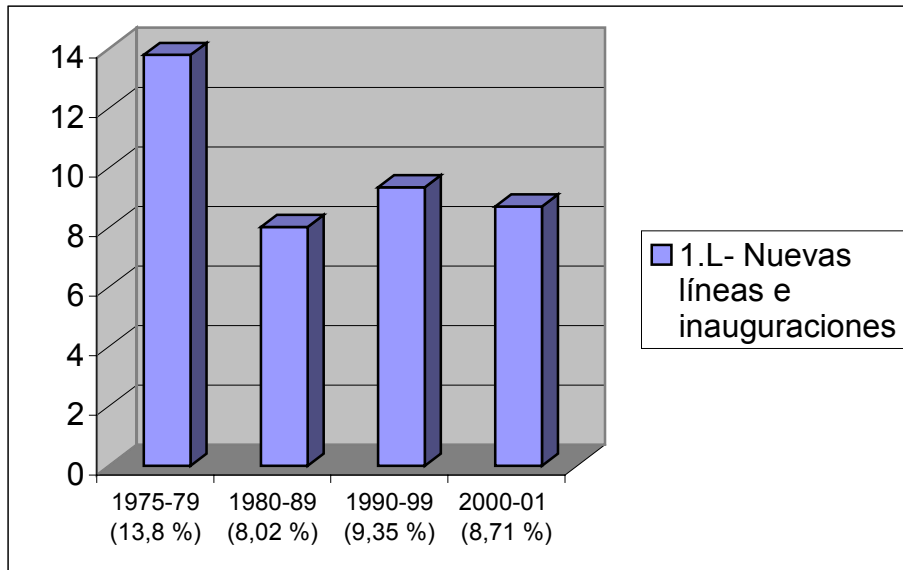
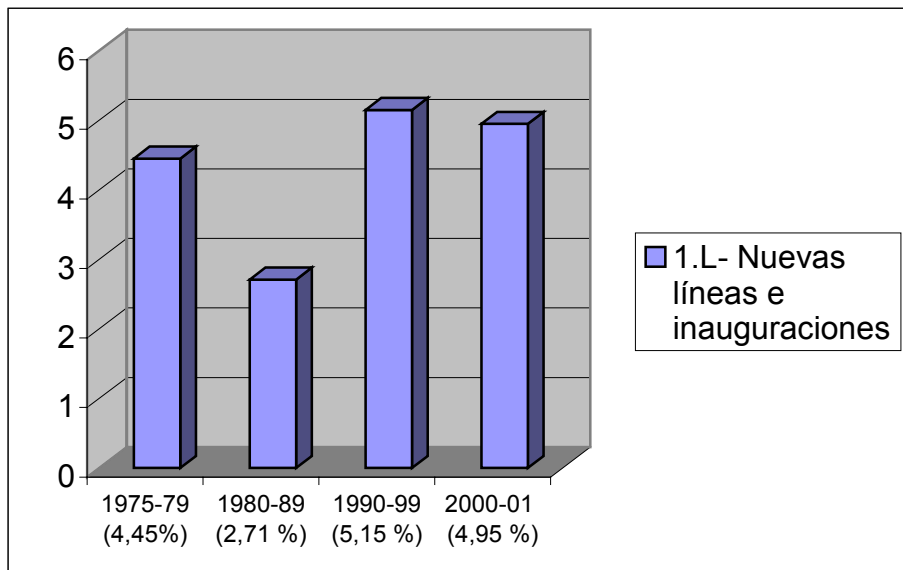


GRÁFICO 10- Porcentajes sobre el total de informaciones



Los datos obtenidos en las diferentes etapas en que hemos dividido el periodo de estudio completo marcan de nuevo una línea desigual, tanto considerando únicamente las informaciones de la misma área temática (Gráfico 9) como las pertenecientes a la totalidad de la muestra (Gráfico 10). Sin embargo, como puede observarse en la tabla 1.L, existen ciertas divergencias entre las cifras según tomemos una u otra referencia, pues el crecimiento experimentado en la etapa 1990-99 sobre la década anterior es

mayor en comparación con el global de todas las informaciones que con las de su área temática.

Si analizamos el reparto de estas cifras con relación a los hechos sobre inauguraciones y construcción de nuevas líneas acontecidos entre los años 1975 y 2001, podemos comprobar cómo los altos porcentajes de informaciones registradas en el periodo 1975-79 coinciden con importantes eventos de este tipo, como las inauguraciones de la estación madrileña de Chamartín o la de contenedores de Abroñigal, así como las líneas Madrid-Móstoles, Barcelona-Aeropuerto del Prat o Málaga-Fuengirola. La primera mitad de los años ochenta registró pocos hechos de este tipo, centrados especialmente en la inauguración de estaciones intermodales (compartidas entre cercanías, autobús y metro), si bien en el año 1988 tuvo lugar el comienzo de las obras de la línea AVE Madrid-Sevilla, en torno a las cuales se produjo bastante movimiento informativo, acrecentado sin duda a comienzos de la década siguiente y culminados en abril de 1992 con la inauguración de la misma, que desencadenó una auténtica oleada mediática, sin precedentes en la historia reciente del ferrocarril español, a la que se sumó el diario *Abc*. Junto con el AVE de Sevilla, la construcción e inauguración de líneas y estaciones de cercanías, en especial el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, centraron una buena parte del interés informativo en esta misma década, y desde el año 2000 fueron las nuevas líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Córdoba-Málaga las principales protagonistas de este apartado.

| Apartado 1.F: <i>Balances y resultados de explotación</i> | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 6: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 10 | 7'69 (10/130) | 2'47 (10/404) |
| 1980-1989 | 48 | 9'67 (48/487) | 3,34 (48/1434) |
| 1990-1999 | 125 | 10'26 (125/1218) | 5'65 (125/2212) |
| 2000-2001 | 5 | 2'07 (5/241) | 1'17 (5/424) |
| Total 1975-2001 | 188 | | |
| % sobre total del área temática: 9'05 (188/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 4'20 (188/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones dedicadas a este apartado suman el 9 por ciento dentro del área *Gestión administrativa*, por lo que dentro de la misma ocupan el cuarto lugar en importancia numérica (187 items sobre 2076), y ello a su vez supone que el tema de *Balances y resultados de explotación* es uno de los que tiene mayor número de apariciones informativas. En este mismo sentido, el valor porcentual del 4'17 respecto al total de todas las informaciones de la muestra resulta también bastante relevante desde el punto de vista comparativo.

Totales por etapas

GRÁFICO 11- Porcentajes relativos al área temática

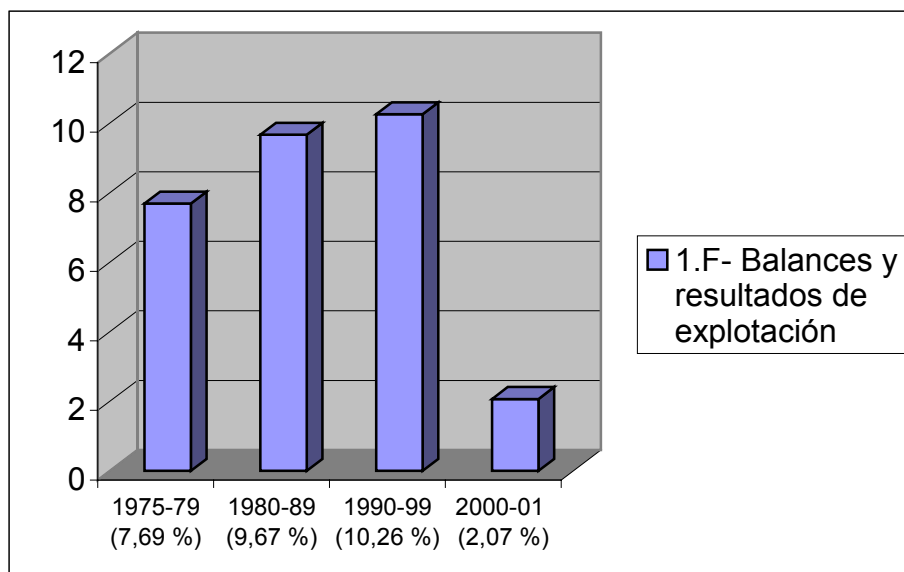
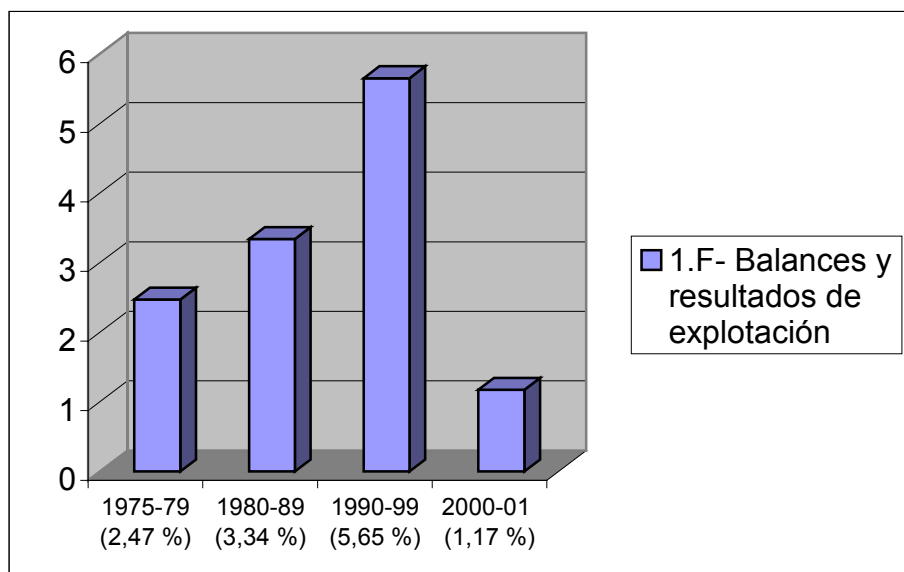


GRÁFICO 12- Porcentajes sobre el total de informaciones



El número de informaciones dedicadas a este apartado fluctúa de forma irregular a lo largo del periodo temporal analizado, pues como puede observarse, los porcentajes ascienden de forma continua y con similar cadencia hasta la década 1990-99, para bajar apreciablemente en el tramo bianual 2000-2001. Esta trayectoria descrita evoluciona en el mismo sentido tanto tomando como referencia las demás informaciones del área temática *Gestión administrativa* (Gráfico 11) como las de la totalidad de la muestra (Gráfico 12).

La publicación de datos sobre balances y resultados de explotación por parte de las empresas explotadoras de servicios ferroviarios de nuestro país o las administraciones públicas pertinentes tiene lugar periódicamente, si bien esta periodicidad ha evolucionado con el paso del tiempo, pasando de un carácter anual al semestral o incluso trimestral. Este aumento en el ritmo de producción estadística quizás se debió a un intento de mayor transparencia por parte de RENFE desde finales de los años setenta y comienzos de los ochenta, y se aceleró de manera más clara a partir de la implantación en dicha compañía del modelo de gestión basado en las llamadas Unidades de Negocio. Especial incidencia tuvo la puesta en marcha de la línea de AVE Madrid-Sevilla en 1992, que llevó aparejado el nacimiento de la correspondiente Unidad de Alta Velocidad, y del gran desarrollo experimentado por los trenes de Cercanías desde comienzos de esta década, aspectos ambos en los que se volcó la estrategia de imagen de RENFE por sus buenos resultados, si bien bastante discutibles y controvertidos en el caso de la Alta Velocidad. Ya en los años 2000-2001, tras los cambios producidos en el Ministerio de Fomento, que ostenta en el ámbito nacional la máxima responsabilidad sobre el transporte ferroviario, la imagen se dirigió más hacia los numerosos proyectos de alta velocidad diseñados por los gestores políticos.

| Apartado 1.G: Contratos y concursos | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 7: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 46 | 9'46 (46/487) | 3'20 (46/1434) |
| 1990-1999 | 58 | 4'76 (58/1218) | 2'62 (58/2212) |
| 2000-2001 | 26 | 10,78 (26/241) | 6'13 (26/424) |
| Total 1975-2001 | 130 | | |
| % sobre total del área temática: 6'26 (130/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 2'90 (130/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones sobre *Contratos y concursos* suponen un 6'26 de cuantas integran el área temática que nos ocupa (130 items de 2076), ello implica, como puede apreciarse en el Gráfico 4, que numéricamente este apartado ocupa el quinto lugar entre los dedicados a Gestión administrativa. Por otra parte, sus 130 items representan el 2'90 por ciento del total absoluto de informaciones, lo que indica una importancia numérica bastante relevante dentro del conjunto de la muestra.

Totales por etapas

GRÁFICO 13 - Porcentajes relativos al área temática

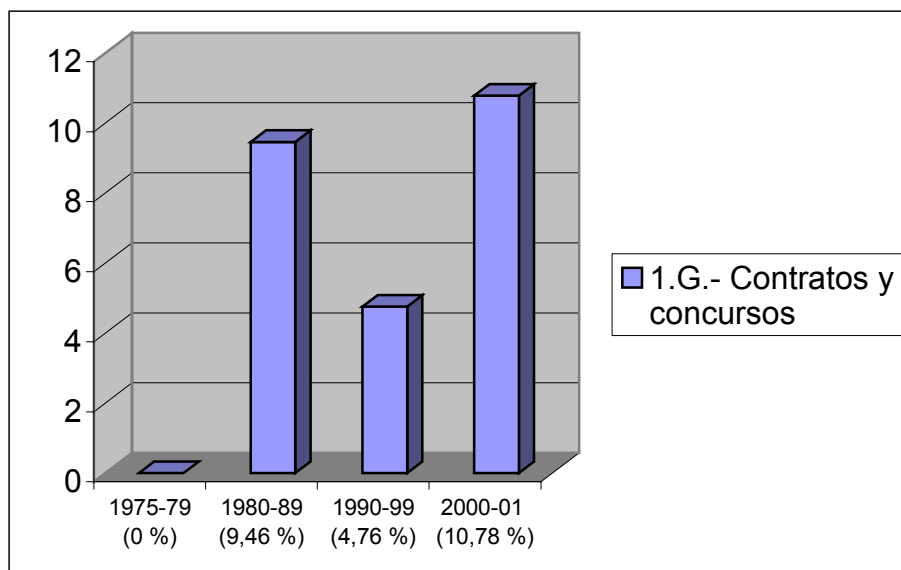
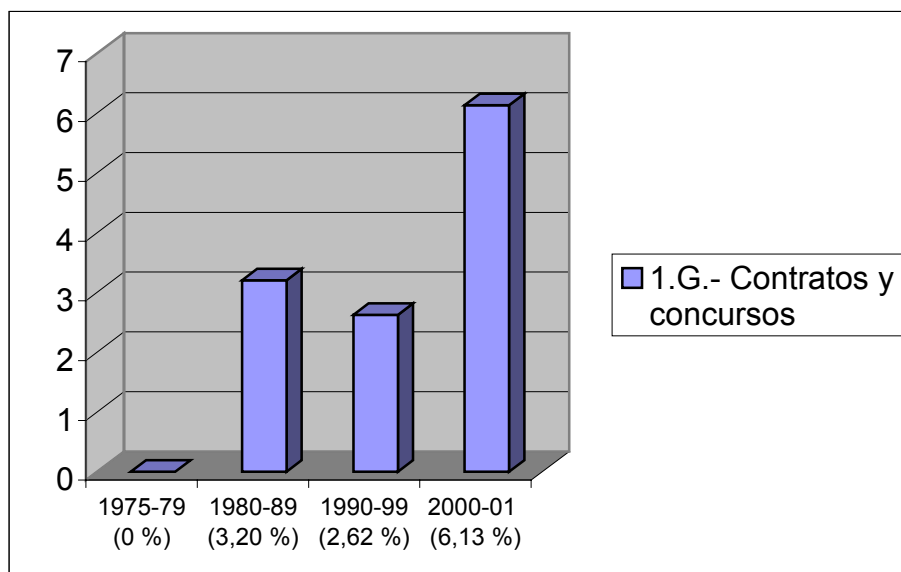


GRÁFICO 14 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Como es lógico teniendo en cuenta la naturaleza del tema *Contratos y concursos*, las informaciones dedicadas al mismo no se producen con periodicidad fija o repetitiva, sino que poseen un carácter puntual, acumulándose en determinadas etapas en las que tienen lugar las convocatorias públicas para la construcción de obras o provisión de materiales fijos y móviles (sistemas de señalización o electrificación, trenes, etc.) necesarios para la explotación ferroviaria. En tal sentido debemos entender la distribución temporal que presenta la tabla y gráfico adjuntos, en las que puede verse

un reparto muy desigual en el porcentaje de informaciones de cada periodo tanto considerando únicamente el resto de informaciones de *Gestión administrativa* (Gráfico 13) como el total de ítems computados (Gráfico 14): valor nulo en los años 1975-79, incremento notable en el tramo 1980-89, descenso significativo en la década 1990-99 y nuevo remonte en el bianual 2000-2001. No obstante, puede observarse que respecto al total de informaciones de cada etapa, el descenso entre la década de los ochenta y los noventa es menor, mientras resulta mayor el ascenso anotado desde 1990-99 a los años 2000-2001.

En este caso, es evidente la correspondencia entre la distribución temporal de las informaciones publicadas en *Abc* sobre este tema y la convocatoria y adjudicación de los dos grandes concursos celebrados hasta la fecha en España para la compra de material rodante destinado a las líneas de alta velocidad: los de los AVE Madrid-Sevilla, celebrado en 1988, y Madrid-Barcelona, resuelto en el año 2000. En torno a estos dos concursos se polarizan la mayor parte de las informaciones de este apartado, lo que se explica por la enorme cuantía económica de los mismos, sin precedentes en la historia ferroviaria de nuestro país. El gigantesco coste de construcción de ambas infraestructuras, mucho más elevado que los de adjudicación de material, estuvo, sin embargo, más repartido en el tiempo y en las empresas adjudicatarias, por lo que no tuvo una repercusión informativa tan intensa.

Por otro lado, debido a las por contraste minúsculas inversiones dedicadas al ferrocarril convencional en las dos últimas décadas respecto a la alta velocidad, y también al escaso interés político hacia las mismas, las informaciones sobre desarrollo en contratos y adjudicaciones han resultado notoriamente más escasas.

| Apartado 1.I: <i>Urbanismo</i> | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 8: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 7 | 5'38 (7/130) | 1'73 (7/404) |
| 1980-1989 | 8 | 1'64 (8/487) | 0'55 (8/1434) |
| 1990-1999 | 81 | 6'65 (81/1218) | 3'66 (81/2212) |
| 2000-2001 | 27 | 11'20 (27/241) | 6'36 (27/424) |
| Total 1975-2001 | 123 | | |
| % sobre total del área temática: 5'92 (123/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 2'74 (123/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones pertenecientes al apartado temático *Urbanismo* suman 123 items sobre 2076, lo que en términos porcentuales se traduce en el 5'92 del total de las pertenecientes al área de *Gestión administrativa*, y las coloca en sexto lugar por orden numérico dentro del Gráfico 4. Tomando como referencia el total absoluto de informaciones catalogadas en la muestra, las de este apartado representan el 2'74 por ciento (123 items sobre 4474 totales).

La gestión del patrimonio inmobiliario de las compañías ferroviarias, con la preeminencia de RENFE en el caso español, es el tema fundamental de las informaciones encuadradas en este apartado. La recalificación urbanística de los terrenos afectos originariamente a la explotación de este medio de transporte es el aspecto fundamental que se aborda desde el punto de vista noticioso, dada su notable importancia económica y su incidencia social en cuanto a edificabilidad. Desde el punto de vista geográfico, este tipo de actuaciones se centran por lo común en el ámbito específico de una ciudad, y no poseen una repercusión general en el resto del país, por lo que las informaciones sobre ellas se publican normalmente en las secciones locales, como hemos constatado en el caso del diario *Abc* de Madrid.

Totales por etapas

GRÁFICO 15- Porcentajes relativos al área temática

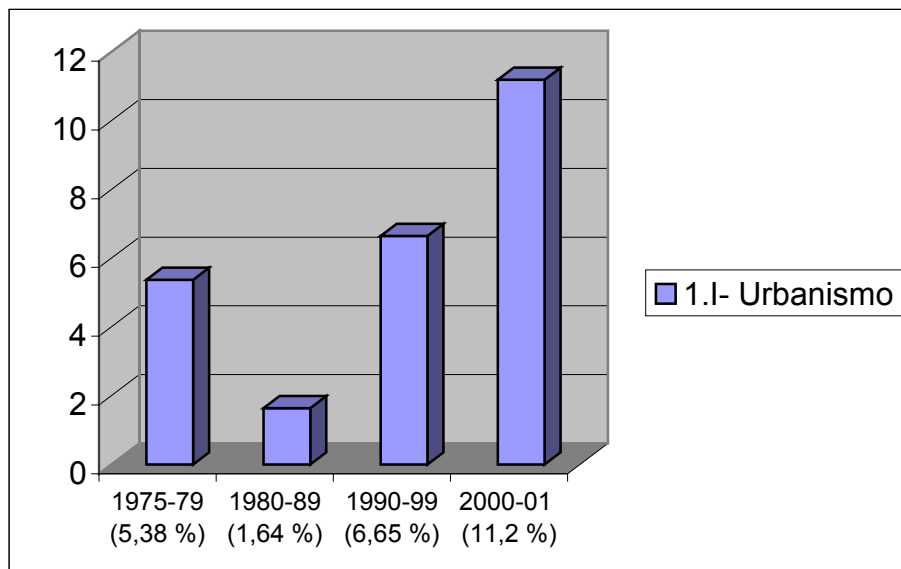
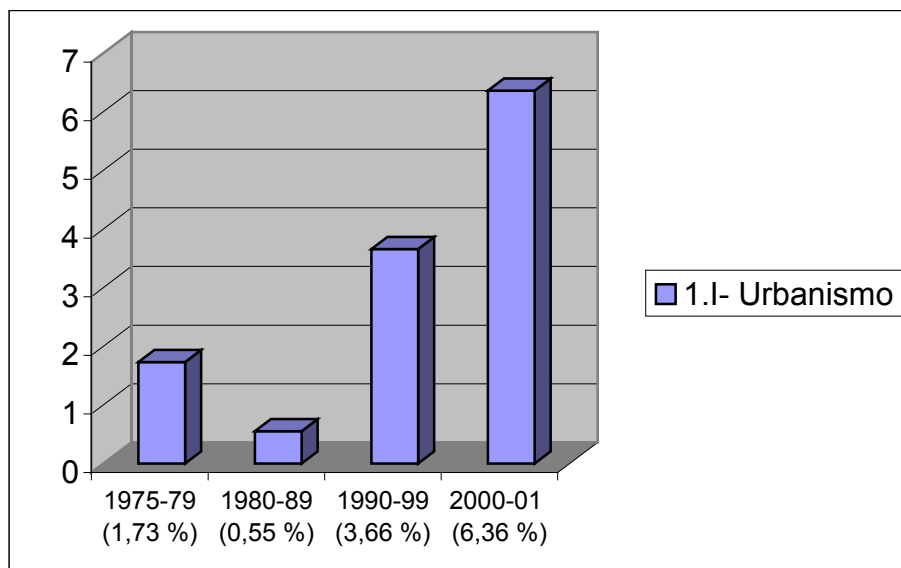


GRÁFICO 16- Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos adjuntos muestran que la densidad de este apartado es bastante irregular y ha evolucionado a un ritmo similar con relación específica al área temática *Gestión administrativa* y al total de la muestra. Tomando a la par ambas referencias, se observa en los gráficos 15 y 16 que los porcentajes aumentan claramente en los últimos años, en especial desde el periodo 1980-89 hasta el 1990-99, y en menor proporción desde éste al 2000-2001. Ambas puntas informativas coinciden respectivamente con el desarrollo de dos importantes proyectos urbanísticos de raíz ferroviaria en la ciudad de Madrid: el “Pasillo Verde” y la llamada “Operación Chamartín”, ésta aún sin culminar.

| Apartado 1.E: Financiación | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 9: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 15 | 11'5 (15/130) | 3'71 (15/404) |
| 1980-1989 | 41 | 8'41 (41/487) | 2'85 (41/1434) |
| 1990-1999 | 48 | 3'94 (48/1218) | 2'16 (48/2212) |
| 2000-2001 | 3 | 1'24 (5/241) | 0'70 (5/424) |
| Total 1975-2001 | 107 | | |
| % sobre total del área temática: 5'15 (107/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 2'39 (107/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones clasificadas en el apartado *Financiación* alcanzan el 5'15 por ciento dentro de las pertenecientes al área *Gestión administrativa* (107 items sobre 2076), lo que significa que es el sexto grupo más numeroso de los que integran esta familia temática, como refleja el Gráfico 4. Respecto a la totalidad de informaciones registradas en la muestra, las incluidas específicamente en este apartado suman el 2'39 por ciento, tal como también se aprecia en Tabla 10.

Totales por etapas

GRÁFICO 17- Porcentajes relativos al área temática

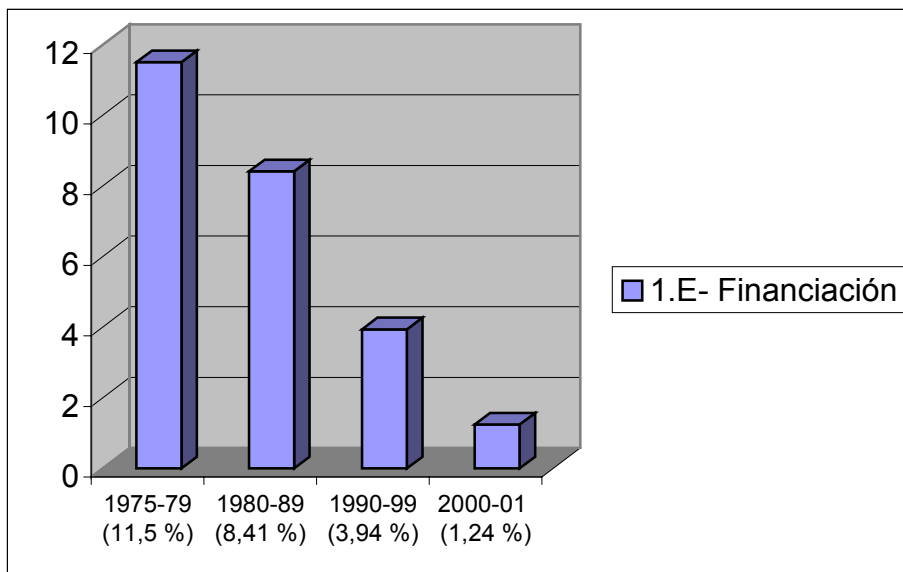
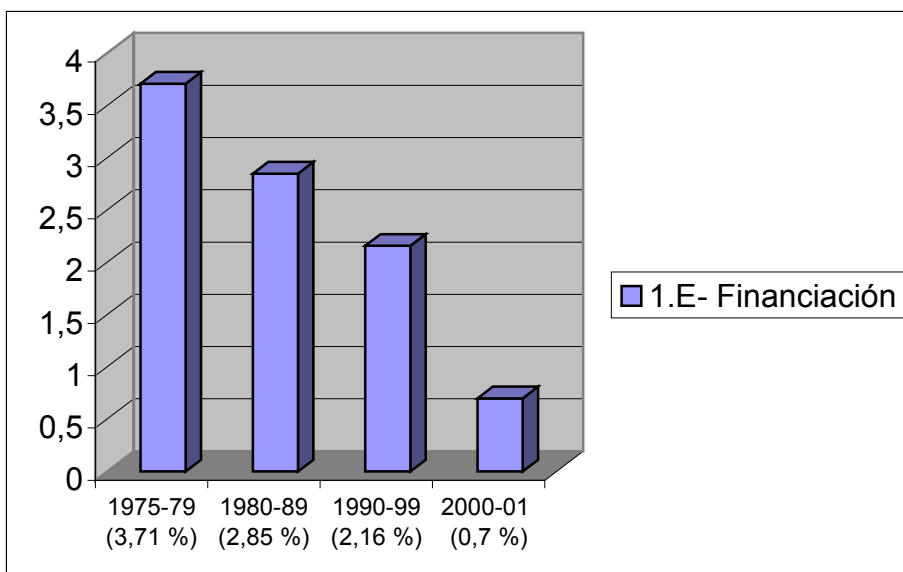


GRÁFICO 18- Porcentajes sobre el total de informaciones



La observación de los datos de este apartado desglosados en los cuatro tramos temporales en que se divide el periodo de estudio muestra que, tanto en relación con el número de informaciones de los demás apartados de *Gestión administrativa* (gráfico 17) como de todas las informaciones de la muestra (gráfico 18), el porcentaje de las dedicadas a *Financiación* desciende de forma paulatina y de forma más acentuada en los dos últimos periodos, 1990-99 y 2000-2001.

La lectura de las cifras anteriores es bastante coherente con la imagen de la situación financiera del ferrocarril español en general y de RENFE en particular a lo largo del periodo que hemos estudiado, ya que, en efecto, la existencia de un importante déficit económico ha sido uno de los aspectos más problemáticos de la gestión pública de este medio de transporte en las últimas décadas, si bien a partir de los años noventa se observó una aparente disminución en su cuantía y un diferente reparto administrativo en sus cargas. Las informaciones sobre operaciones crediticias, emisión de obligaciones, subsidios, subvenciones y otras medidas de captación de fondos y saneamiento financiero decrecieron en numero conforme la situación mejoró y el concepto administrativo del déficit varió por una nueva estrategia política que no incluye como déficit, por ejemplo, los enormes costes derivados de la construcción de nuevas líneas actualmente en curso, y sí califica como tales los derivados de la prestación de servicios.

| Apartado 1.A: Legislación y política | | | |
|--|--|--|--------------------------------------|
| TABLA 10: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° de Items del apartado</u> | <u>% sobre el área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 8 | 6'15 (8/130) | 1'98 (8/404) |
| 1980-1989 | 20 | 4'11 (20/487) | 1'39 (20/1434) |
| 1990-1999 | 50 | 4'10 (50/1218) | 2'26 (50/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 78 | | |
| % sobre total del área temática: 3,75 (78/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 1,74 (78/4474) | | | |

Totales generales

Como puede visualizarse en la Tabla 10, el apartado *Legislación y política* tiene un promedio del 3'75 por 100 dentro del área *Gestión administrativa*, con 78 items de los 2076 totales, situándose desde el punto de vista cuantitativo en la zona media de los apartados de esta área temática, concretamente en noveno lugar por número de informaciones, aunque con diferencia notable respecto a los apartados situados en la parte más alta del Gráfico 4. Con relación al conjunto de todas las áreas temáticas (4474 items), el porcentaje de informaciones de este apartado es el 1'74, lo que asimismo lo posiciona en la zona media de esta comparativa.

Totales por etapas

GRÁFICO 19 - Porcentajes relativos al área temática

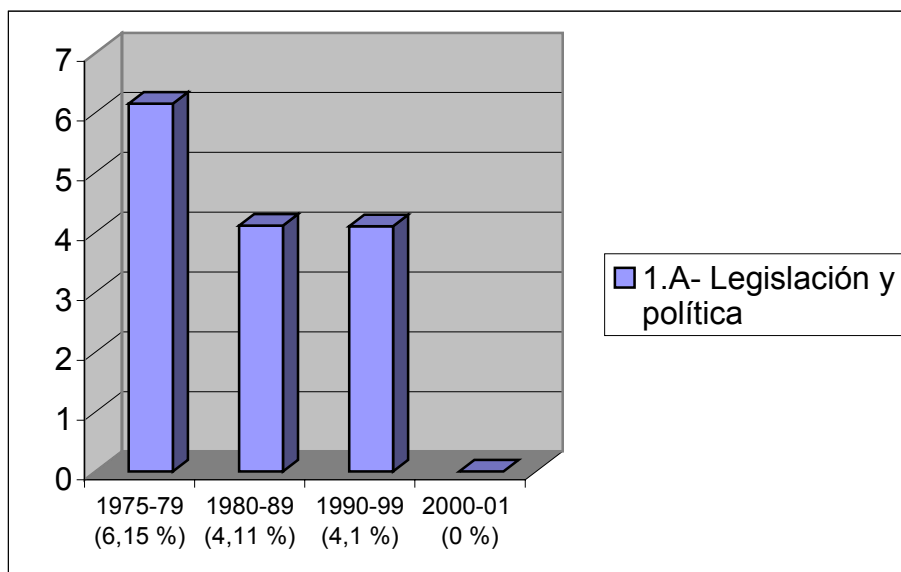
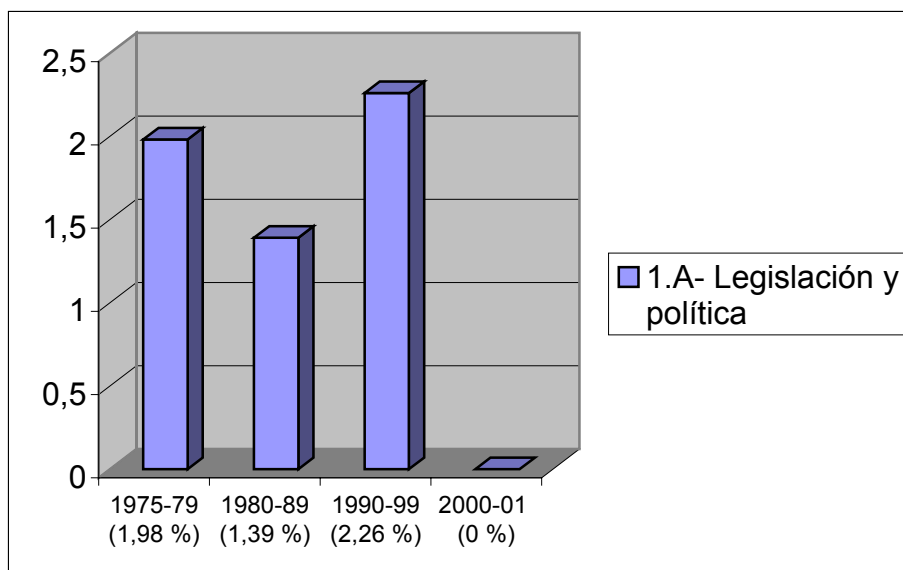


GRÁFICO 20 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los datos numéricos de este apartado considerados en las cuatro etapas temporales que integran todo el periodo de estudio muestran dos aspectos diferenciados:

a) Respecto al área temática *Gestión administrativa* (gráfico 19) se observa que conforme avanzamos en el tiempo decrece el porcentaje de informaciones de Legislación y política, evolucionando desde el 6'15 del periodo 1975-79, al 4'11 y el 4'10 respectivamente en las décadas 1980-89 y 1990-99, hasta el 0 por ciento en el

bianual 2000-2001. Paradójicamente, dichas cifras reflejan en sentido inverso la realidad de la evolución normativa legal sobre ferrocarriles a lo largo de todo el periodo 1975-2001, pues ésta ha experimentado un desarrollo notable, tanto en el ámbito nacional (como Plan General de Ferrocarriles -PGF- del elaborado pero no aprobado durante el gobierno de UCD, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres -LOTT- de 1987, o el Real Decreto 2111/1998 sobre el acceso a las infraestructuras ferroviarias), como especialmente en lo referido a la legislación de la CE en esta materia a partir de la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, precedente de un cuerpo normativo más amplio y perfeccionado con posterioridad. Esta falta de correspondencia entre el descenso paulatino del número de informaciones referidas a este tema y el paralelo crecimiento legislativo quizás puede entenderse por la complejidad y aridez conceptual de esta materia, a la cual, por el contrario, sí han dedicado mucha atención las revistas especializadas en ferrocarril como *Vía Libre* o *Líneas del Tren*, ambas bajo la órbita editora de RENFE.

b) Con relación al total de informaciones de los cuatro intervalos temporales considerados en nuestro estudio, se aprecia en el Gráfico 20 que el porcentaje de informaciones sobre *Legislación y política* experimenta un aumento sostenido entre 1975 y 1999, y cae en el periodo bianual 2000-2001, lo que en términos globales indica una tendencia contraria a la comentada en la columna anterior, pero más significativa por tratarse de una referencia más general.

| Apartado 1.H: Tarifas | | | |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 11 Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 13 | 10 (13/130) | 3'21 (13/404) |
| 1980-1989 | 28 | 5'76 (28/487) | 1'95 (28/1434) |
| 1990-1999 | 28 | 2'29 (28/1218) | 1'26 (28/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 0'82 (2/241) | 0'47 (2/424) |
| Total 1975-2001 | 71 | | |
| % sobre total del área temática: 3'42 (71/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 1'58 (71/4474) | | | |

Totales generales

La Tabla 11 registra que los 71 items de este apartado representan el 3'42 por ciento de las informaciones del área temática *Gestión administrativa*, y lo sitúan dentro de la misma en octavo lugar por importancia numérica. El valor porcentual de las informaciones sobre *Tarifas* con relación al total absoluto de la muestra se cifra en el 1'58 por ciento, lo que no representa un valor especialmente significativo respecto al conjunto de informaciones. La cuantía relativamente escasa de las cifras de este apartado puede resultar anormal, ya que a lo largo del periodo de estudio se han producido numerosísimas variaciones tarifarias, cuyo conocimiento es de gran utilidad social y, sin embargo, sólo se ha informado de una mínima parte.

Totales por etapas

GRÁFICO 21- Porcentajes relativos al área temática

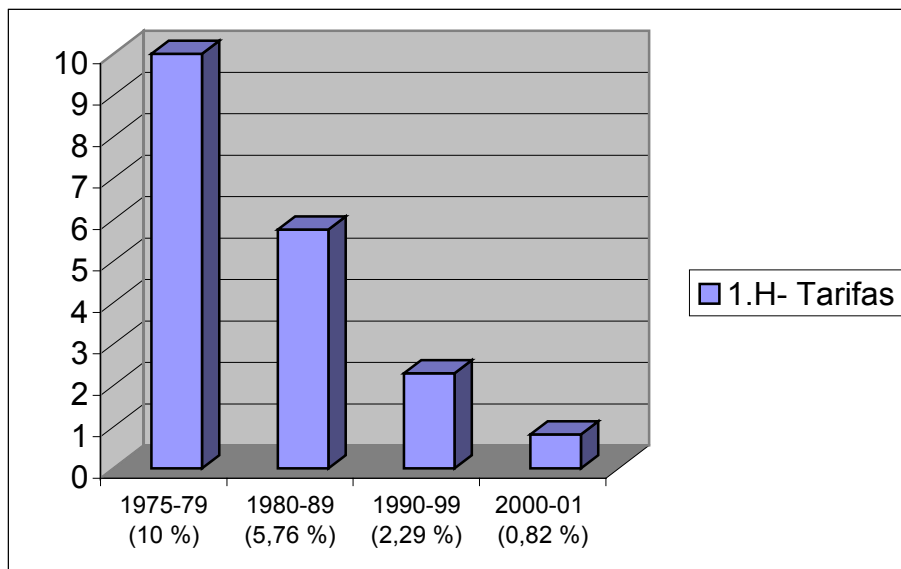
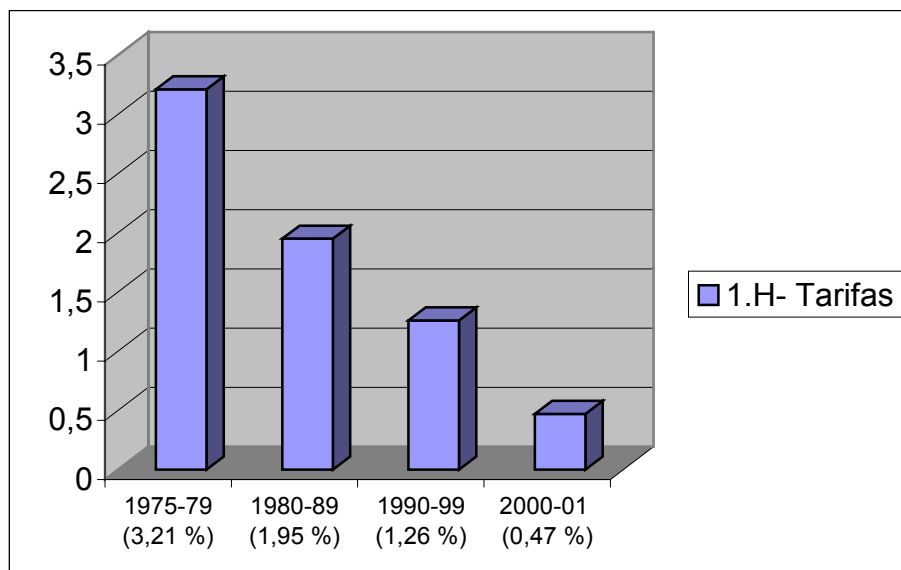


GRÁFICO 22- Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución temporal del porcentaje de informaciones dedicadas a este apartado discurre de forma continuada en línea descendente (Gráfico 21), con una cadencia que respecto al área temática *Gestión administrativa* que supone aproximadamente la reducción a la mitad entre una etapa temporal y la siguiente: desde el 10 por ciento de 1975-79 hasta sólo el 0,82 por ciento de la etapa 2000-2001. Los porcentajes evolucionan a la baja de una forma menos brusca con relación a la totalidad

de las informaciones de la muestra (Gráfico 22), desde un 3'21 en el primero de los periodos considerados hasta el 0'47 del último.

Esta disminución progresiva de las informaciones sobre tarifas se produce en paralelo con la pérdida de peso específico del ferrocarril frente a otros medios de transporte masivos, especialmente los que utilizan la carretera, acontecida a lo largo del periodo temporal objeto de este estudio (1975-2001), de lo que deriva una menor incidencia social de este tema. Por otro lado, el desarrollo por parte de RENFE de una política de supresión y reducción de servicios, junto con un encarecimiento notable de los precios en los servicios de largo recorrido, aspectos sobre los que dicha compañía no ha informado con claridad o directamente ha silenciado, han contribuido al retroceso informativo de este tema. En suma, conforme las tarifas de los servicios ferroviarios han sufrido mayores incrementos, se ha informado menos de ello.

| Apartado 1.C: Organización interna | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 12: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 12 | 2'46 (12/487) | 0'83 (12/1434) |
| 1990-1999 | 23 | 1'88 (23/1218) | 1'03 (23/2212) |
| 2000-2001 | 9 | 3'73 (9/241) | 2'12 (9/424) |
| Total 1975-2001 | 44 | | |
| % sobre total del área temática: 2'11 (44/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'98 (44/4474) | | | |

Totales generales

Muestra la Tabla 12 que el promedio de las informaciones relativas a *Organización interna* supone un 2'11 por ciento sobre el total de las pertenecientes a *Gestión administrativa* (44 items sobre 2076) medido en el periodo completo de estudio, lo que otorga a este apartado una importancia cuantitativa media dentro de esta misma área temática, como se aprecia en el Gráfico 4, aunque debido a las grandes diferencias en cuanto al número de informaciones de unos apartados y otros, se sitúa muy por debajo de los más cuantiosos, si bien, como veremos más adelante, presenta en los últimos años una clara tendencia a aumentar. El porcentaje de este apartado medido sobre el total absoluto de items es del 0'98 por ciento, cifra poco significativa tomando con referencia el resto de las áreas temáticas y sus correspondientes apartados.

Totales por etapas

GRÁFICO 23 - Porcentajes relativos al área temática

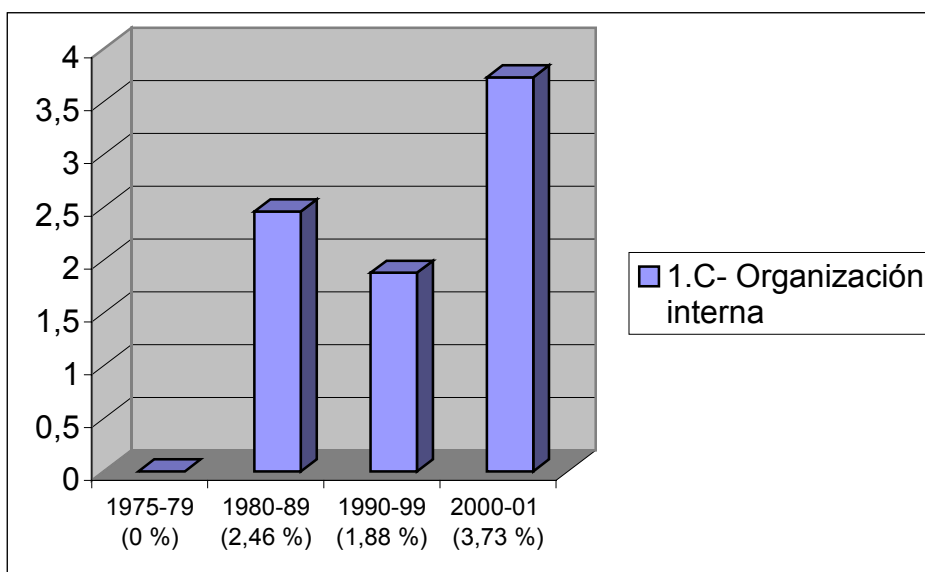
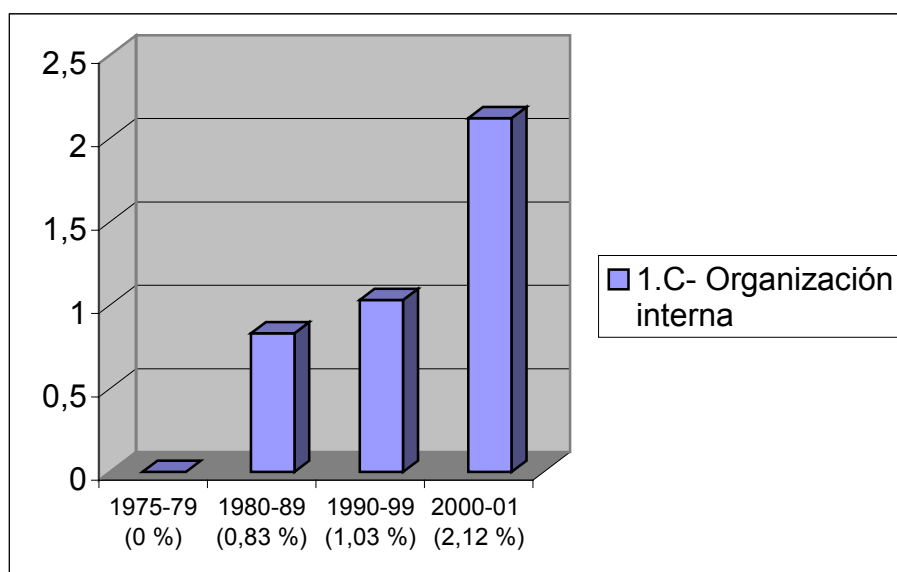


GRÁFICO 24 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los porcentajes correspondientes al apartado *Organización interna* por tramos temporales muestran una evolución distinta según los relacionemos exclusivamente con las del área temática *Gestión administrativa* (Gráfico 23) o con la totalidad de las noticias recogidas en la muestra (Gráfico 24). Respecto a los otros apartados de su misma área temática se observa una evolución muy desigual, que parte de la ausencia de items en el periodo 1975-79, asciende a un 2'46 por ciento en 1980-89, baja al 1'88 en

la década siguiente y sube de nuevo con claridad en la etapa 2000-2001, situándose en el 3'71 por ciento.

La evolución de los promedios parciales de este apartado medidos sobre el total de informaciones en las cuatro etapas temporales que integran el periodo de estudio muestra de forma nítida una tendencia alcista sostenida, que, además, cobra impulso en el periodo más reciente. La cifra del 2'12 por ciento, perteneciente a los años 2000-2001, duplica el 1'03 por ciento de la década 1990-99, que ya muestra un aumento sobre el 0'83 por ciento de la etapa 1980-89, precedida a su vez por la ausencia de informaciones de este apartado en 1975-79.

Estos datos periodísticos reflejan con bastante fidelidad lo acontecido dentro de este aspecto del ámbito ferroviario durante las diferentes etapas a que pertenecen. Así, durante los años 1975-79 la estructuración interna del sistema y las empresas ferroviarias no experimentó ningún cambio significativo sobre las previamente establecidas. En la década de los ochenta se vivió una polémica sobre el papel y las retribuciones de los consejos de RENFE, y comenzaron a fraguarse los proyectos de reestructuración interna de esta compañía, concretadas en 1990 con la adopción de un modelo de gestión basado en las llamadas *Unidades de Negocio*, que supusieron la efectiva fragmentación de la misma en divisiones autónomas especializadas en diferentes actividades y servicios. El Estatuto de RENFE, aprobado en 1994, supuso la definitiva adopción del esquema organizativo basado en unidades orgánicas, y en 1996 la creación del GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) fue el primer paso para la separación de la gestión de la infraestructura y los servicios ferroviarios, ya contemplada en las Directivas de la CE. A partir del año 2000 las informaciones de este apartado se han centrado en las diferentes alternativas propuestas desde el Ministerio de Fomento sobre las características de un nuevo modelo ferroviario, dotado de una estructura orgánica también nueva y adaptada al proceso de privatización y liberalización que teóricamente se pretende implantar.

| Apartado 1.K: Asesoramiento y relaciones externas | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 13: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 3 | 2'30 (3/130) | 0'74 (3/404) |
| 1980-1989 | 7 | 1'44 (7/487) | 0'48 (7/1434) |
| 1990-1999 | 32 | 2'62 (32/1218) | 1'44 (32/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 42 | | |
| % sobre total del área temática: 2'02 (42/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'93 (42/4474) | | | |

Totales generales

Los 42 items pertenecientes a este apartado representan el 2'02 por ciento del total del área temática *Gestión administrativa*, lo que dentro del mismo lo sitúa en el lugar número once por cantidad de informaciones (ver Gráfico 4). Este apartado figura, por tanto, en la zona media de la escala que hemos establecido, aunque a mucha distancia de los principales, pues el ámbito de *Asesoramiento y relaciones externas* no genera demasiadas noticias dentro de la información sobre ferrocarril, ni tampoco los medios les otorgan demasiado espacio. Por su parte, el porcentaje del 0'93 correspondiente a este apartado sobre el total absoluto de items también manifiesta su escasa relevancia numérica.

Totales por etapas

GRÁFICO 25- Porcentajes relativos al área temática

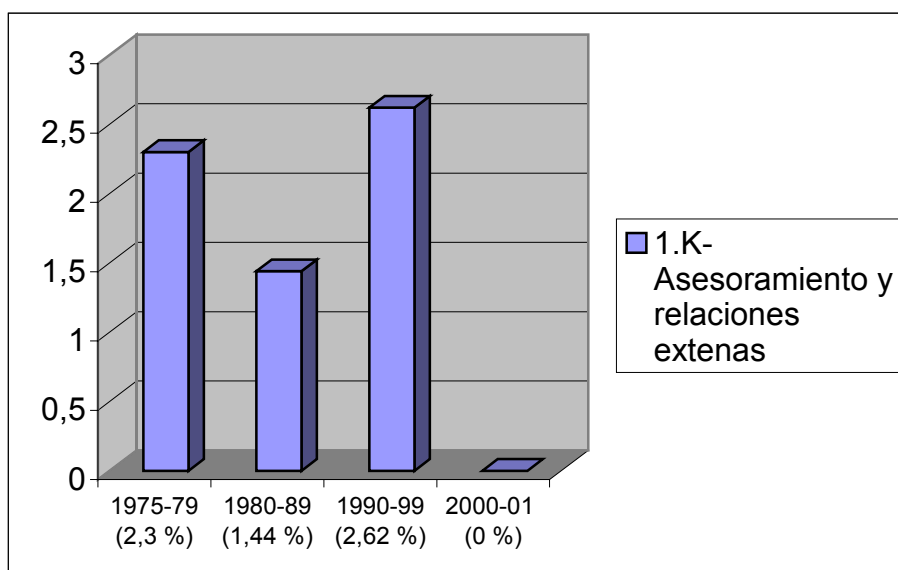
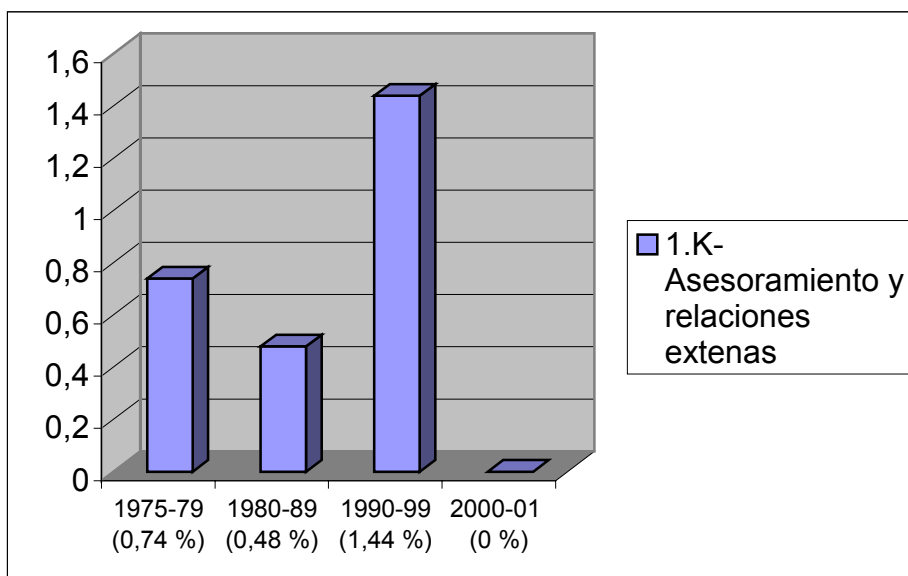


GRÁFICO 26- Porcentajes sobre el total de informaciones



El cómputo de las informaciones de este apartado analizado en las diferentes franjas temporales que comprenden todo el periodo de estudio presenta notables oscilaciones, que se aprecian tanto con relación exclusiva al número de informaciones de la misma área temática *Gestión administrativa* (Gráfico 25) como de la totalidad de la muestra (Gráfico 26). Así, se observa un descenso en los porcentajes en la etapa 1980-89 respecto a 1975-79, que da paso a un aumento bastante apreciable en las cifras

correspondientes a 1990-99, para caer de nuevo en los años 2000-2001, ahora hasta valores nulos.

Esta falta de regularidad en las informaciones sobre *Asesoramiento y relaciones externas* en las diferentes etapas temporales no se puede asociar de una manera clara con hechos concretos del acontecer de este medio de transporte, pues desde finales de los años sesenta se han establecido contactos y convenios de colaboración entre las administraciones ferroviarias de España y las naciones vecinas, especialmente Francia, que dieron lugar a la puesta en marcha de los primeros trenes de viajeros que circularon sin transbordos entre ambas fronteras, y este tipo de relaciones se ha mantenido de forma regular y sin alteraciones destacadas. Hacia finales de los años 80 y comienzos de los 90, RENFE comenzó a estrechar lazos con compañías férreas de otras partes del mundo, en especial de Hispanoamérica, primero de Cuba, y luego de Argentina, Brasil o Chile, concretadas en la venta de material usado y el asesoramiento técnico, lo que tuvo alguna repercusión informativa. Asimismo, se han cerrado convenios con otros países como Estados Unidos, Alemania y varios países del Este de Europa, en los que RENFE ha estado asociada con la empresa TALGO, siendo éste otro de los aspectos referidos a este apartado con más presencia en los medios de comunicación.

| Apartado 1.M: Cierre de líneas | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 14: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 5 | 3'84 (5/130) | 1'23 (5/404) |
| 1980-1989 | 30 | 6'17 (30/487) | 2'09 (30/1434) |
| 1990-1999 | 4 | 0'32 (4/1218) | 0'18 (4/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 0'41 (1/241) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 40 | | |
| % sobre total del área temática: 1'92 (40/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'89 (40/4474) | | | |

Totales generales

En función del porcentaje del 1'92 reflejado en la Tabla 14 (40 items sobre 2076), las informaciones sobre cierre de líneas férreas se sitúan de la mitad para debajo en la escala de apartados de *Gestión administrativa* que aparece en el Gráfico 4. Su valor porcentual respecto al total absoluto de items es del 0'89, que asimismo es una cifra bastante modesta, pues es un tema escasamente tratado desde el punto de vista informativo.

Totales por etapas

GRÁFICO 27- Porcentajes relativos al área temática

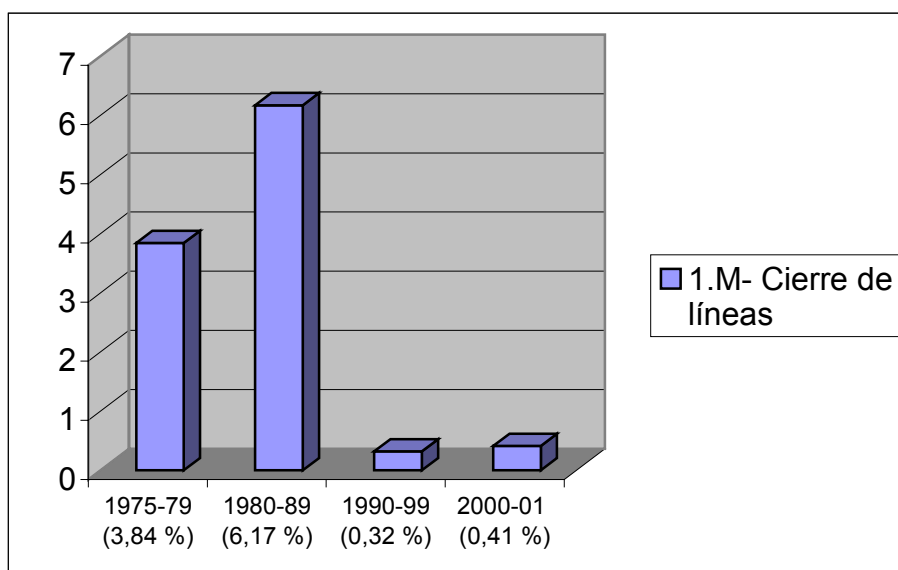
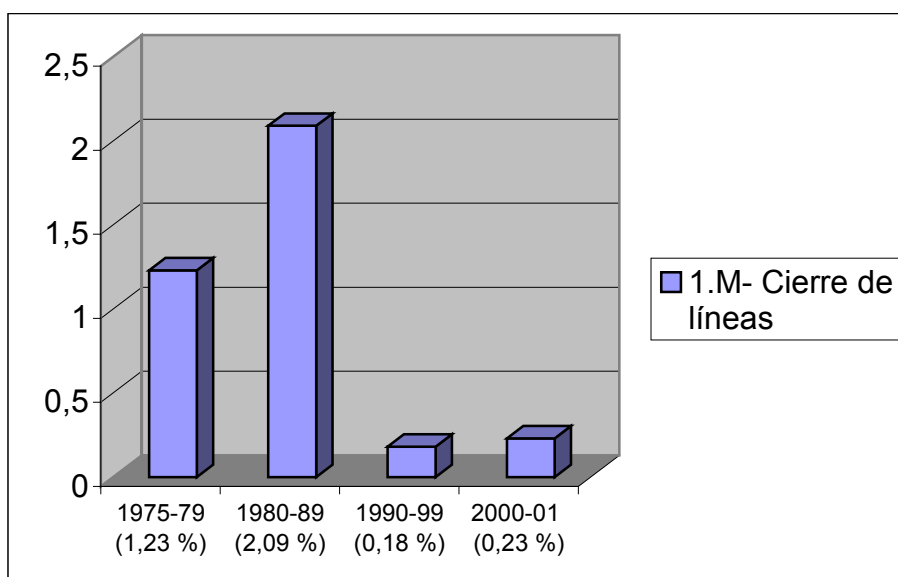


GRÁFICO 28- Porcentajes sobre el total de informaciones



Las cifras que se presentan en la Tabla 15 correspondientes a las cuatro etapas del estudio muestran una evolución desigual en cuanto al número de informaciones sobre este tema publicadas en *Abc*, y ello es apreciable de una forma paralela tomando las dos referencias utilizadas: las informaciones de la misma área temática (Gráfico 27) y el total de informaciones de la muestra (Gráfico 28).

Respecto al promedio total del 1'92 del área temática, el 3'84 del periodo 1975-79 es un valor alto, que coincide con el cierre de varias líneas de vía estrecha que se produjo por entonces en varias regiones de España, como Baleares, Cataluña o Vascongadas. Sube el porcentaje de informaciones de este tema en la década 1980-89 hasta el 6'17, debido esencialmente al decreto de cierre masivo de líneas de RENFE en diciembre de 1984, que supuso la mayor amputación sufrida hasta el momento por la red ferroviaria española y desató una gran polémica social. Tanto en el periodo 1990-99 como en los años 2000-2001 se produjeron algunos cierres puntuales de líneas explotadas por RENFE, como el tramo Segovia-Medina del Campo o el Soria-Castejón, que no tuvieron ni mucho menos la trascendencia de los anteriores, y de los cuales el diario *Abc* informó de manera escueta.

| Apartado 1.R: Reapertura de líneas | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 15: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 11 | 8'46 (11/130) | 2'72 (11/404) |
| 1980-1989 | 9 | 1'84 (9/487) | 0'62 (9/1434) |
| 1990-1999 | 5 | 0'41 (5/1218) | 0'22 (5/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 25 | | |
| % sobre total del área temática: 1'20 (25/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'55 (25/4474) | | | |

Totales generales

La reapertura de líneas férreas es el tema central de 25 informaciones que hemos registrado a lo largo de todo el periodo que comprende este estudio. Ello representa, como se observa en la Tabla 15, el 1'20 por ciento del área *Gestión administrativa* y el 0'55 del total de la muestra. Así pues, es un apartado que podemos considerar de importancia cuantitativa media-baja tanto si tomamos como referencia exclusiva su área temática como el total de items del resto de temas en que hemos desglosado la información sobre ferrocarriles. Ello no es extraño teniendo en cuenta los muy escasos ejemplos que se han dado en nuestro país de este tipo de actuaciones, pues en la inmensa mayoría de los casos las líneas férreas que han sido clausuradas no vuelven nunca a la actividad.

Totales por etapas

GRÁFICO 29- Porcentajes relativos al área temática

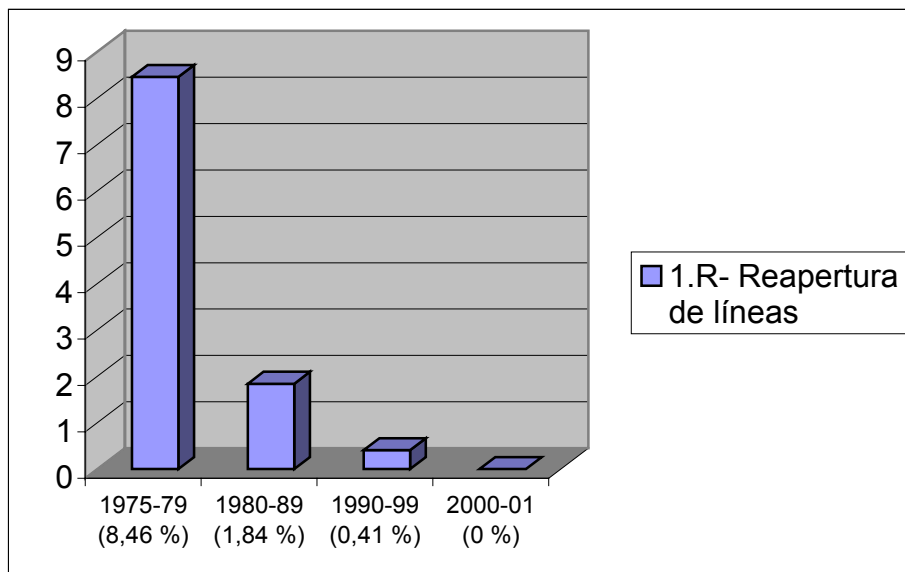
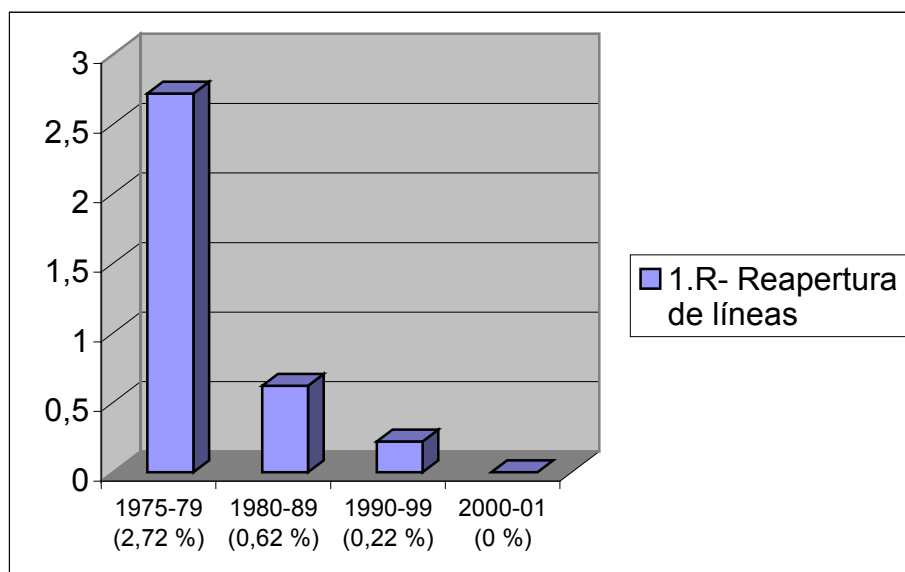


GRÁFICO 30- Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución porcentual del número de informaciones dedicadas a este apartado en las diferentes etapas que componen el periodo de estudio marca una clara tendencia descendente, hasta culminar en el valor nulo de los años 2000-2001. Así como los cierres de líneas férreas se producen por voluntades, intereses y decisiones políticas, su reapertura es una demanda que por lo común arranca de órganos o instancias de la sociedad civil, y, salvo excepciones muy concretas, cuenta con escasos

apoyos administrativos a su favor; por ello, son contadas las ocasiones en que estas reaperturas se han hecho realidad.

Una de las pocas iniciativas de este tipo que ha contado con respaldo oficial es la reapertura de la línea ferroviaria internacional de Canfranc, cuya conexión en el lado francés fue cerrada en el año 1972, lo que desde entonces suscitó en nuestro país -más concretamente en la región aragonesa- una fuerte corriente de opinión favorable a su reactivación. El ferrocarril de Canfranc protagoniza la práctica totalidad de las informaciones adscritas a este apartado, si bien una de ellas se refiere a la línea “Ruta de la Plata”, que fue clausurada por el decreto de cierre de líneas de diciembre de 1984. En ninguno de los dos casos se ha cumplido el objetivo de su retorno a la actividad, a pesar del movimiento de opinión favorable al mismo, si bien respecto al Canfranc han surgido muy recientemente nuevas tentativas de alto nivel político para conseguirlo. Hemos de consignar que a lo largo del periodo que abarca este trabajo se han producido dos reaperturas de líneas férreas de vía estrecha, ambas auspiciadas por administraciones autonómicas en su zona regional (Castilla y León y Mallorca), y quizás por este carácter más local han tenido un escaso eco informativo a escala nacional.

| Apartado 1.O: Privatizaciones | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 16: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 4 | 0'82 (4/487) | 0'27 (4/1434) |
| 1990-1999 | 14 | 1'14 (14/1218) | 0'63 (14/2212) |
| 2000-2001 | 3 | 1'24 (3/14) | 0'70 (3/424) |
| Total 1975-2001 | 21 | | |
| % sobre total del área temática: 1'01 (21/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'46 (21/4474) | | | |

Totales generales

En la Tabla 16 se aprecia que las informaciones sobre privatizaciones de empresas, líneas, servicios o instalaciones ferroviarias suman el 1'01 por ciento de las encuadradas dentro del tema *Gestión administrativa* (21 items de 2076), lo que por importancia numérica sitúa a este apartado en una zona media-baja de los pertenecientes a esta misma área temática. Respecto al total absoluto de informaciones, el porcentaje de este apartado es el 0'46, cifra escasamente significativa sobre el conjunto de todos los temas que contempla el presente estudio.

Totales por etapas

GRÁFICO 31- Porcentajes relativos al área temática

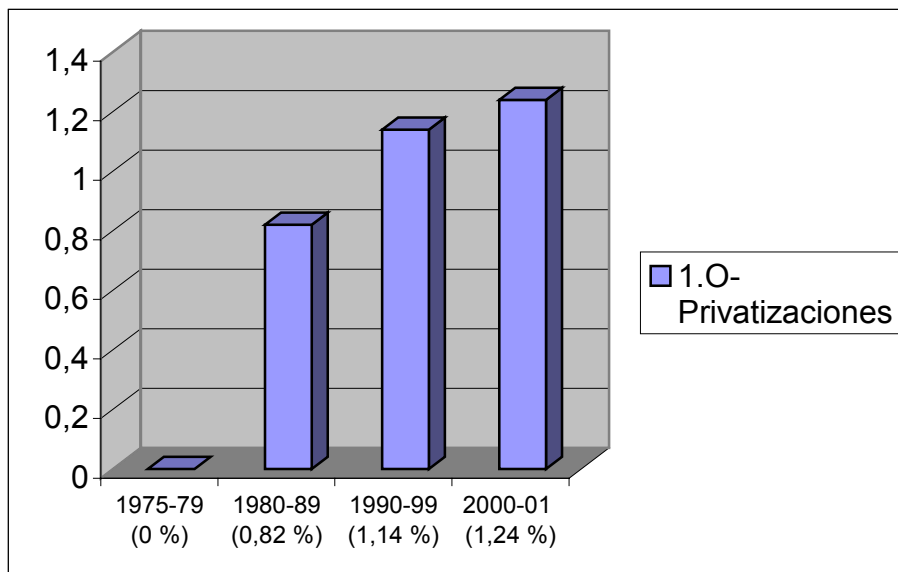
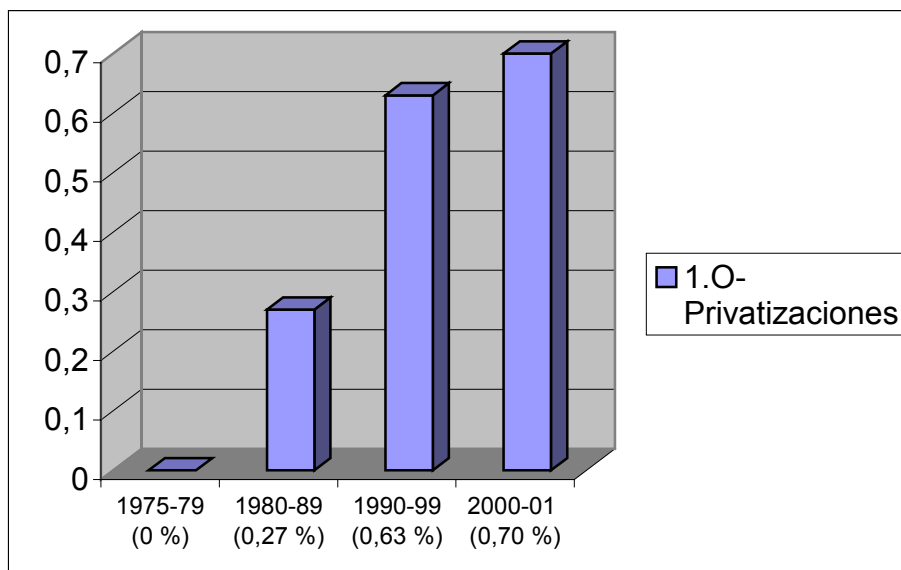


GRÁFICO 32- Porcentajes sobre el total de informaciones



El aspecto más significativo que reflejan los datos de los gráficos adjuntos, es el lento pero progresivo aumento del número de informaciones dedicadas a este tema, si bien aún se encuentra en unas cifras modestas si las comparamos con otros apartados. Ello es así, porque, tal como apuntamos anteriormente, en nuestro país el proceso de privatización del ferrocarril se encuentra en sus albores, y el inicio del mismo se ha realizado de una forma tímida, aunque está llamado a cobrar una importancia creciente en los próximos años, lo que posiblemente también tendrá reflejo informativo.

| Apartado 1.B: Nombramientos y dimisiones | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 17: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 2 | 1'53 (2/130) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 9 | 1'84 (9/487) | 0'62 (9/1434) |
| 1990-1999 | 7 | 0'57 (7/1218) | 0'31 (7/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 18 | | |
| % sobre total del área temática: 0'86 (18/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'40 (18/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones sobre *Nombramientos y dimisiones* suponen un 0'86 por ciento sobre la totalidad del área temática *Gestión administrativa* (18 items de los 2076 totales), lo que sitúa a este apartado en una de las posiciones más bajas de su escala (ver Gráfico 4). Es lógico si tenemos en cuenta la poca frecuencia con que se producen estos hechos y su también escaso reflejo noticioso, pues no todos los hechos ferroviarios de esta naturaleza acaecidos en el periodo de estudio han dado origen a informaciones. Paralelamente, la cifra sobre el total absoluto de items es proporcional a la anterior, lo que da un nivel numérico bastante modesto.

Totales por etapas

GRÁFICO 33- Porcentajes relativos al área temática

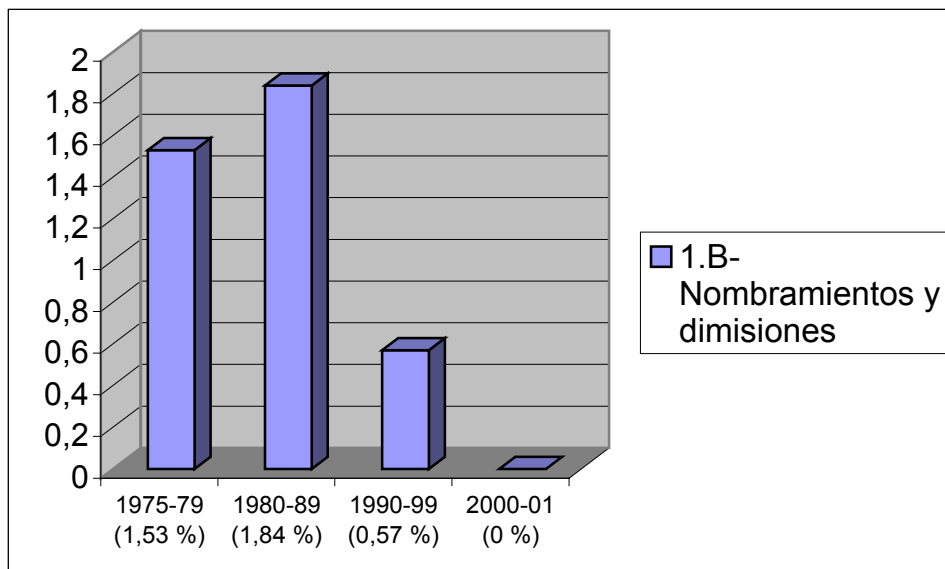
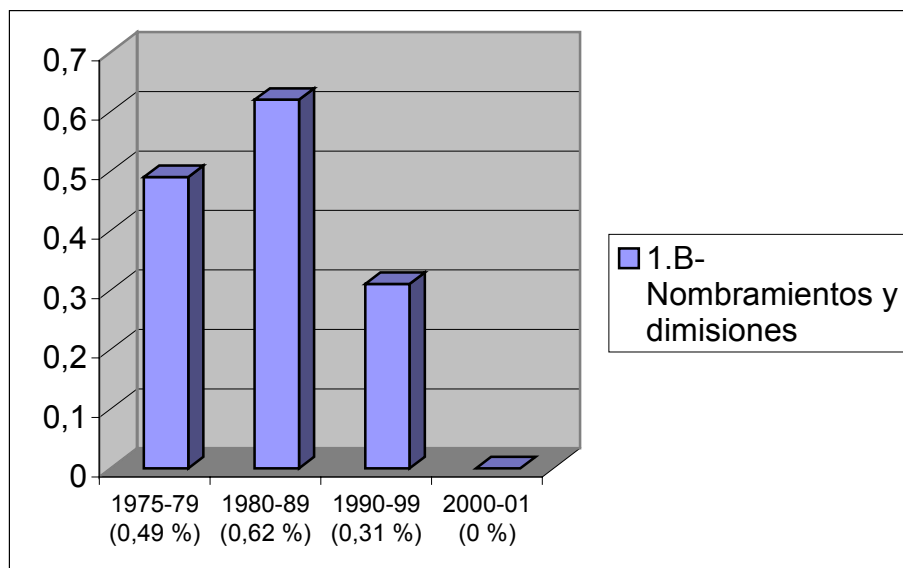


GRÁFICO 34 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El aspecto más significativo de los gráficos 33 y 34 es que presentan una desigual evolución numérica. Estos datos pueden ser interpretados teniendo en cuenta dos aspectos: por un lado, la renovación total de los cargos directivos de la Administración en general y el ferrocarril en particular tras la llegada al poder en octubre de 1982 del primer gobierno socialista, y la fase de mayor estabilidad que discurre desde los años noventa en adelante, pues gran parte de los equipos de RENFE nombrados en el anterior periodo se han mantenido en sus cargos con ligera variación hasta el momento presente.

| Apartado 1.S: Otros | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 18: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 2 | 1'53 (2/130) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 4 | 0'82 (4/487) | 0'27 (4/1434) |
| 1990-1999 | 9 | 0'73 (9/1218) | 0'40 (9/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 0'82 (2/241) | 0'47 (2/424) |
| Total 1975-2001 | 17 | | |
| % sobre total del área temática: 0,81 (17/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'37 (17/4474) | | | |

Totales generales

Aquí se encuentran las informaciones que pertenecen al tema *Gestión administrativa* y tienen un encuadre difícil o poco claro en cualquiera de los demás apartados. Los 17 items registrados suponen un 0,81 por ciento del área temática, y un 0,37 del total absoluto de la muestra, cifras ambas escasamente relevantes, lo que indica como conclusión más elemental que la inmensa mayoría de las informaciones sobre el ferrocarril dedicadas a cuestiones de gestión o administración poseen una delimitación temática clara y bien definida.

Totales por etapas

GRÁFICO 35- Porcentajes relativos al área temática

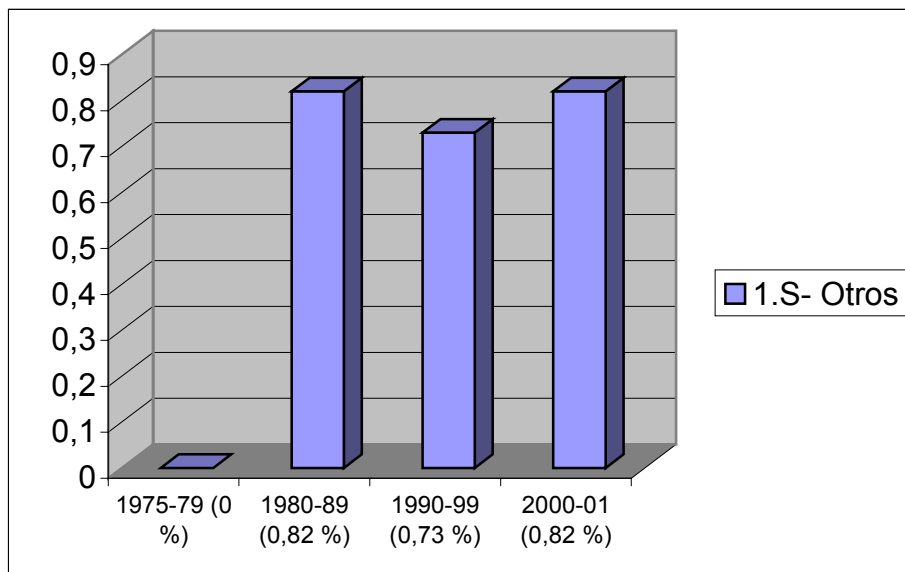
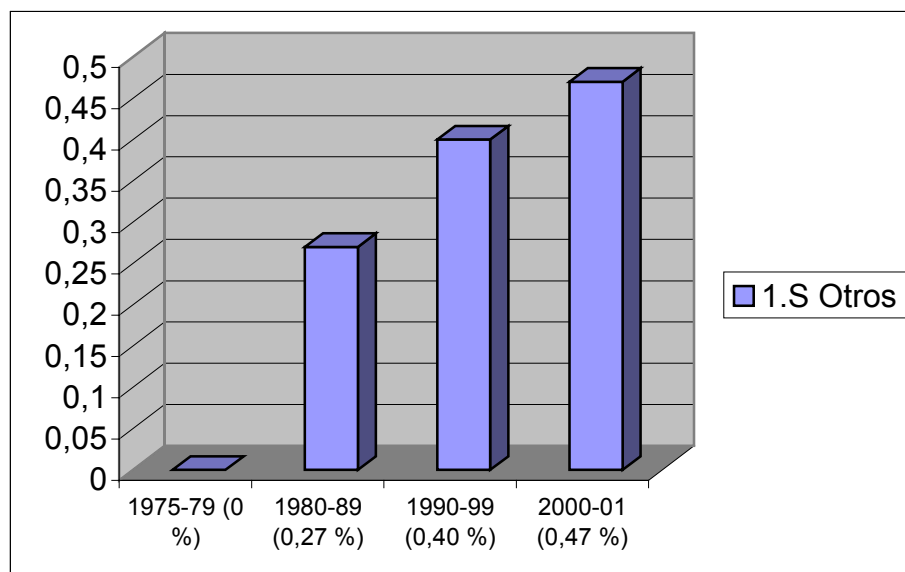


GRÁFICO 36- Porcentajes sobre el total de informaciones



El desglose de los datos de este apartado por periodos temporales no arroja resultados demasiado significativos, teniendo en cuenta que la heterogeneidad temática es la nota dominante en el mismo. En todo caso, se observa que las trayectorias marcadas en los gráficos adjuntos apuntan una clara tendencia a aumentar la proporción de informaciones de este apartado en el transcurso del tiempo, quizás por la aparición de nuevos aspectos temáticos dentro del área Gestión administrativa que aún no han tomado suficiente cuerpo o entidad..

| Apartado 1.N: Líneas inacabadas | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 19: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 2 | 1'53 (2/130) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 3 | 0'61 (3/487) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 1 | 0'08 (1/1218) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 6 | | |
| % sobre total del área temática: 0'28 (6/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'13 (6/4474) | | | |

Totales generales

La Tabla 19 permite visualizar que el apartado referente a las líneas férreas no concluidas posee un escaso peso cuantitativo respecto al total de informaciones de *Gestión administrativa*, apenas 6 items sobre 2076, lo que representa el 0'28 por ciento. Respecto al total absoluto de items el valor aún resulta más escaso: el 0'13, y ello indica que es uno de los asuntos menos tratados dentro de la información sobre ferrocarriles.

Totales por etapas

GRÁFICO 37- Porcentajes relativos al área temática

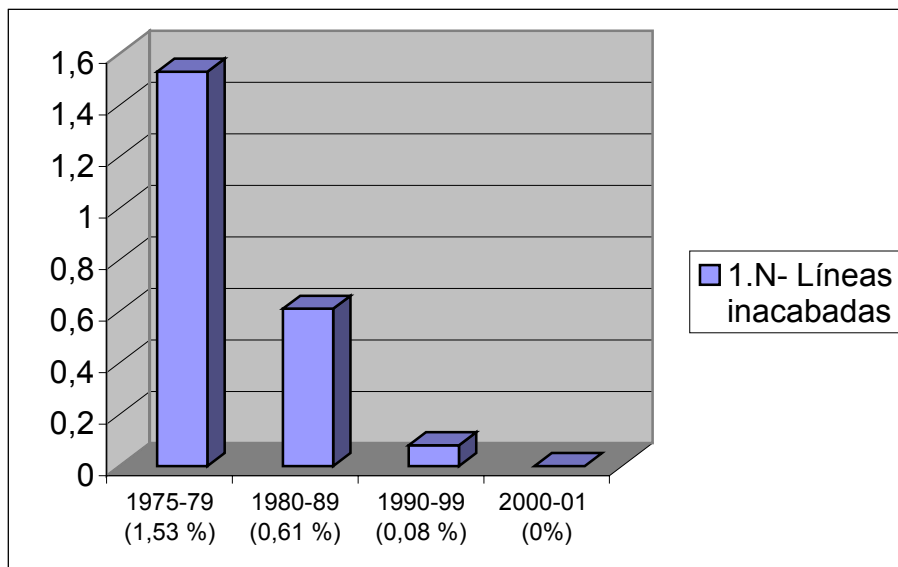
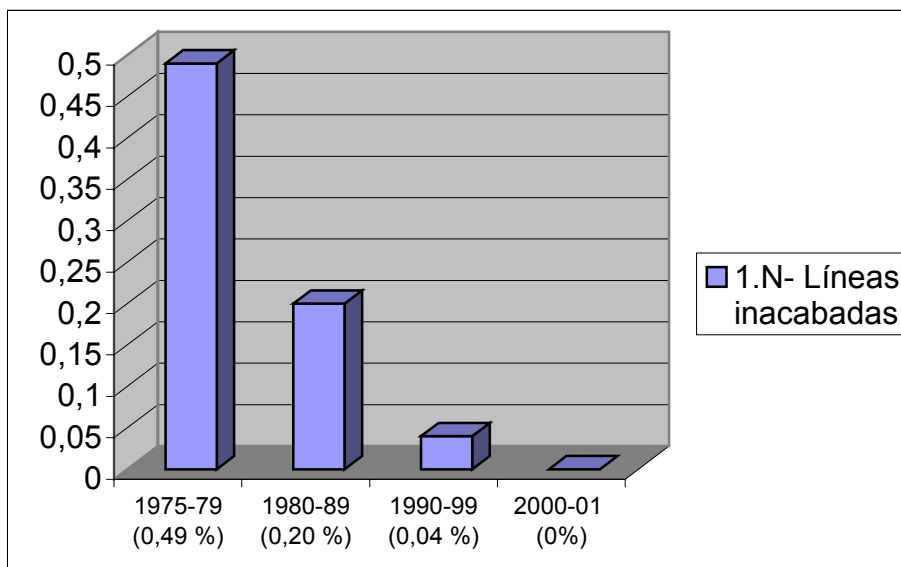


GRÁFICO 38- Porcentajes sobre el total de informaciones



Como muestran las tablas 37 y 38, a lo largo de los años setenta y ochenta los porcentajes de este apartado describen una trayectoria descendente, para caer en valores nulos a partir del año 2000. La explicación estriba en que la posible culminación de importantes líneas férreas inacabadas (concretamente las de Baeza-Utiel y Talavera-Villanueva de la Serena) fue motivo de debate desde comienzos de los años sesenta, cuando a raíz de un informe del Banco Mundial, el Gobierno español decidió paralizarlas en su última fase de construcción. La nula voluntad política a favor de estas líneas, diluyó poco a poco en el interés de las mismas en la opinión pública.

| Apartado 1.Q: Cierre y reapertura de instalaciones | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 20: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 5 | 3'84 (5/130) | 1'23 (5/404) |
| 1980-1989 | 1 | 0'20 (1/487) | 0'06 (1/1434) |
| 1990-1999 | 0 | 0 | 0 |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 6 | | |
| % sobre total del área temática: 0'28 (6/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0,13 (6/4474) | | | |

Totales generales

Por número de informaciones, este apartado ocupa una posición baja en la escala del área *Gestión administrativa* que se muestra en el Gráfico 4, pues cuenta con 6 items sobre 2076, que le da un 0'28 porcentual dentro de este tema. Con relación al total absoluto de items, le corresponde un 0'13, cifra asimismo poco significativa. Así pues, podemos concluir que los procesos de cierre y reapertura de instalaciones ferroviarias no han despertado una gran atención informativa en el diario *Abc*, si bien ello está sujeto a algunas matizaciones que vamos a realizar seguidamente.

Totales por etapas

GRÁFICO 39- Porcentajes relativos al área temática

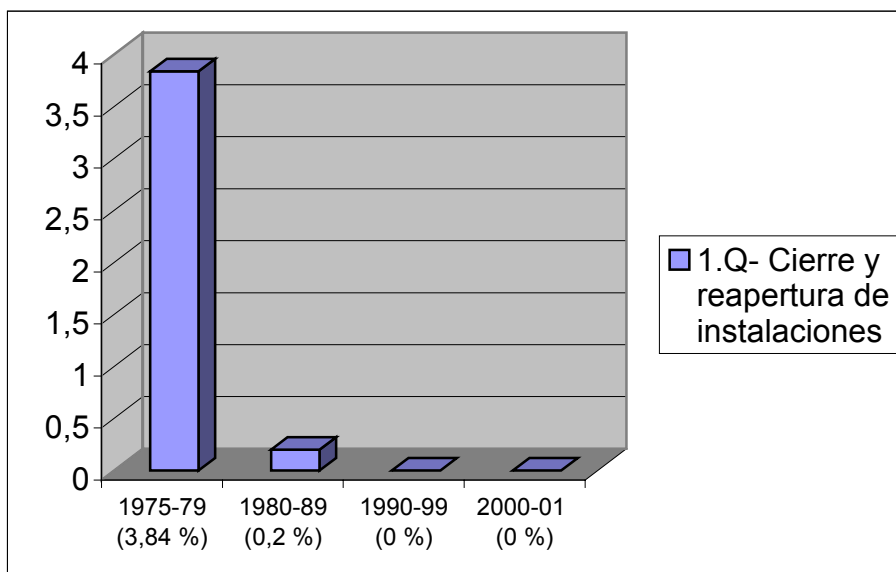
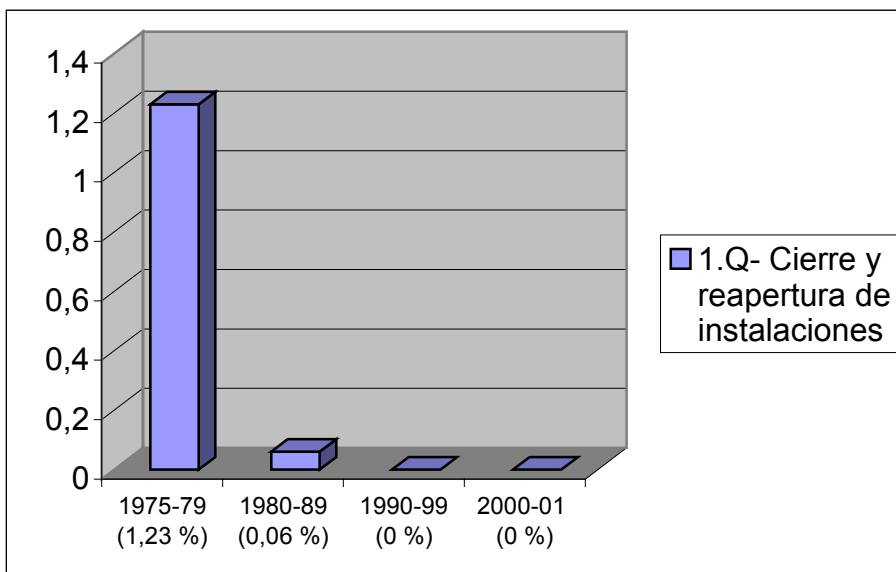


GRÁFICO 40- Porcentajes sobre el total de informaciones



En los gráficos 39 y 40 puede apreciarse que las informaciones de este apartado se concentran en dos periodos temporales: el primero es 1975-1979, donde son más abundantes, y el segundo es la década 1980-89, en la que decrece su número de forma considerable, mientras que en los periodos siguientes no aparece ninguna.

Las informaciones sobre el cierre y reapertura de instalaciones ferroviarias tienen por lo general un carácter eminentemente local, pues se suelen referir a estaciones (no a otro tipo de infraestructuras) de especial relieve histórico o urbanístico dentro del ámbito de una determinada ciudad, ya que de momento no se han producido cierres masivos y simultáneos de este tipo en el conjunto de una o varias líneas. Así, todas las informaciones registradas en este apartado durante el periodo 1975-79 aluden al cierre de la estación del Norte de Madrid y su posterior reapertura, mientras que la única información de la etapa 1980-89 trata sobre el cierre de la estación de Peñuelas, que tuvo una especial trascendencia desde el punto de vista urbanístico para la creación posterior del llamado “Pasillo Verde Ferroviario”.

| Apartado 1.P: Nuevas empresas y fusiones | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 21: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 1 | 0'76 (1/130) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 0 | 0 | 0 |
| 1990-1999 | 0 | 0 | 0 |
| 2000-2001 | 1 | 0,41 (1/241) | 0,02 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 2 | | |
| % sobre total del área temática: 0'09 (2/2076) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'04 (2/4474) | | | |

Totales generales

Dentro del apartado *Nuevas empresas y fusiones* hay registrados únicamente dos items, lo que supone el 0'09 por ciento respecto al total del área temática y el 0'04 sobre el total absoluto de la muestra, tal como está registrado en la Tabla 22. Estas cifras sitúan a este apartado en el última lugar por porcentaje de informaciones dentro de la escala del tema *Gestión administrativa* que se dibuja en el Gráfico 4.

Totales por etapas

GRÁFICO 41- Porcentajes relativos al área temática

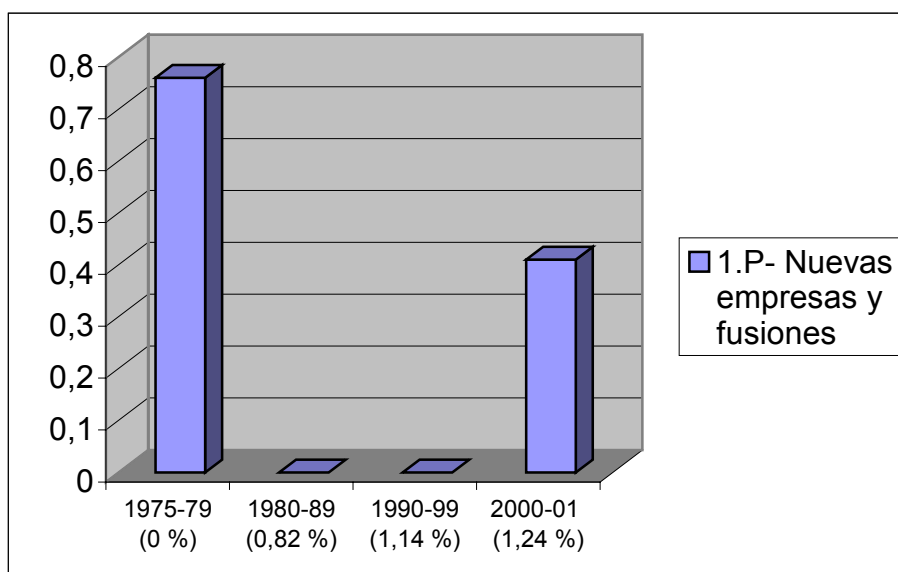
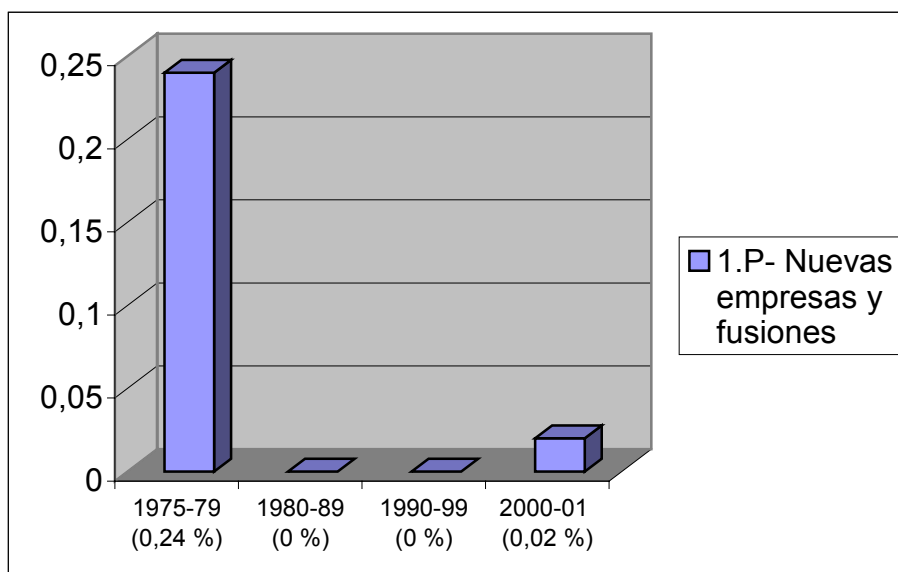


GRÁFICO 42- Porcentajes sobre el total de informaciones



El primer ítem perteneciente a este apartado corresponde a una información sobre la creación de la entidad *Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña*, en septiembre de 1979. Este mismo proceso descentralizador se produjo de forma gradual en Vascongadas, Valencia y Baleares, y tuvo como consecuencia el traspaso de las líneas de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) que discurrían por dichas regiones a las nuevas entidades autonómicas surgidas a tal efecto, si bien este proceso se

desarrollo mediante acciones puntuales y tuvo escaso eco informativo en general, de lo cual es buena muestra los datos que hemos obtenido respecto a *Abc* y que figuran en las tablas adjuntas.

Una vez culminado el proceso de descentralización de las líneas de vía estrecha, no debe extrañar la escasez de este tipo de informaciones en etapas posteriores, si tenemos en cuenta que no se ha producido ningún caso de creación o fusión de nuevas empresas ferroviarias, ni el ámbito público ni en el privado, aunque dentro del actual proyecto de liberalización del transporte ferroviario se han formado recientemente nuevas compañías privadas que aspiran a concurrir a este mercado en régimen de competencia. Precisamente, el segundo ítem clasificado dentro de este apartado es una información que habla sobre la futura entrada de la empresa FCC al mercado del transporte ferroviario para competir con RENFE. Dada la importancia del tema, y abierta por vía legislativa la posibilidad de la libre competencia en el mercado ferroviario, es previsible que el aspecto temático al que refiere este apartado tenga en adelante un mayor peso específico informativo.

ÁREA TEMÁTICA 5: LABORAL

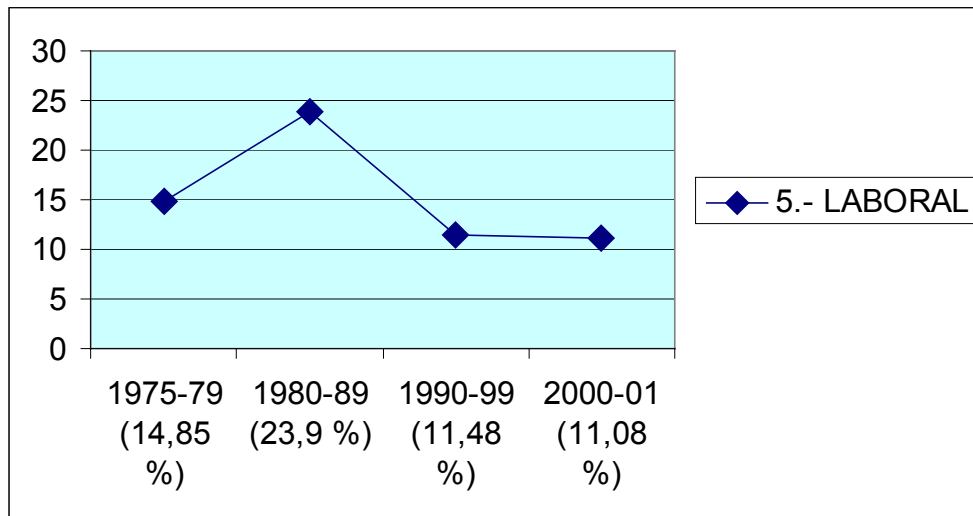
| TABLA 22: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|--------------------|-------------------------------|
| <i>ÁREA TEMÁTICA: Laboral</i> | | |
| <u>Periodo temporal</u> | <u>Total items</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 60 | 14'85 (60/404) |
| 1980-1989 | 343 | 23'9 (343/1434) |
| 1990-1999 | 254 | 11'48 (254/2212) |
| 2000-2001 | 47 | 11'08 (47/424) |
| Total items 1975-2001 | 704 | |
| % sobre total de la muestra: 15'73 (704/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

Como en cualquier otro sector de la economía, los recursos laborales son un aspecto fundamental de la gestión de las compañías ferroviarias, pues afecta de manera directa a todos los campos de actividad que intervienen en su funcionamiento. Además, debido a la naturaleza de servicio público que posee este medio de transporte, en caso de producirse cualquier alteración o conflicto de índole laboral éste incide de forma inmediata y negativa en todo el sistema de transporte y, a su vez, en otros sectores de la actividad económica. Esto explica la repercusión social de este tipo de hechos y, en consecuencia, el eco informativo que generan.

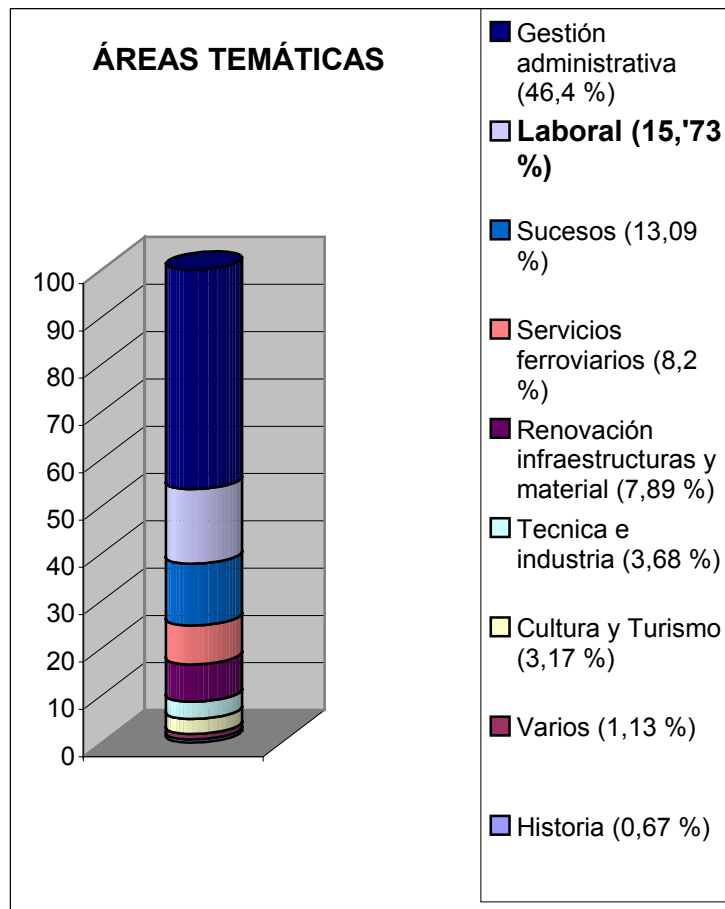
Junto con la importancia intrínseca que el factor laboral posee en el ámbito ferroviario por los efectos anteriormente comentados, otras notas fundamentales a la hora de abordar su adecuado análisis son, de un lado, la multiplicidad de especialidades profesionales involucradas en el ferrocarril, y de otro el hecho de que algunas de estas actividades más básicas para su funcionamiento son exclusivas de este medio de transporte (maquinistas, agentes de circulación, etc.). Ello añade complejidad a este tema, y hace aconsejable un conocimiento especializado del mismo para llevar a cabo su correcto tratamiento informativo.

GRÁFICO 43: Evolución del área temática sobre conjunto de la muestra



Como refleja el Gráfico 43, la etapa que presenta un porcentaje más elevado de informaciones sobre este tema es 1980-89, con un 23,9 por ciento del total de la muestra, lo que representa un aumento de casi 10 puntos respecto a los años 1975-79. Las dos últimas etapas del periodo analizado muestran un descenso importante con relación a 1980-89, pues los porcentajes se sitúan en un torno al 11 por ciento, es decir, menos de la mitad que en la anterior. Estos datos podemos entenderlos teniendo en cuenta, como factor más importante, que desde finales de la década de los setenta y a lo largo de los ochenta hubo un muy elevado nivel de conflictividad laboral en la compañía RENFE, y que posteriormente se redujo bastante, haciéndose más irregular pero con episodios de gran intensidad. En tal sentido los porcentajes informativos que aparecen en el gráfico 5.1 no hacen sino reflejar la realidad de lo acontecido en este aspecto del devenir ferroviario.

GRÁFICO 44: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



El Gráfico 44 muestra el tema *Laboral* es el segundo más numeroso dentro de la escala de temas de la información sobre ferrocarriles, ya que posee un 15,73 por ciento de la muestra, que se corresponde con 704 ítems sobre los 4474 totales. Esta importancia del tema que nos ocupa en términos informativos cabe entenderla, fundamentalmente, en razón, como ya dijimos, del impacto directo que produce sobre la actividad del país la paralización, alteración o menoscabo de los transportes ferroviarios por causas laborales.

El tema laboral en el ferrocarril posee varios aspectos, lo que de nuevo nos lleva a considerar diferentes apartados temáticos para su correcto análisis. El primero de ellos es el denominado *Huelgas y demandas* (código 5.A), dentro del cual se han clasificado las informaciones que dan cuenta de paros, conflictos o protestas laborales de tipo reivindicativo y de las acciones que se producen alrededor a ellos. Es, sin duda, el

aspecto más relevante de la información laboral sobre el ferrocarril por afectar al funcionamiento general de la actividad económica y a la capacidad de desplazamiento de las personas, especialmente en los grandes núcleos urbanos.

La distribución de puestos y funciones laborales, las reducciones y aumentos de plantilla o la planificación de jubilaciones en el seno de las empresas ferroviarias son aspectos pertenecientes a la gestión de los recursos humanos. Las informaciones que tienen por tema central cualquiera de los anteriores u otros relacionados con la organización de las plantillas están clasificadas en el apartado *Gestión de plantillas* (código 5.B).

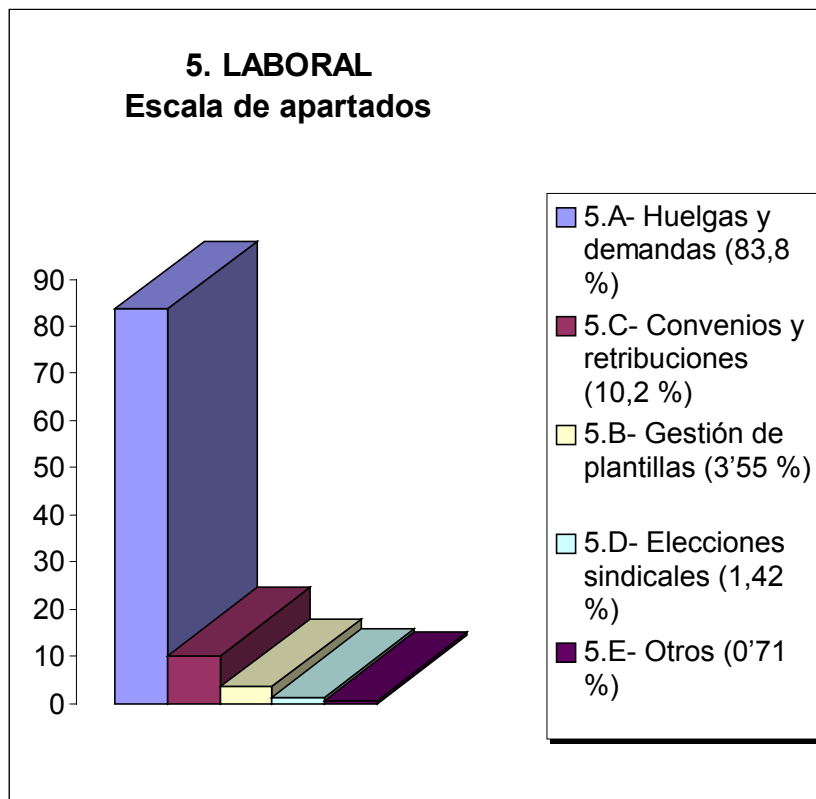
Pieza clave en la política laboral de las empresas es la puesta en marcha de los convenios colectivos, marco de referencia común en materia de derechos y obligaciones de todas las partes, y cuyas cláusulas y vigencia temporal están previamente determinadas por acuerdo. La gestación y aprobación de estos convenios, así como su incidencia en el aspecto salarial, es el objeto específico de las informaciones que se encuadran en el apartado así denominado, *Convenios y retribuciones*, que tiene asignado el código 5.C.

La elección de representantes sindicales en las empresas ferroviarias es otra de las facetas de índole laboral que nos interesa acotar como apartado específico en el presente análisis, pues es un proceso cuyo resultado determina en gran medida la cohesión interna y la relación entre los diferentes sectores laborales, lo que a su vez influye en otros aspectos como la conflictividad o la evolución salarial. El apartado se llama *Elecciones sindicales* y tiene asignado el código 5.D.

El apartado *Otros* (código 5.E) da cabida a las informaciones de tema laboral que tocan diversos aspectos no contemplados en los anteriores apartados, como por ejemplo regulación contractual, jornada de trabajo, casos de discriminación, aspectos de tipo humano, etc.

B.- Análisis por apartados

GRÁFICO 45: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



Como refleja el Gráfico 45, en esta área temática el desequilibrio entre los porcentajes de informaciones de uno de los apartados que la componen y el resto es muy acentuada, ya que una mayoría muy amplia de las mismas tratan sobre *Huelgas y demandas*, lo que refleja que este es, con mucho, el aspecto del tema *Laboral* que más llama la atención de este diario, aunque también de la prensa en general.

Apartado 5.A: Huelgas y demandas

TABLA 23: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 46 | 76'6 (46/60) | 11'3 (46/404) |
| 1980-1989 | 279 | 81'1 (279/343) | 19'4 (279/1434) |
| 1990-1999 | 220 | 86'6 (220/254) | 9'94 (220/2212) |
| 2000-2001 | 45 | 95'7 (45/47) | 10'6 (45/424) |
| Total 1975-2001 | 590 | | |
| % sobre total del área temática: 83'8 (590/704) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 13'1 (590/4474) | | | |

Totales generales

Ya hemos puesto de manifiesto la gran diferencia numérica que existe entre este apartado y el resto de los que integran el área temática *Laboral*. Las informaciones referentes a *Huelgas y demandas* suman el 83,8 por ciento (590 items sobre 704 del total del área), por lo tanto la distancia porcentual es muy grande con respecto a los demás apartados. Con relación al conjunto de la muestra (4474 items) le corresponde a este apartado el 13,1 por ciento, valor indicativo de que estamos ante uno de los aspectos temáticos más tratados en el conjunto global de la información ferroviaria.

No debe extrañar la importancia cuantitativa de este apartado en términos relativos al tema *Laboral* y absolutos sobre el total de la muestra, pues debemos tener en cuenta la gran incidencia social que tienen las huelgas ferroviarias, y la gran cantidad de ellas que se han producido a lo largo del periodo que analizamos en este trabajo.

Totales por etapas

GRÁFICO 46- Porcentajes relativos al área temática

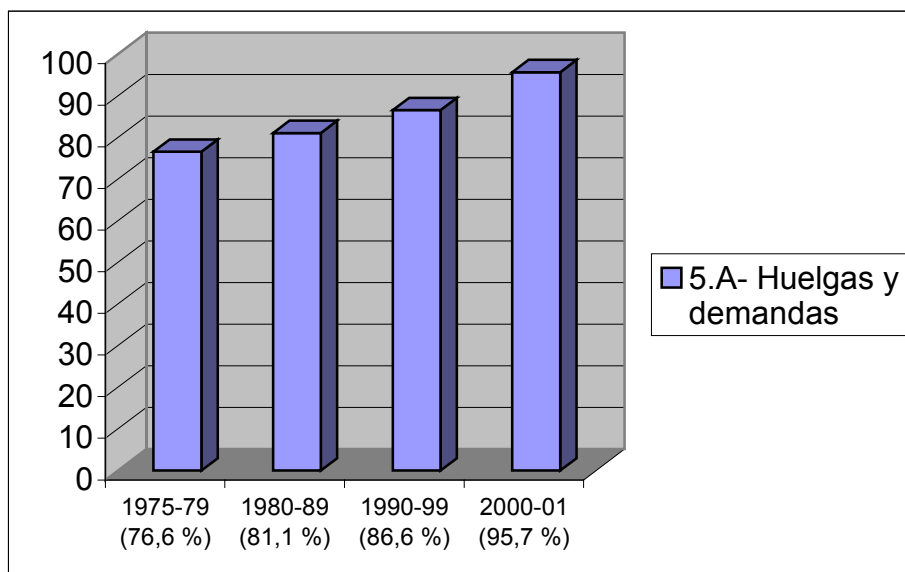
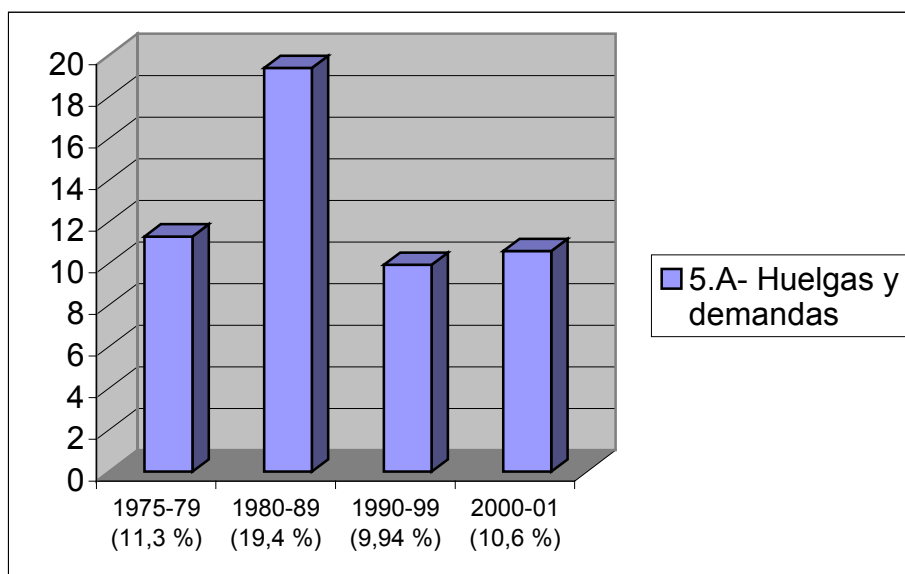


GRÁFICO 47- Porcentajes sobre el total de informaciones



Observando la evolución de este apartado respecto al área *Laboral* (Gráfico 46) podemos apreciar que los porcentajes correspondientes al mismo aumentan de forma sostenida en las diferentes etapas temporales que componen el periodo de estudio. Si tomamos como referencia el total de la muestra informativa (Gráfico 47) se observa que el mayor porcentaje de este apartado corresponde a la década 1980-89, mientras que los valores de las demás etapas están bastante igualados, si bien el 11,3 de 1975-79 es

superior a los resultados de los últimos años, y también hay un ligero incremento en el bianual 2000-01 respecto a la década anterior.

Los datos del gráfico 47 nos dan un reflejo bastante aproximado de la evolución de la conflictividad ferroviaria a lo largo de todo el periodo estudiado. Así, durante la época de la Transición política se produjo una oleada de movilizaciones laborales en RENFE y otras empresas menores relacionadas con el ferrocarril (como F.C. Catalanes o Wagon Lits), que comenzó de manera tímida en los primeros meses del año 1975 y cobró progresivo auge desde la implantación de la reforma política y el consecuente régimen de libertades, hasta culminar en la oleada de huelgas de los años ochenta, en cuya convocatoria existió a escala general un acuerdo casi unitario entre los grandes sindicatos. Los paros decrecieron en número y duración a partir de 1990, y desde entonces la mayor parte de los registrados, también los de mayor repercusión y virulencia, han tenido un carácter menos general, ya que han sido protagonizados por el sindicato sectorial de maquinistas.

Apartado 5.C: Convenios y retribuciones

TABLA 24: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 6 | 10 (6/60) | 1,48 (6/404) |
| 1980-1989 | 48 | 13,9 (48/343) | 3,34 (48/1434) |
| 1990-1999 | 17 | 6,69 (17/254) | 0,67 (15/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 2,12 (1/47) | 0,23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 72 | | |
| % sobre total del área temática: 10,2 (72/704) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 1,60 (72/4474) | | | |

Totales generales

Convenios y retribuciones es el segundo apartado con mayor porcentaje informaciones dentro del tema *Laboral*, ya que cuenta con 72 items sobre los 704 de esta área temática, lo que supone el 10,2 por ciento. Trasladando el mismo número de items sobre los 4474 del total de la muestra, corresponde a este apartado el 1,60 por ciento. Ambas referencias reflejan una importancia numérica media en el conjunto de la información sobre ferrocarriles.

Totales por etapas

GRÁFICO 48- Porcentajes relativos al área temática

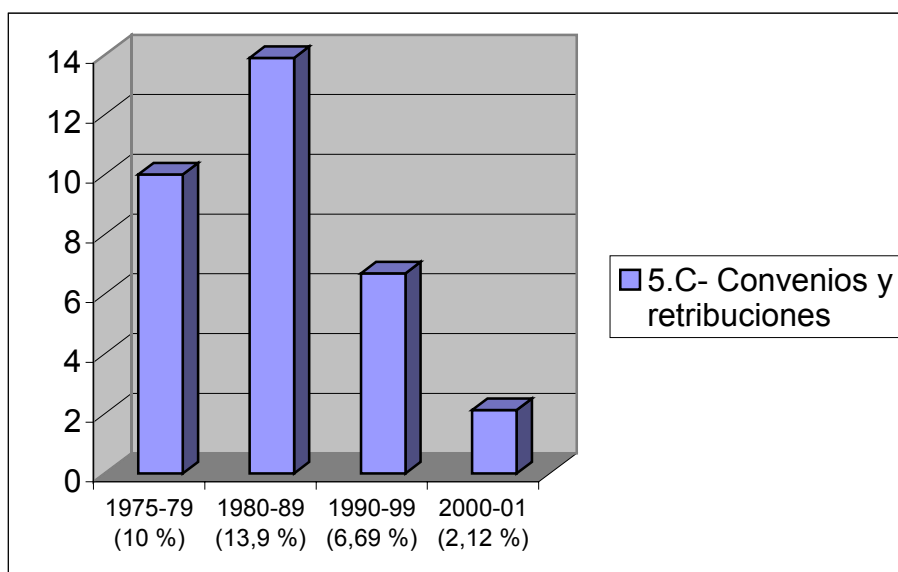
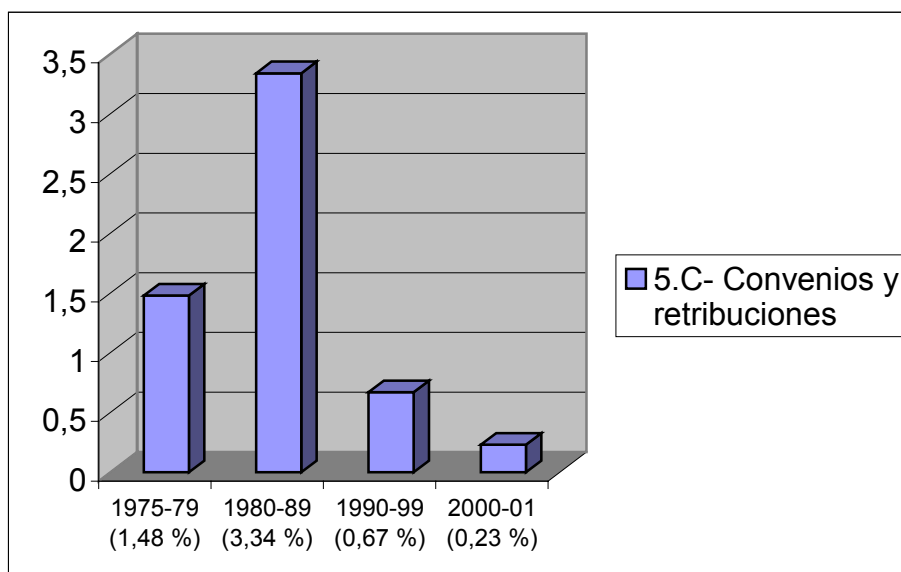


GRÁFICO 49- Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 48 y 49 muestran un gran paralelismo en la evolución y proporción de los porcentajes a lo largo de las cuatro etapas en que se divide el periodo de estudio, lo que quiere decir que el apartado *Convenios y retribuciones* ha tenido a lo largo de estos años un peso numérico muy similar con relación al área temática *Laboral* y al conjunto de la muestra. Lo más llamativo es que ambas referencias recogen que los porcentajes más elevados de informaciones de este apartado pertenecen a las etapas

1975-79 y 1980-89, marcando en esta última el punto más elevado de las gráficas. En las siguientes etapas anuales se produce un gran descenso, cuya mayor caída tiene lugar en la década 1990-99.

Dado que a lo largo de las distintas etapas del periodo 1975-2001 la negociación y firma de colectivos se ha realizado con parecida periodicidad, anual en unos casos y bianual en otros, no existe correspondencia entre ello y la irregularidad que, como hemos comprobado, caracteriza a este apartado temático. Hemos de deducir, por tanto, y a la vista de la distribución temporal de los porcentajes, que si se publicaron mayor número de informaciones sobre *Convenios y retribuciones* en los años 1975-79 y 1980-89 es porque la prensa en general y el *Abc* en particular mostraban más interés por estas cuestiones, seguramente debido a los mayores índices de conflictividad laboral de aquella época, en gran medida motivada por la demanda de mejores condiciones salariales, lo que es un aspecto fundamental de las negociaciones colectivas.

Apartado 5.B: *Gestión de plantillas*

TABLA 25: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 2 | 3'33 (2/60) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 7 | 2'03 (7/343) | 0'48 (7/1434) |
| 1990-1999 | 15 | 5'90 (15/254) | 0'67 (15/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 2'12 (1/47) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 25 | | |
| % sobre total del área temática: 3'55 (25/704) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'55 (25/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Gestión de plantillas* cuenta con un total de 25 items, que respecto al conjunto de área temática *Laboral* representan el 3,55 por ciento, y lo sitúan en tercer lugar dentro de la escala de apartados dibujada en el gráfico 45. Tomando como referencia el total de informaciones de la muestra, las registradas en este apartado suponen el 0,55, valor indicativo de que la organización interna de las plantillas laborales es un aspecto con poca incidencia numérica en el cómputo global de las informaciones sobre ferrocarriles.

Totales por etapas

GRÁFICO 50- Porcentajes relativos al área temática

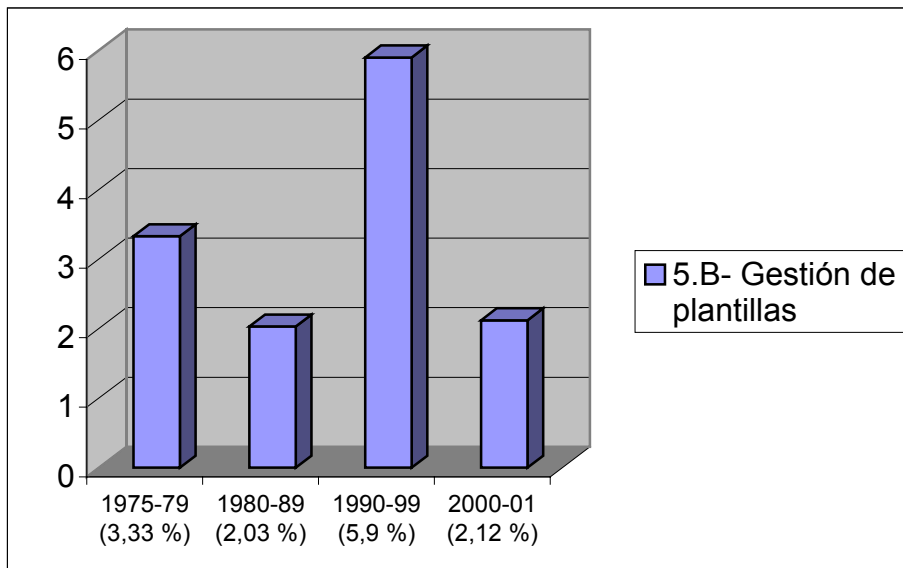
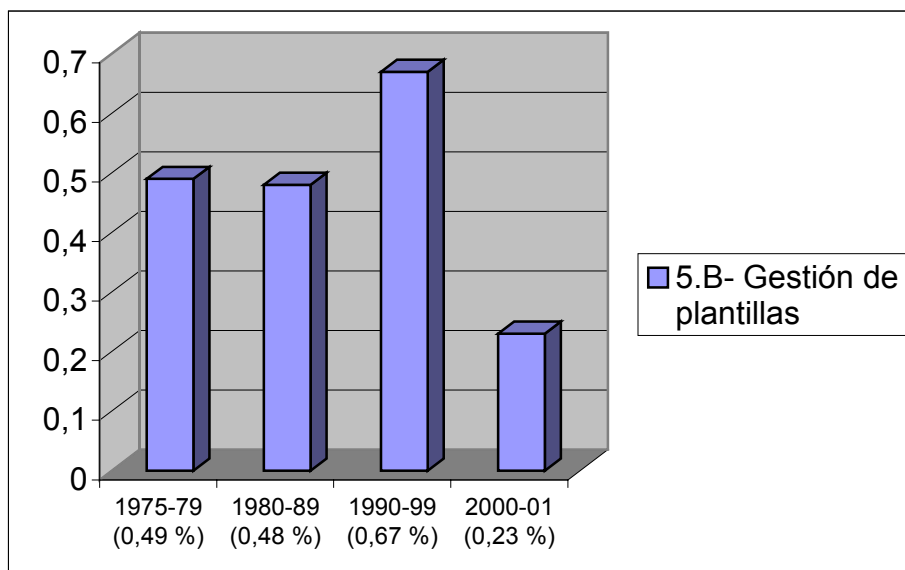


GRÁFICO 51- Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 50 y 51 reflejan una coincidencia en las variaciones porcentuales producidas a lo largo del periodo de estudio, si bien puede observarse que las proporciones de los ascensos y los descensos presentan ciertas diferencias, ya que respecto a su propia área temática (Gráfico 50) son más acusadas que con relación al total de informaciones de la muestra. En todo caso, ambos diagramas ofrecen el máximo

valor porcentual de este apartado en la década 1990-99, lo que coincide en el tiempo con un momento en que se produjo una notable reducción de la plantilla de RENFE, en gran medida por vía de jubilaciones anticipadas, buscado el logro de mayores índices de productividad. Este proceso de ajuste se había iniciado algunos años antes, y ha tenido continuidad hasta el presente, si bien no fue tan brusco como en la etapa señalada, y por ello similares medidas tuvieron menos eco informativo.

Un aspecto que está presente en varias informaciones de este apartado en las décadas de los años setenta y ochenta es la incorporación de la mujer a puestos relacionados con la circulación y la conducción de trenes, a los que hasta entonces no había accedido. Ello representaba, ceñido al ámbito ferroviario, un síntoma más del cambio socio-político propio que caracterizó la época de la Transición.

Apartado 5.D: Elecciones sindicales

TABLA 26: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 3 | 5'00 (3/60) | 0'74 (3/404) |
| 1980-1989 | 5 | 1'45 (5/343) | 0'34 (5/1434) |
| 1990-1999 | 2 | 0'78 (2/254) | 0'09 (2/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 10 | | |
| % sobre total del área temática: 1'42 (10/704) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'22 (10/4474) | | | |

Totales generales

Elecciones sindicales es el penúltimo apartado en porcentaje de informaciones de los que componen el área *Laboral*, pues dentro del mismo hay catalogados 10 items, que suponen el 1,42 por ciento de este tema. Trasladando este número de items al total de la muestra informativa obtenemos el 0,22 por ciento, valor que sitúa a este apartado entre los menos tratados dentro del conjunto de informaciones sobre el ferrocarril, y además, como veremos a continuación, su número ha evolucionado en trayectoria descendente a lo largo del periodo comprendido en este estudio.

Totales por etapas

GRÁFICO 52 - Porcentajes relativos al área temática

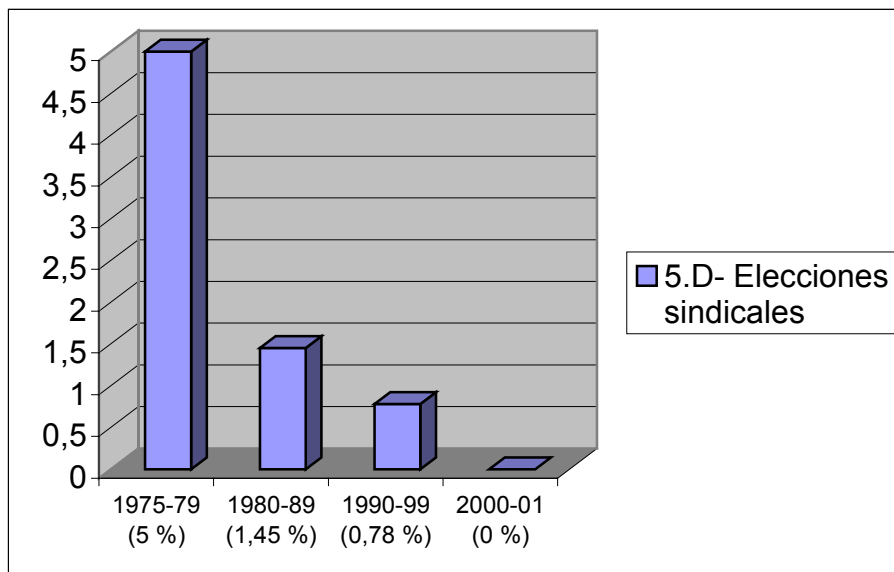
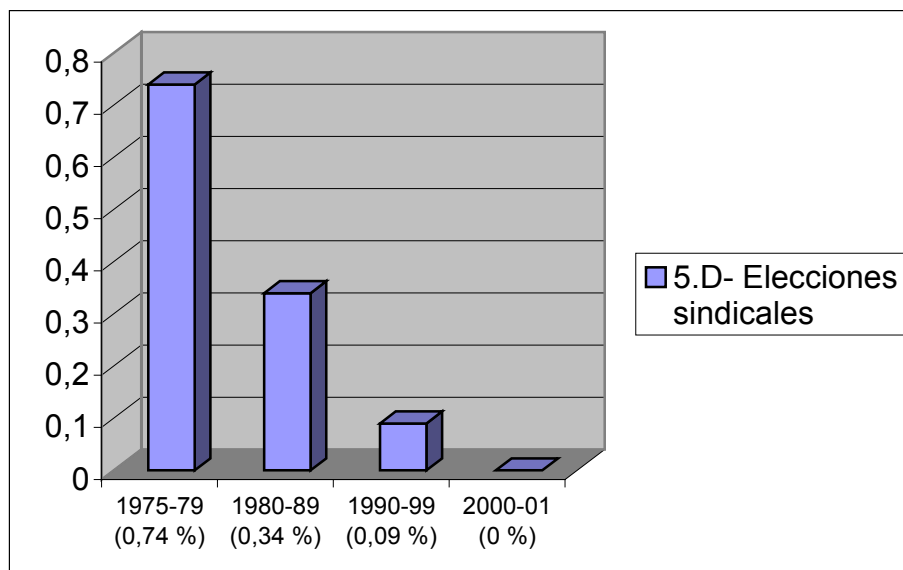


GRÁFICO 53 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los porcentajes correspondientes a este apartado siguen una marcada línea descendente en los dos gráficos adjuntos. Los procesos electorales dentro de las empresas ferroviarias se han producido con la misma periodicidad desde los la década de los setenta, de lo que podemos deducir que el interés informativo hacia ellos ha decrecido. En la época de la Transición estos hechos fueron novedad, en la medida que representaban un factor más de libertad en el ámbito laboral, pero más tarde dejaron de interesar, tanto más cuanto sus resultados no han tenido relevancia en la política ferroviaria general.

| Apartado 5.E: Otros | | | |
|--|-----------------|----------------------------|------------------------------|
| TABLA 27: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Periodo temporal</u> | <u>Nº Items</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total periodo</u> |
| 1975-1979 | 3 | 5'00 (3/60) | 0'74 (3/404) |
| 1980-1989 | 2 | 0'58 (2/343) | 0'13 (2/1434) |
| 1990-1999 | 0 | 0 | 0 |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 5 | | |
| % sobre total del área temática: 0'71 (5/704) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'11 (5/4474) | | | |

Totales generales

Este apartado genérico es el que suma menor número de informaciones registradas en el área temática *Laboral*, ya que sus 5 ítems representan apenas el 0,71 por ciento. Aún menor es su peso específico en el conjunto de informaciones de la muestra, donde posee el 0,11 por ciento.

Totales por etapas

GRÁFICO 54 - Porcentajes relativos al área temática

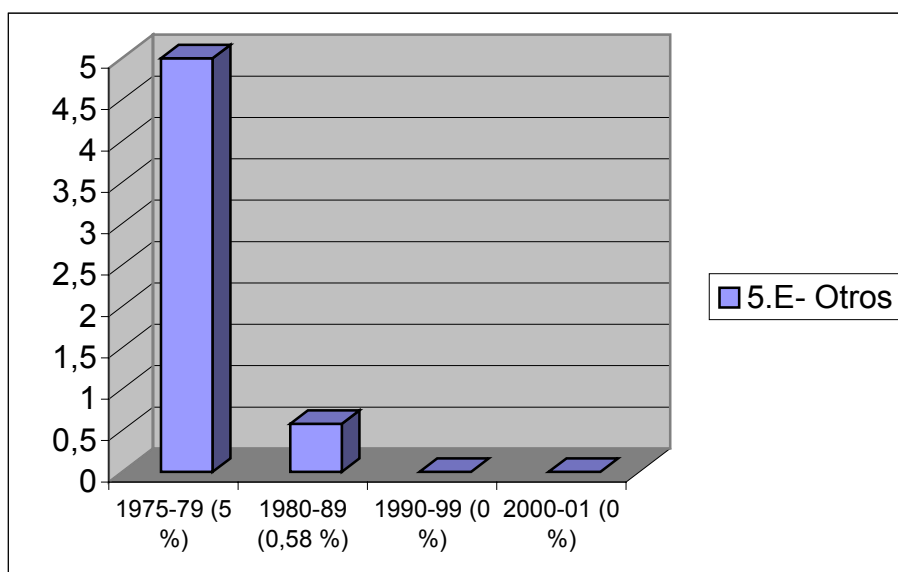
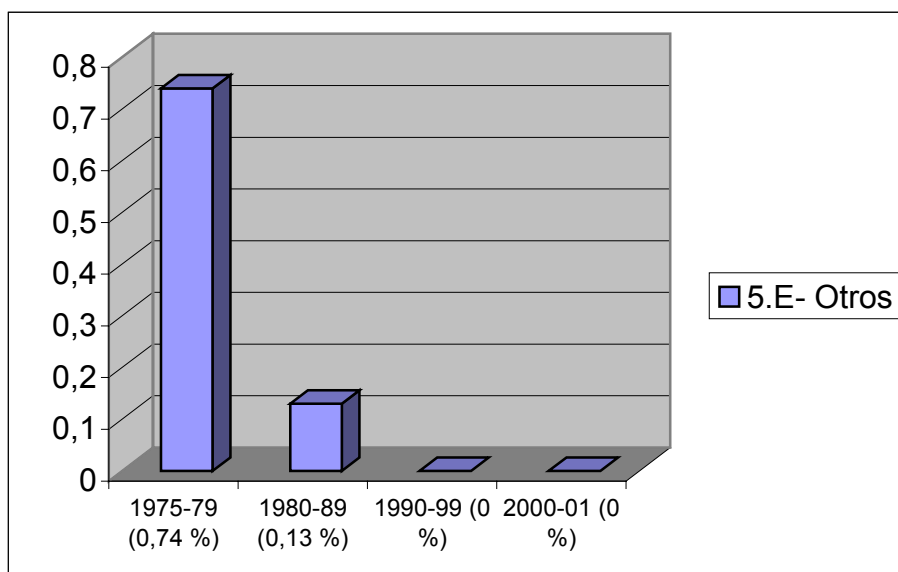


GRÁFICO 55 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Puede apreciarse en los dos gráficos adjuntos que el porcentaje más alto de informaciones del apartado *Otros* se sitúa en 1975-79, cae de forma brusca en la década siguiente y registra valores nulos en las dos últimas etapas del periodo de estudio. La interpretación de estos datos puede indicarnos que las noticias de tema *Laboral* han tenido un encuadre cada vez más definido y preciso, lo que permite clasificarlas con nitidez en cualquiera de los apartados anteriormente descritos.

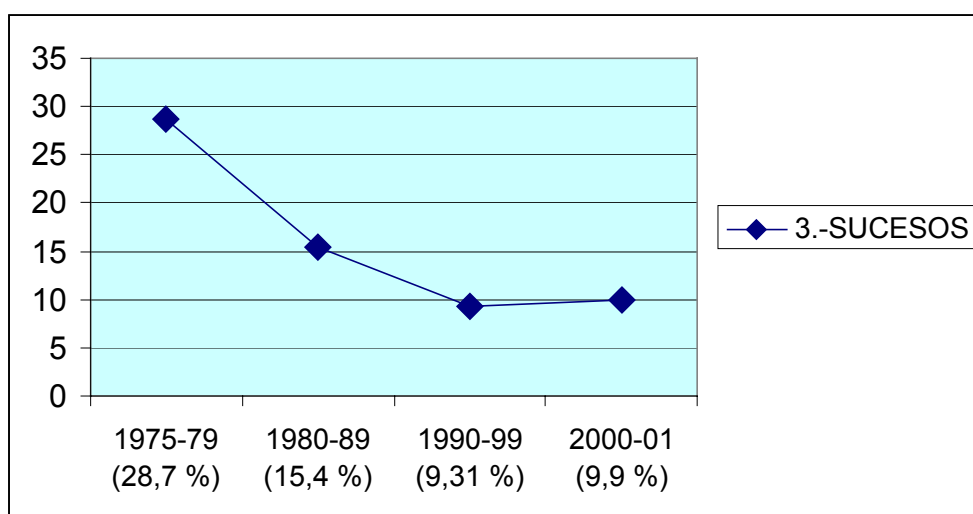
ÁREA TEMÁTICA 3: SUCESOS

| TABLA 28: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|---------------------------|--------------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: <i>Sucesos</i> | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Total items</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 116 | 28'7 (116/404) |
| 1980-1989 | 222 | 15'4 (222/1434) |
| 1990-1999 | 206 | 9'31 (206/2212) |
| 2000-2001 | 42 | 9'90 (42/424) |
| Total 1975-2001 | 586 | |
| % sobre total de la muestra: 13'09 (586/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

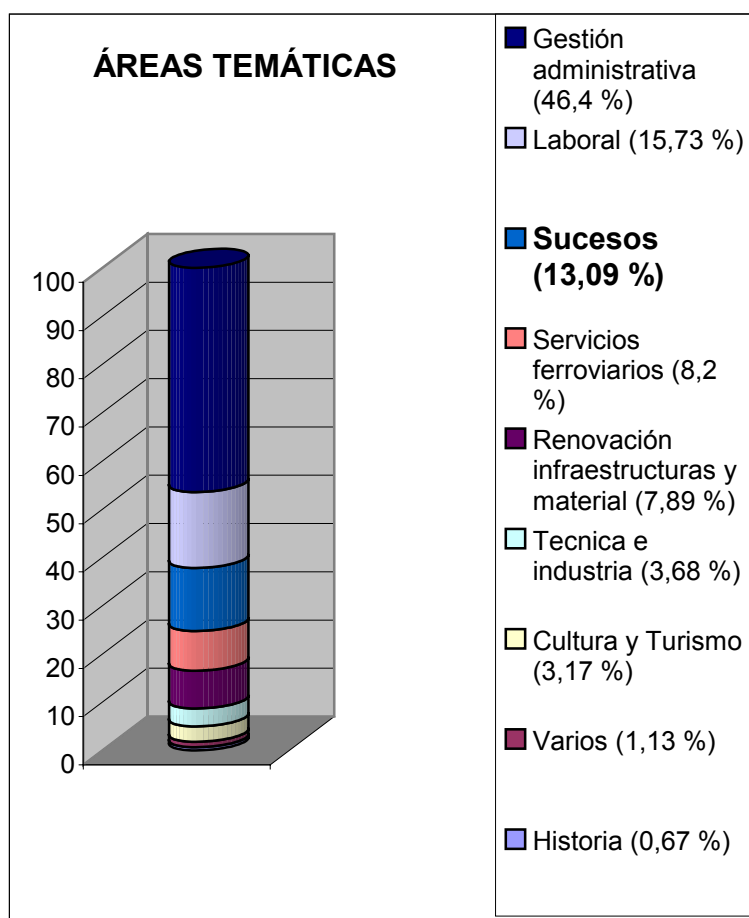
Uno de los campos temáticos que tradicionalmente han tenido más peso en la información sobre ferrocarriles es el de sucesos; ello se debe, por un lado, al gran impacto social de este medio de transporte, y por otro a la espectacularidad que normalmente poseen los accidentes de los transportes colectivos, acrecentada por el lógico dramatismo humano cuando en ellos se producen víctimas. Un detalle significativo que revela la importancia que los medios de comunicación en general y la prensa escrita en particular otorgan a los sucesos acaecidos en el ámbito ferroviario es que incluso percances de escasa relevancia suelen dar lugar a noticias, cosa que no ocurre con ningún otro tema relacionado con el tren.

GRÁFICO 56: Evolución del área temática sobre el conjunto de la muestra



El Gráfico 56 muestra la evolución del área *Sucesos* en las distintas etapas que componen la totalidad del periodo de estudio. Puede observarse el gradual descenso de las cifras, que revela la caída paulatina del número de informaciones registradas sobre este tema, con un ligero repunte en el periodo bianual 2000-2001. De ello podemos deducir, teniendo en cuenta el ya mencionado interés de los medios hacia cualquier percance ocurrido en el ámbito del ferrocarril y su consiguiente aparición como noticia, que el número de percances o accidentes registrados en este medio de transporte ha decrecido de forma significativa en los últimos veinticinco años.

GRÁFICO 57: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



La importancia cuantitativa del área *Sucesos* respecto al resto de los campos temáticos de la información sobre ferrocarriles que hemos considerado en el presente estudio puede visualizarse en el Gráfico 57, donde se aprecia que este tema es el tercero por número de informaciones registradas. En términos porcentuales, las informaciones sobre *Sucesos* se llevan el 13,09 del conjunto de la muestra, cifra resultante de proyectar los 586 ítems que le corresponden sobre los 4474 totales.

Para abordar con más precisión este estudio, y de nuevo en aras a clasificar estas informaciones de una forma más exacta, hemos dividido el área temática *Sucesos* en cinco apartados, cuatro de ellos correspondientes tipos de sucesos de distinta naturaleza, y un quinto de carácter genérico o indeterminado.

El apartado *Accidentes ferroviarios* (código 3.A) registra las informaciones que tienen por tema central los accidentes producidos por fallos o interferencias en la explotación de los servicios y líneas ferroviarias, como descarrilamientos, choques de trenes, incendios, explosiones, arrollamientos, etc. Como veremos más abajo, es con diferencia el apartado más numeroso de cuantos integran el área *Sucesos*.

El segundo apartado es *Sucesos que afectan al ferrocarril* (código 3.B); dentro del mismo se recogen las informaciones que dan cuenta de aquellas alteraciones o accidentes motivados por causas externas al ferrocarril pero que repercuten negativamente o paralizan su explotación, como por ejemplo los desastres meteorológicos que ocasionan cortes de vías, hundimientos, daños a tendidos eléctricos u otros elementos de la infraestructura.

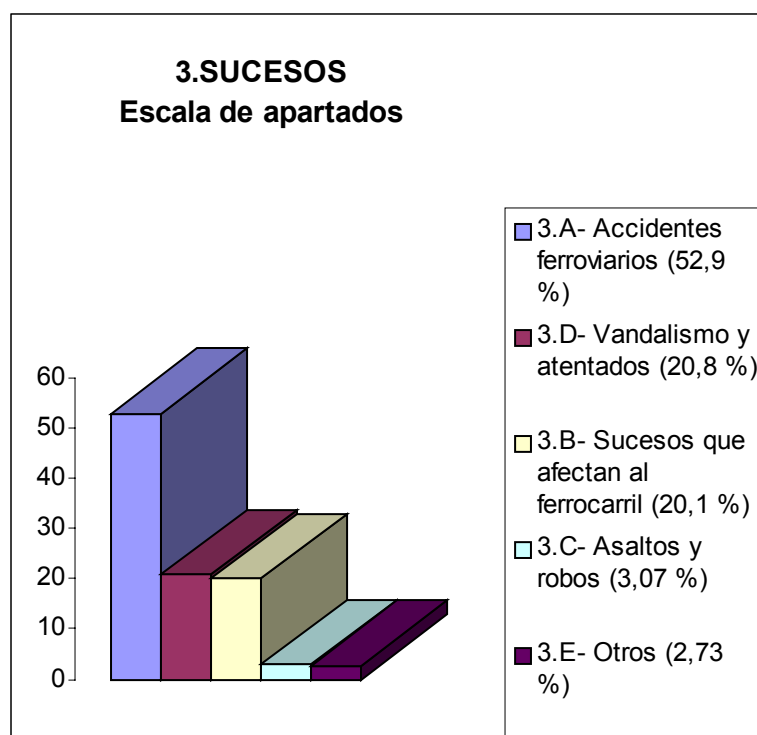
Asaltos y robos (código 3.C) es un apartado de esta área temática que posee reminiscencias de la época en que los trenes eran abordados en plena marcha o en estaciones por grupos de bandidos. El caso más célebre de sucesos de este género en nuestro país fue el crimen del “Correo de Andalucía”, acaecido en el año 1924. No obstante, en épocas más recientes también se han dado episodios espectaculares del mismo tipo, entre los que destaca sin duda el famoso asalto al tren de Glasgow, ocurrido en Gran Bretaña el año 1963. Es un tipo muy específico de sucesos, ya en declive por el propio avance de la explotación ferroviaria, pero del que aún se han dado varios casos en años recientes, y sobre los que los medios informativos han dirigido su interés.

Entre los diferentes tipos de sucesos relacionados con el mundo ferroviario encontramos también los de naturaleza vandálica o los causados por acciones terroristas, que aquí figuran en el apartado *Vandalismo y atentados* (código 3.D). En muchos de estos casos el tren es un marco circunstancial del delito, utilizado por los agresores por su incidencia como medio de transporte público. En otras ocasiones, las acciones vandálicas surgen como respuesta agresiva al deficiente funcionamiento de los propios servicios ferroviarios.

Al igual que en las demás áreas temáticas consideradas en este análisis, en *Sucesos* hemos establecido el apartado genérico *Otros* (código 3.E) para clasificar las informaciones sobre sucesos de características o naturaleza diferente a las descritas en los demás apartados del mismo tema.

B.- Análisis por apartados

GRÁFICO 58: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



El Gráfico 58 muestra una gran diferencia entre el apartado que sobresale por su mayor porcentaje de textos informativos, que es *Accidentes ferroviarios*, y el resto de los que componen el área temática *Sucesos*. Los demás apartados que se distribuyen por su peso cuantitativo en dos “escalones”; Vandalismo y atentados y Sucesos que afectan el ferrocarril, en un segundo nivel, y Asaltos y robos y Otros, en el escalón inferior.

Al igual que se hizo en las anteriores áreas temáticas, analizaremos lo apartados de Sucesos en el mismo orden en el que aparecen dentro del Gráfico 64, es decir, por valor porcentual decreciente, de mayor a menor.

| Apartado 3.A: Accidentes ferroviarios | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 29: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 93 | 80'1 (93/116) | 23'01 (93/404) |
| 1980-1989 | 127 | 57'2 (127/222) | 8'85 (127/1434) |
| 1990-1999 | 79 | 38'3 (79/206) | 3'57 (79/2212) |
| 2000-2001 | 11 | 26'1 (11/42) | 2'59 (11/424) |
| Total 1975-2001 | 310 | | |
| % sobre total del área temática: 52'9 (310/586) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 6'92 (310/4474) | | | |

Totales generales

Nos encontramos ante el apartado más numeroso dentro del área temática *Sucesos*, pues le corresponde un 52,9 por ciento de las informaciones pertenecientes a la misma (310 items de 586), más del doble que el siguiente apartado, como se puede apreciar en el Gráfico 58. Tomando como referencia el total de informaciones de todos los temas, el apartado *Accidentes ferroviarios* comprende el 6,92 por ciento global, cifra bastante significativa por cuanto indica que se trata de uno de los aspectos de este medio de transporte con mayor aparición informativa.

Totales por etapas

GRÁFICO 59 - Porcentajes relativos al área temática

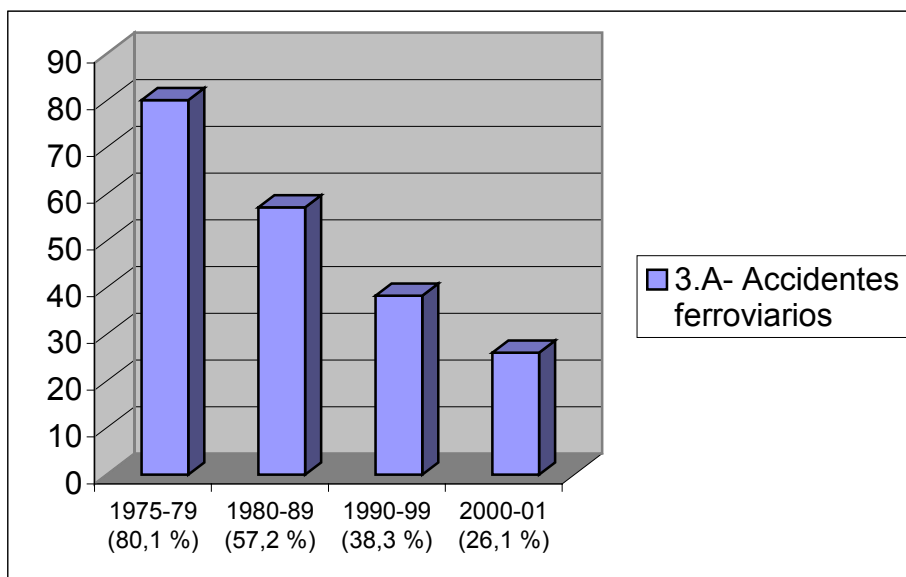
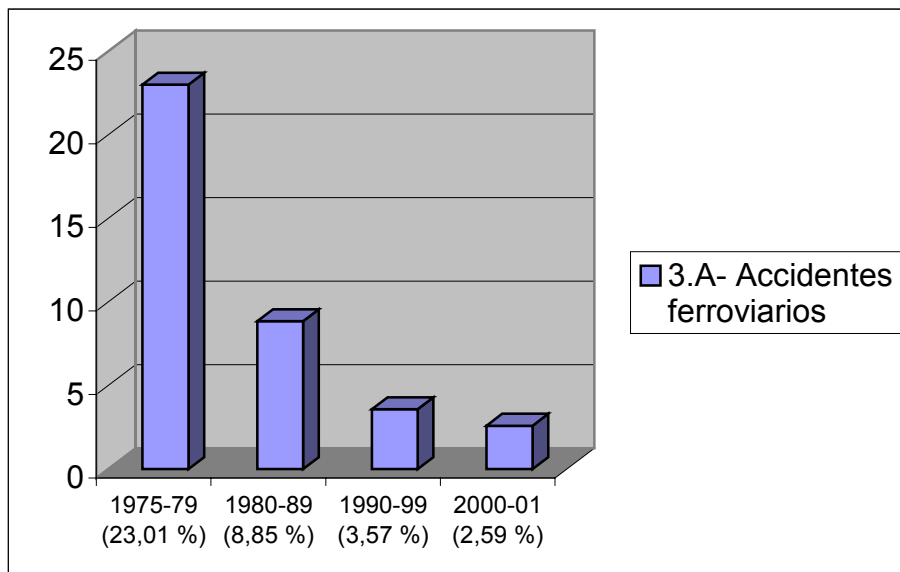


GRÁFICO 60- Porcentajes sobre el total de informaciones



La tendencia decreciente que ya fue señalada en el epígrafe anterior respecto al conjunto de las informaciones del tema Sucesos se visualiza de manera más acentuada en los datos del apartado *Accidentes ferroviarios* que recogen los gráficos 59 y 60. El primero de ellos refleja una caída continua en los porcentajes de informaciones desde la primera hasta la última etapa, siendo la diferencia entre ambas de 54 puntos, y produciéndose el mayor descenso entre la primera etapa y la segunda, con 23 puntos de

diferencia respectivamente. En términos absolutos (Gráfico 60), la caída es aún más ostensible, pues entre la etapa inicial y la final, 1975-79 y 2000-01 respectivamente, se observa una diferencia proporcionalmente mucho mayor, lo que significa que respecto al conjunto de la muestra las relativas a accidentes decrecen de manera muy fuerte y continuada. Este gráfico coincide con el anterior en marcar el mayor descenso entre 1975-79 y la década 1980-89.

Dato a tener en cuenta es que dentro del área *Sucesos* este apartado es el que experimenta una bajada mayor y con una tendencia descendente en línea uniforme. Es, por tanto, y dado su mayoritario peso específico con respecto a los demás, el que “tira” hacia abajo del conjunto del tema, pues, como comentamos más adelante, los demás apartados de *Sucesos* evolucionan con altas y bajas o incluso en línea ascendente.

Las cifras que acabamos de analizar nos permiten, de nuevo, obtener una conclusión extrapolable al análisis de la propia evolución del medio de transporte ferroviario, ya que su tratamiento informativo-temático refleja que se ha producido en las últimas décadas una mejora evidente en el factor más importante de los que inciden en su seguridad: los accidentes. En dicho sentido, se debe tener en cuenta la incidencia fundamental que ha tenido la eliminación de pasos a nivel, en los cuales se produjeron muchos de los más graves accidentes ferroviarios de las primeras décadas del periodo de estudio. Otro factor que también se debe considerar es el cierre de líneas y la gran reducción del número de trenes acontecida en RENFE desde mediados de los años ochenta, que rebajó notablemente el volumen de circulación, sobre todo en trazados secundarios, y a menor tráfico, menor accidentalidad.

| Apartado 3.D: <i>Vandalismo y atentados</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 30: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Periodo temporal</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 16 | 13'7 (16/116) | 3,96 (16/404) |
| 1980-1989 | 34 | 15'3 (34/222) | 2'37 (34/1434) |
| 1990-1999 | 69 | 33'4 (69/206) | 3'11 (69/2212) |
| 2000-2001 | 5 | 11'9 (5/42) | 1'17 (5/424) |
| Total 1975-2001 | 122 | | |
| % sobre total del área temática: 20'8 (122/586) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 2'72 (122/4474) | | | |

Totales generales

En el Gráfico 58 se observa que las informaciones pertenecientes al apartado *Vandalismo y atentados* suman el 20,8 por ciento de las clasificadas dentro esta misma área temática, con 122 items sobre los 586 totales. Es por ello el segundo apartado en importancia numérica dentro del tema *Sucesos*, aunque a bastante distancia del primero,. Con relación a la muestra total de informaciones, las referidas a *Vandalismo y atentados* promedian el 2'72 por ciento, lo que le da una importancia numérica mediana dentro del conjunto global.

La medida cuantitativa de este apartado hay que entenderla dentro del particular contexto de España, donde persiste el fenómeno terrorista, uno de cuyos objetivos más atractivos para buscar su deseado eco propagandístico ha sido el ferrocarril, y de ahí los múltiples atentados de que ha sido objeto. Por su parte, las agresiones vandálicas en trenes o instalaciones ferroviarias no son, en absoluto, hechos exclusivos de nuestro país, sino que, como es de público dominio, están extendidos por todo el mundo y son incesantes, aunque por lo general sólo aparecen en los medios informativos cuando sus efectos son más espectaculares o causan daños personales.

Totales por etapas

GRÁFICO 61 - Porcentajes relativos al área temática

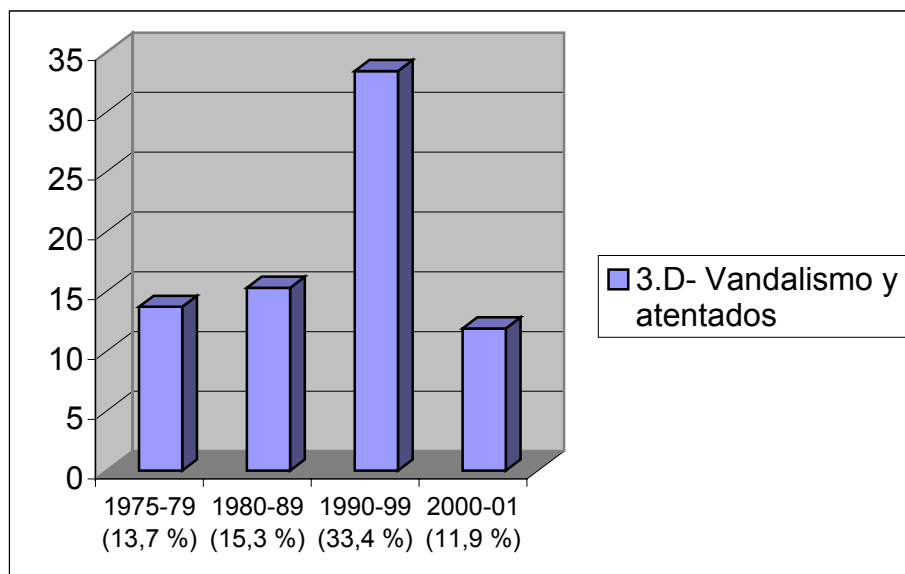
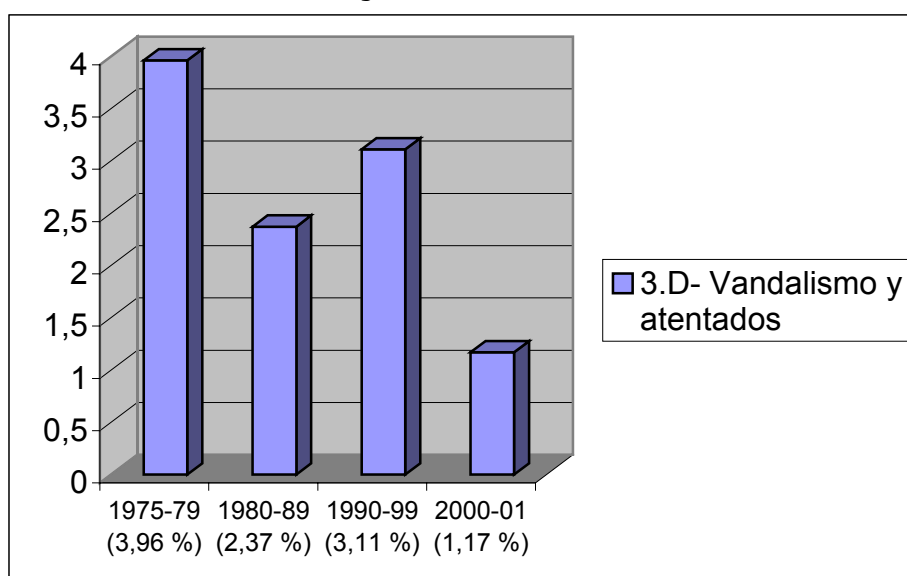


GRÁFICO 62 - Porcentajes sobre el total de informaciones



En el análisis de los resultados de este apartado por periodos temporales llama la atención, por un lado, la desigualdad de los porcentajes de las distintas etapas temporales, y por otro las acentuadas diferencias existentes entre los dos gráficos anejos, cuyos perfiles no presentan apenas puntos en común. Ejemplo de ello es la década 1980-89, cuando el porcentaje de textos informativos sobre *Vandalismo y*

atentados aumenta con respecto a 1975-79 si tomamos como única referencia las informaciones del tema *Sucesos* (Gráfico 61); sin embargo, respecto al conjunto de todas las informaciones sobre ferrocarriles el porcentaje de este apartado registra una disminución en el mismo periodo (Gráfico 62).

La principal coincidencia entre ambos gráficos es el aumento que ambos indican en el tramo 1990-99 (si bien lo distribuyen en distinta proporción) y el descenso que se produce en la etapa 2000-01, con la que se cierra el periodo de estudio.

Por encima del escaso paralelismo entre los gráficos, resaltan las notables oscilaciones que registran ambos en las cuatro etapas del periodo global 1975-2001, lo que refleja la naturaleza inestable, aleatoria y casual de este tipo de sucesos, que con frecuencia se dan en forma de oleadas o vaivenes, tanto los de intención terrorista como los propios de acciones vandálicas.

| Apartado 3.B: Sucesos que afectan al ferrocarril | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 31: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 5 | 4'31 (5/116) | 1'23 (5/404) |
| 1980-1989 | 42 | 18,9 (42/222) | 2'92 (42/1434) |
| 1990-1999 | 48 | 23'3 (48/206) | 2'16 (48/2212) |
| 2000-2001 | 23 | 54'7 (23/42) | 5'42 (23/424) |
| Total 1975-2001 | 118 | | |
| % sobre total del área temática: 20'1 (118/586) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 2'63 (118/4474) | | | |

Totales generales

Como muestra la Tabla 31, los 118 items registrados en el apartado *Sucesos que afectan al ferrocarril* suponen el 20,1 por ciento respecto a las 586 informaciones pertenecientes al área temática que nos ocupa, situándose en la parte media de la escala representada en el Gráfico 58. Ello quiere decir que dentro de las informaciones sobre sucesos, las referidas concretamente a contingencias accidentales externas (temporales, inundaciones, derrumbes, etc) que inciden en sentido negativo sobre el ferrocarril son aproximadamente una quinta parte. Con relación al total absoluto de la muestra corresponde a las de este apartado el 2'63 por ciento, cifra de mediana importancia numérica dentro del baremo general.

Totales por etapas

GRÁFICO 63- Porcentajes relativos al área temática

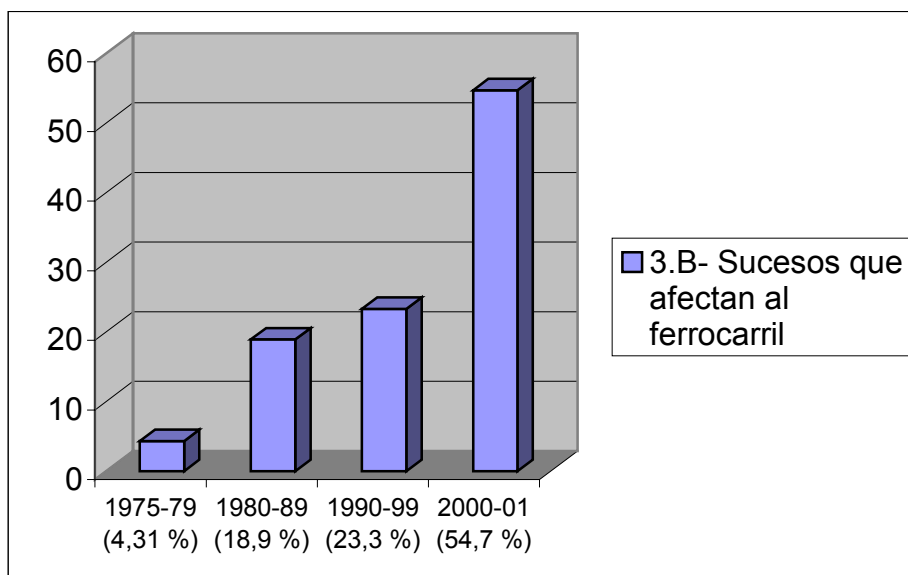
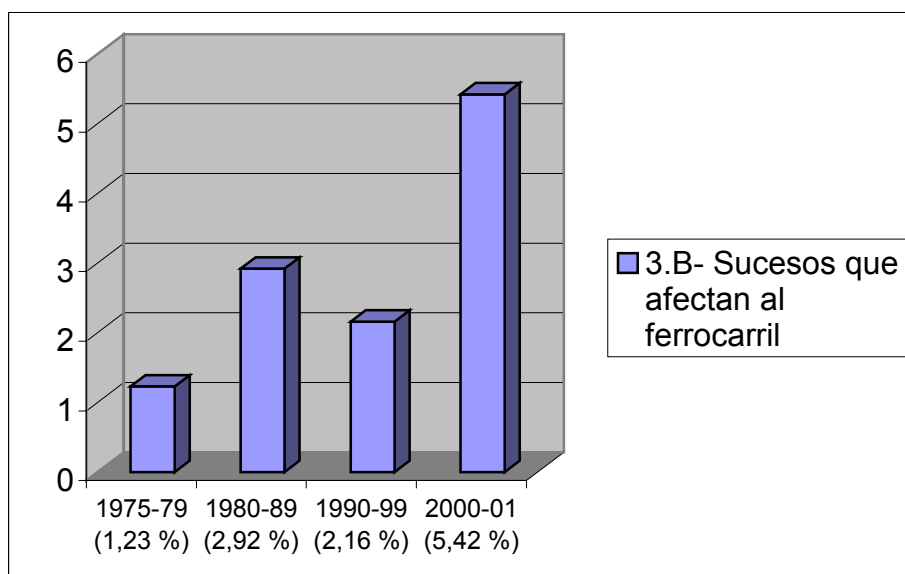


GRÁFICO 64 - Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución temporal de este apartado muestra una tendencia inversa a la general del área *Sucesos*, pues, aun con dientes de sierra, la trayectoria describe una línea ascendente. Ello se observa de forma más marcada en el Gráfico 63, donde aparecen desglosados por etapas los valores obtenidos respecto a los de los demás apartados del tema *Sucesos*. Así, en la última etapa (2000-01) del periodo estudiado el

porcentaje de informaciones es diez veces mayor al de la primera (1975-79). El Gráfico 64 permite ver la evolución de este apartado con relación al global de informaciones de la muestra; en este caso los porcentajes de unas etapas y otras no resultan tan desproporcionados, pues la diferencia aproximada entre el valor máximo (años 2000-01) y el mínimo (años 1975-79) es unas cinco veces mayor, es decir, la mitad que en el gráfico anterior.

Aparte de las anteriores diferencias de matiz entre los valores relativos y absolutos del apartado *Sucesos que afectan al ferrocarril*, la similar tendencia de ambos indicadores muestra que la incidencia de este tipo sucesos externos sobre el transporte ferroviario ha aumentado en los últimos años, curiosamente, conforme la accidentalidad por causas internas de la propia infraestructura o explotación de los servicios decrecía. Ciertamente, la mayor parte de estos sucesos obedecen a fenómenos de índole meteorológica, como vendavales, lluvias torrenciales, nevadas, etc, que por naturaleza son incontrolables, pero también es obvio que un escaso mantenimiento de las vías y las instalaciones anejas aumentan la posibilidad de que se produzcan estos hechos.

Apartado 3.C: Asaltos y robos

TABLA 32: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 1 | 0'86 (1/116) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 15 | 6'75 (15/222) | 1'04 (15/1434) |
| 1990-1999 | 1 | 0'48 (1/206) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 2'38 (1/42) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 18 | | |
| % sobre total del área temática: 3'07 (18/586) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'40 (18/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Asaltos y robos* es el segundo con menor número de informaciones registradas de cuantos pertenecen al tema *Sucesos*: 18 items sobre los 586 del área temática, lo que supone el 3,07 por ciento. Su escaso relieve numérico se evidencia de forma más clara si lo comparamos con el total de informaciones de la muestra, frente al que le corresponde apenas el 0,40 por ciento. La escasez de noticias sobre este tipo de sucesos no hace sino reflejar que se producen en muy pocas ocasiones, pues precisamente por su rareza, siempre que han ocurrido han tenido referencia informativa en la prensa.

Totales por etapas

GRÁFICO 65 - Porcentajes relativos al área temática

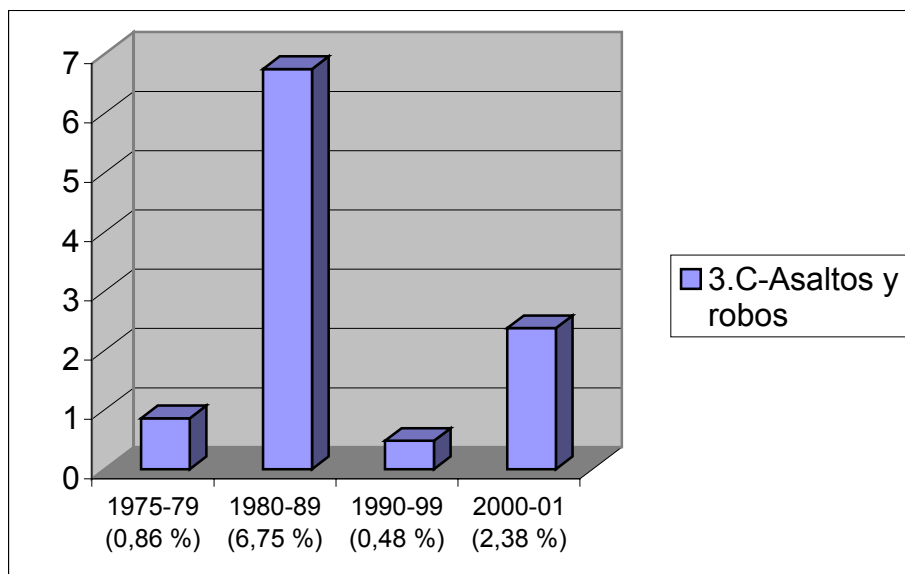
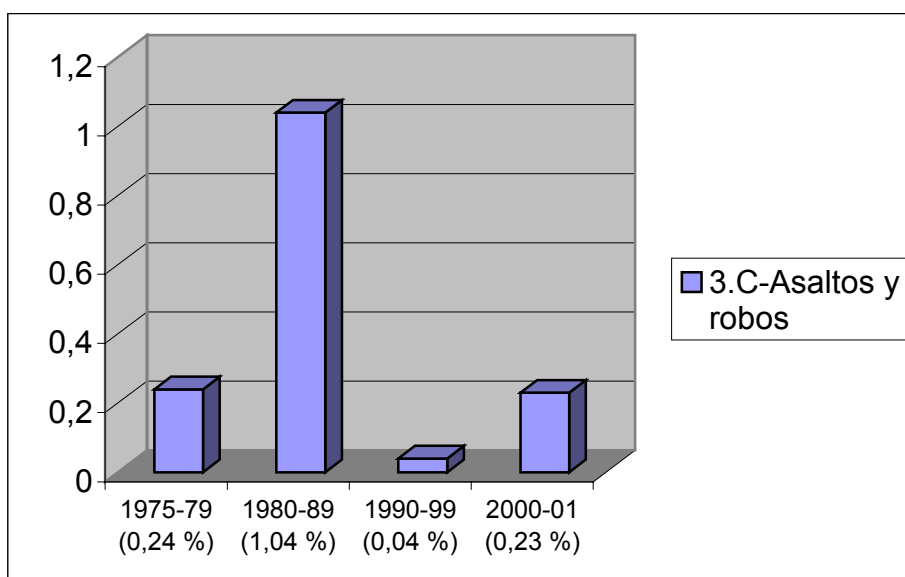


GRÁFICO 66 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Las alzas y bajas porcentuales de las informaciones sobre *Asaltos y robos* a trenes o instalaciones ferroviarias evolucionan de forma proporcionada tanto si las medidos en términos relativos al área de *Sucesos* (Gráfico 65) como en términos absolutos sobre el universo de la muestra (Gráfico 66). La acusada desigualdad es la nota más característica de este apartado, cuya etapa punta se sitúa, con gran diferencia, en la década 1980-89, debido a producirse entonces en nuestro país una serie encadenada de sucesos de este tipo.

| Apartado 3.E: <i>Otros</i> | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 33: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 1 | 0'86 (1/116) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 4 | 1'80 (4/222) | 0'27 (4/1434) |
| 1990-1999 | 9 | 4'36 (9/206) | 0'40 (9/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 4'76 (2/42) | 0'47 (2/424) |
| Total 1975-2001 | 16 | | |
| % sobre total del área temática: 2'73 (16/586) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'35 (16/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones sobre sucesos de naturaleza variada se catalogan dentro del apartado *Otros*, e integran el grupo menos numeroso de los pertenecientes a esta área temática: 16 ítems sobre 586, lo que se traduce en un porcentaje del 2'73. Trasladadas estas cifras al conjunto de total de informaciones, representan un modesto 0'35 por ciento. En suma, es un apartado de escasa importancia cuantitativa, lo que indica que la mayor parte de las informaciones del tema *Sucesos* recogidas en la muestra se encuadran con precisión dentro de los apartados anteriormente analizados.

Totales por etapas

GRÁFICO 67 - Porcentajes relativos al área temática

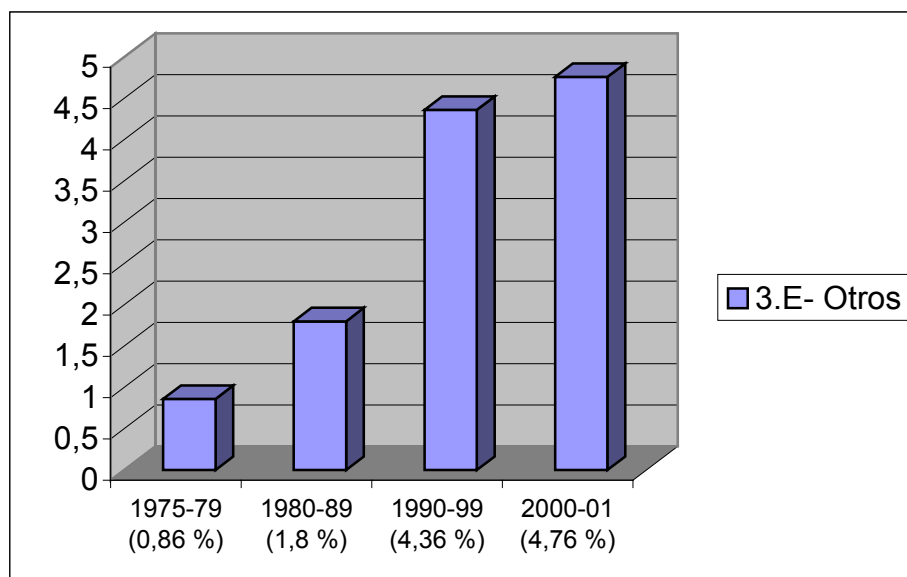
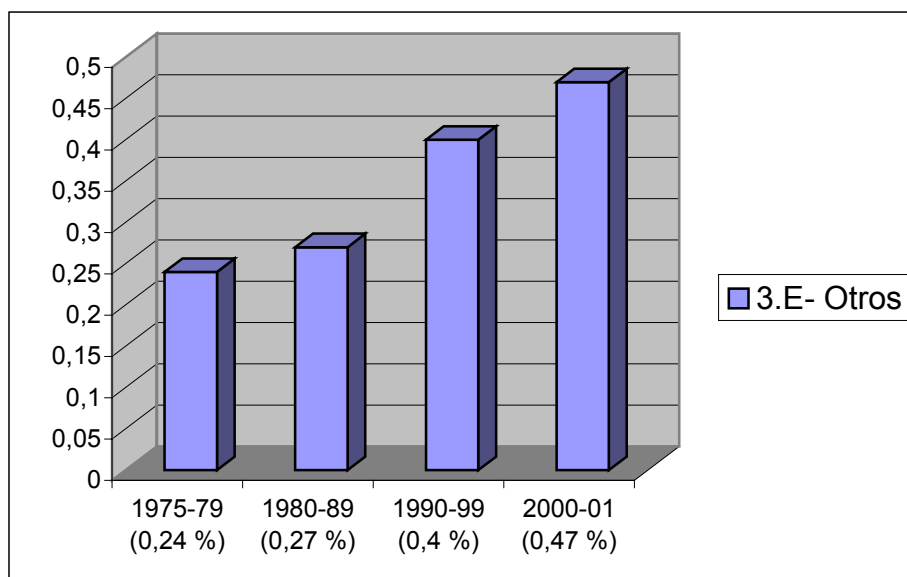


GRÁFICO 68 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El desglose por etapas que aparece tanto en los gráficos 67 y 68 dibuja una trayectoria al alza en los porcentajes de las informaciones pertenecientes a este apartado, debido a que con el paso del tiempo se han producido sucesos relacionados con el ferrocarril que antes también se daban, pero de los que no se informaba. Se trata casi siempre de hechos que afectan al medio ambiente, como vertidos o incendios, sobre los que la sociedad española se ha ido sensibilizando cada vez más con el paso del tiempo.

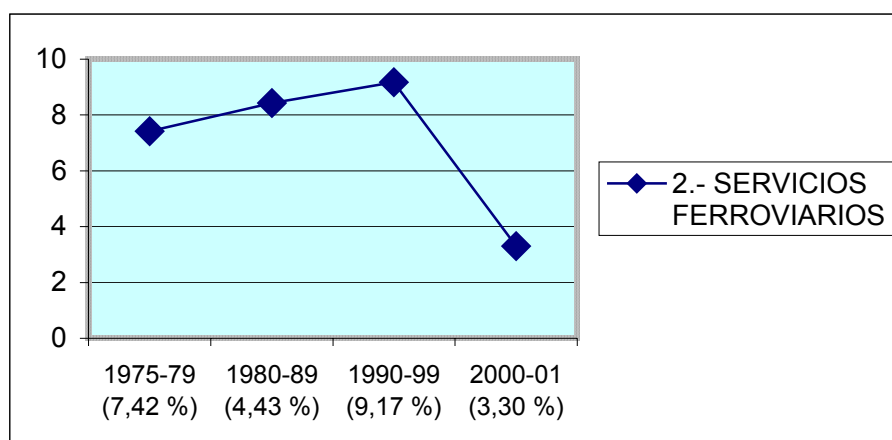
ÁREA TEMÁTICA 2: SERVICIOS FERROVIARIOS

| TABLA 34: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|---------------------------|--------------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: Servicios ferroviarios (2) | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Total ítems</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 30 | 7'42 (30/404) |
| 1980-1989 | 121 | 8'43 (121/1434) |
| 1990-1999 | 202 | 9'17 (202/2212) |
| 2000-2001 | 14 | 3'30 (14/424) |
| Total 1975-2001 | 367 | |
| % sobre total de la muestra: 8'20 (367/4474) | | |

A.-Características del área temática y apartados correspondientes

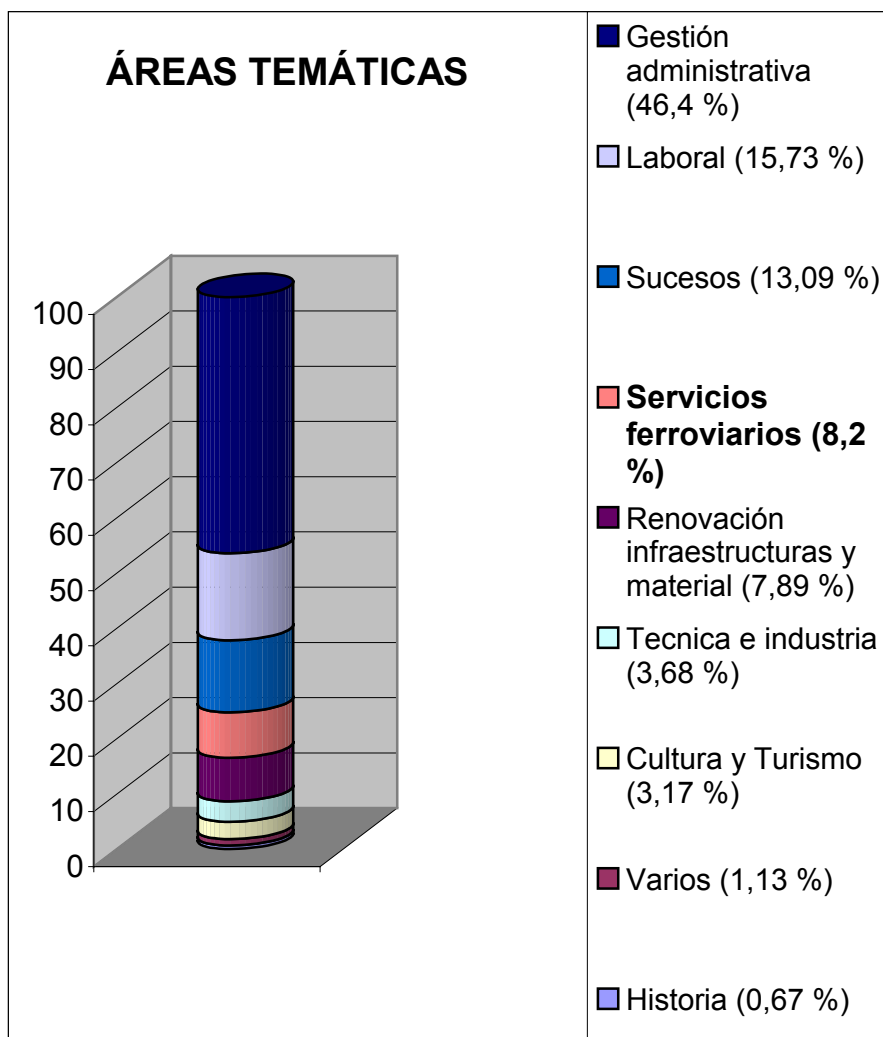
Dentro de esta área temática han sido incluidas las informaciones cuyo tema central es el desarrollo de los servicios ferroviarios, tanto en los aspectos relacionados con los tráficos, su distribución geográfica o las responsabilidades administrativas sobre los mismos, como los que afectan más directamente al ciudadano en su condición de usuario, por ejemplo los retrasos, la supresión o implantación de trenes o las alteraciones de horarios. Así pues, este es uno de los ámbitos temáticos donde la información sobre el ferrocarril pone más claramente de manifiesto su carácter de servicio por la utilidad práctica de sus contenidos, que orientan al ciudadano respecto al empleo y condicionantes de uso de este medio de transporte.

GRÁFICO 69: Evolución del área temática respecto al conjunto de la muestra



El Gráfico 69 muestra la evolución del porcentaje de informaciones dedicadas a este tema a lo largo de las diferentes etapas en que se ha dividido el periodo de estudio. En él se observa que las cifras correspondientes crecen de forma paulatina entre 1975-79 y 1990-99, y registran un descenso acusado en los años 2000-2001, especialmente empujado por la caída de algunos apartados, que analizaremos más adelante.

GRÁFICO 70: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



Como se aprecia en el Gráfico 70, el área temática *Servicios ferroviarios* figura en cuarto lugar por porcentaje de informaciones dentro de la escala general de temas relacionados con el ferrocarril, ya que posee 367 ítems, que proyectados sobre 4474 del total de la muestra le otorgan el 8,2 por ciento del total de informaciones de la muestra considerando el periodo de estudio completo (1975-2001).

Al igual que el resto de las áreas temáticas, ésta consta de varios apartados o sub-áreas, que se enumeran y justifican a continuación. El primero de ellos es *Nuevos servicios* (código 2.A); dentro del mismo figuran las informaciones que dan cuenta de la puesta en marcha de nuevas circulaciones que amplían el número de servicios en los ámbitos del transporte de pasajeros por ferrocarril, sean cercanías, regionales o de largo recorrido, así como la introducción de nuevas prestaciones en los ya existentes. También son susceptibles de incluirse en este apartado los servicios de mercancías, aunque desde el punto de vista informativo éstos tienen una presencia muy escasa, quizás por ser menos tangible e inmediata su incidencia sobre el ciudadano.

El apartado de *Deficiencias* (código 2.B) incluye aquellas informaciones que se refieren a las carencias y fallos de los servicios ferroviarios, tales como retrasos, escasez de material, suciedad, averías, o cualquier otra circunstancia que afecta al correcto funcionamiento de los trenes, su frecuencia de circulación o sus condiciones de uso, y en consecuencia repercute negativamente en los viajeros. Como veremos más adelante, este apartado es el de mayor importancia cuantitativa dentro del apartado temático que ahora nos ocupa.

La eliminación de trenes en los trayectos en los que previamente circulaban es el tema central de las informaciones adscritas al apartado *Supresión de servicios* (código 2.C). Debe quedar claro que una cosa es la supresión de trenes en determinados trayectos y otra el cierre de la línea donde transita. Evidentemente, el cierre lleva aparejada la eliminación de circulaciones, pero no a la inversa, y es este último sentido el que hemos tenido en cuenta para clasificar dentro de este apartado las informaciones que tratan específicamente sobre la eliminación de servicios sin que se produzca la clausura de las líneas por las que discurrían, aspecto éste último que ya fue contemplado en el área temática *Gestión administrativa*.

Dentro del apartado *Rehabilitación de servicios* (código 2.D) han sido catalogadas las informaciones que reflejan la vuelta a la actividad de servicios ferroviarios anteriormente suprimidos. Este tipo de actuaciones es muy poco frecuente en nuestro país, y normalmente cuando se produce está limitada a un ámbito regional, a pesar de lo cual, quizás por su rareza, suele tener bastante eco en la opinión pública. Se

inscriben en este apartado las informaciones que tratan de la reimplantación de servicios tras cortes de líneas o supresiones de tipo accidental.

Gestión de servicios y tráficos (código 2:E) es el apartado que recoge las informaciones relativas a aspectos de planificación de los servicios ferroviarios, tales como modificación de recorridos, aumento del número de plazas, distribución estacional y geográfica de las circulaciones, atribución de competencias de los diferentes entes administrativos territoriales sobre la gestión de los tráficos, etc.

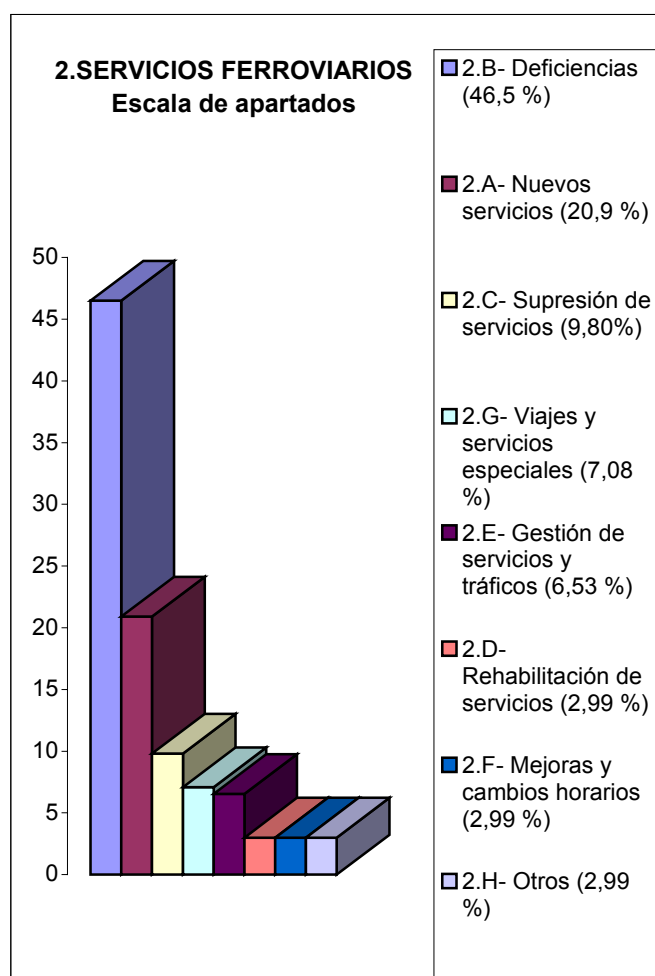
El apartado *Mejoras y cambios horarios* (código 2.F) da cabida a las informaciones que reflejan este tipo de actuaciones, con las cuales se altera la frecuencia y densidad del número de trenes en circulación, lo que para el viajero tiene una utilidad práctica evidente, en la medida que su conocimiento le permite adecuar sus necesidades a la disponibilidad horaria de los servicios.

Además de los servicios regulares, las compañías ferroviarias ponen en circulación con carácter puntual trenes especiales, normalmente para atender a una demanda excepcional producida con motivo de algún acontecimiento concreto (por ejemplo, un encuentro deportivo, una movilización masiva de tipo laboral, un acto religioso o político, etc.). Las informaciones que tratan sobre estos particulares tipos de traslado están clasificadas dentro del apartado *Viajes y servicios especiales* (código 2.G).

Por último, las informaciones relativas a los servicios ferroviarios cuya clasificación en los anteriores apartados resulta poco adecuada o problemática o confusa figuran en el apartado de carácter genérico denominado *Otros* (código 2.H).

B.- Análisis por apartados

GRÁFICO 71: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



En el gráfico adjunto se observa una gran desigualdad en los porcentajes por número de informaciones correspondientes a los distintos apartados de esta área temática. Destaca con gran diferencia respecto a los demás el apartado *Deficiencias* (2.B), que dobla desde el punto de vista numérico al segundo en importancia, *Nuevos servicios* (2.A). En el segundo escalón del gráfico figuran en orden descendente los apartados *Supresión de servicios* (2.C), *Viajes y servicios especiales* (2.G) y *Gestión de servicios y tráficos* (2.E), entre los cuales no hay diferencias porcentuales tan acusadas. El nivel más bajo del gráfico, con porcentajes que suponen entre la mitad y la tercera parte del grupo anterior lo ocupan los apartados *Rehabilitación de servicios* (2.D), *Mejoras y cambios horarios* (2.F) y *Otros* (2.H).

| Apartado 2.B: Deficiencias | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 35: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 12 | 40 (12/30) | 2'97 (12/404) |
| 1980-1989 | 68 | 56'1 (68/121) | 4'74 (68/1434) |
| 1990-1999 | 85 | 42'0 (85/202) | 3'84 (85/2212) |
| 2000-2001 | 6 | 42'8 (6/14) | 1'41 (14/424) |
| Total 1975-2001 | 171 | | |
| % sobre total del área temática: 46'5 (171/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 3'82 (171/4474) | | | |

Totales generales

Como ya señalamos, en el Gráfico 35 podemos observar que el apartado *Deficiencias* es el que registra mayor porcentaje de informaciones de esta área temática, con un 46,5 del total (171 ítems de 367), cifra que duplica a la del siguiente apartado más numeroso. Esto quiere decir que la mayor de parte de las informaciones sobre servicios ferroviarios corresponde a las deficiencias que presentan los mismos, con gran diferencia respecto a otros apartados del mismo tema, lo que a su vez refleja la incidencia social y el eco que la prensa da a este tipo de hechos (averías, falta de trenes, suciedad, etc.). Ello es así porque su repercusión es muy negativa sobre sistema de transporte de una ciudad, región o incluso a todo el país, y el ciudadano lo sufre y aprecia de manera directa.

Respecto al total absoluto de ítems, este apartado se lleva el 3'82 por ciento, cifra bastante significativa y que también refleja su importancia informativa en el conjunto de la muestra analizada.

Totales por etapas

GRÁFICO 72 - Porcentajes relativos al área temática

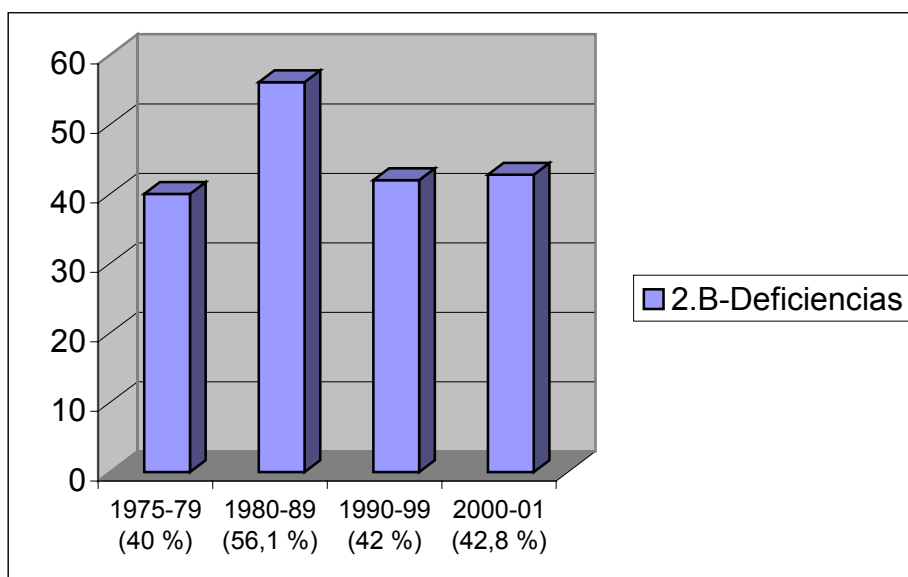
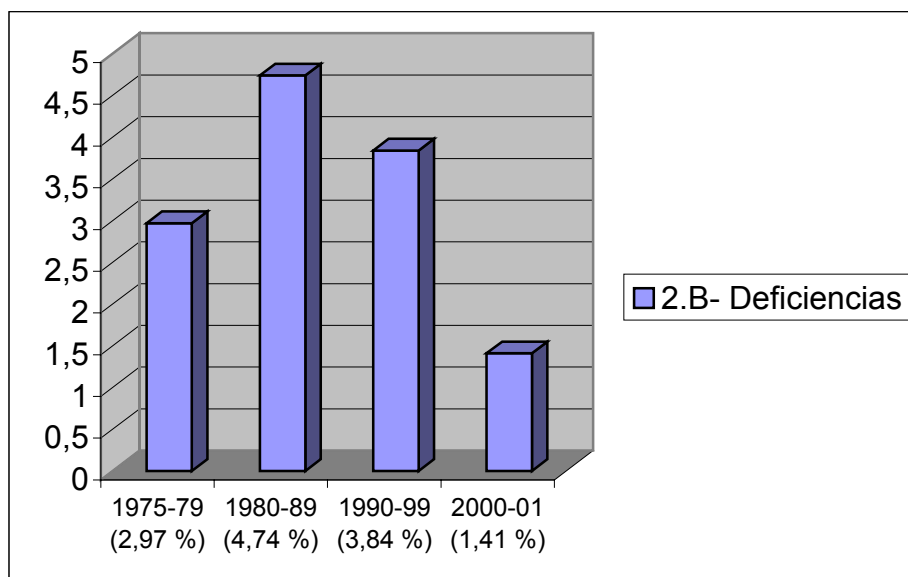


GRÁFICO 73 - Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución porcentual de este apartado a lo largo de las etapas temporales en que se divide este estudio muestra una secuencia desigual si tomamos como referencia el área temática de servicios ferroviarios o las informaciones de todos los temas, aunque con algunas similitudes entre ambas. Como puede visualizarse en los gráficos 72 y 73, la década 1980-89 registra los porcentajes más elevados, lo que se explica teniendo en cuenta que este dicho periodo se produjo la saturación de los servicios de cercanías en

las grandes ciudades, debido a la escasez de circulaciones y a la obsolescencia de las infraestructuras y el material rodante empleado en los mismos. Ello desencadenó, especialmente en el caso de Madrid, un aluvión de protestas, manifestaciones e incluso altercados con corte de vías y algunas acciones vandálicas, que tuvo una notable y general repercusión informativa, particularizada en nuestro caso a través del diario *Abc*, pero extrapolable al resto de la prensa escrita.

La divergencia fundamental entre los dos gráficos mencionados se centra en los datos correspondientes al periodo 2000-2001, ya que tomando como únicamente como referencia el área temática de servicios ferroviarios (Gráfico 72), el porcentaje de este apartado se incrementa ligeramente, mientras que en términos absolutos, es decir, respecto al total de informaciones de la muestra (Gráfico 73), se produce un importante descenso porcentual. Esta última referencia es más indicativa de la mejora en la calidad de los servicios que realmente se ha producido en los años finales que comprende el estudio.

| Apartado 2.A: Nuevos servicios | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 36: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 4 | 13'3 (4/30) | 0'99 (4/404) |
| 1980-1989 | 27 | 21'9 (27/121) | 1'88 (27/1434) |
| 1990-1999 | 42 | 20'7 (42/202) | 1'89 (42/2212) |
| 2000-2001 | 4 | 28'5 (4/14) | 0'94 (4/424) |
| Total 1975-2001 | 77 | | |
| % sobre total del área temática: 20'9 (77/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 1'72 (77/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Nuevos servicios* es el segundo en valor porcentual dentro de los que integran esta área temática, con un 20,9 por ciento registrado a lo largo del periodo completo de tiempo que abarca este estudio, lo que indica una relevancia numérica bastante apreciable dentro de este tema. Con relación al total absoluto de items, las informaciones de este apartado suman el 1'72 por ciento, cifra poco significativa en comparación con la referencia anterior, y que nos sirve para apreciar el verdadero y escaso peso de las informaciones sobre nuevos servicios respecto al conjunto global de las dedicadas al ferrocarril.

Totales por etapas

GRÁFICO 74 - Porcentajes relativos al área temática

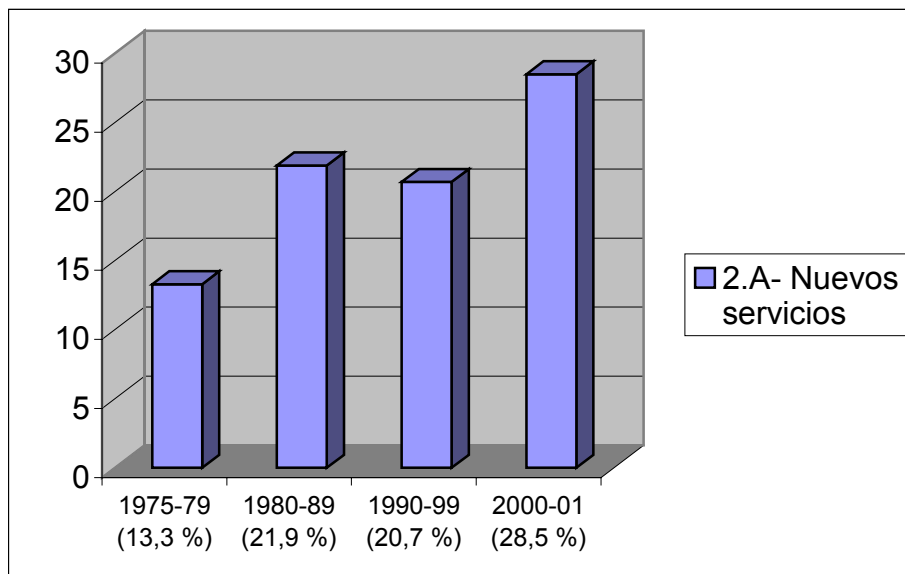
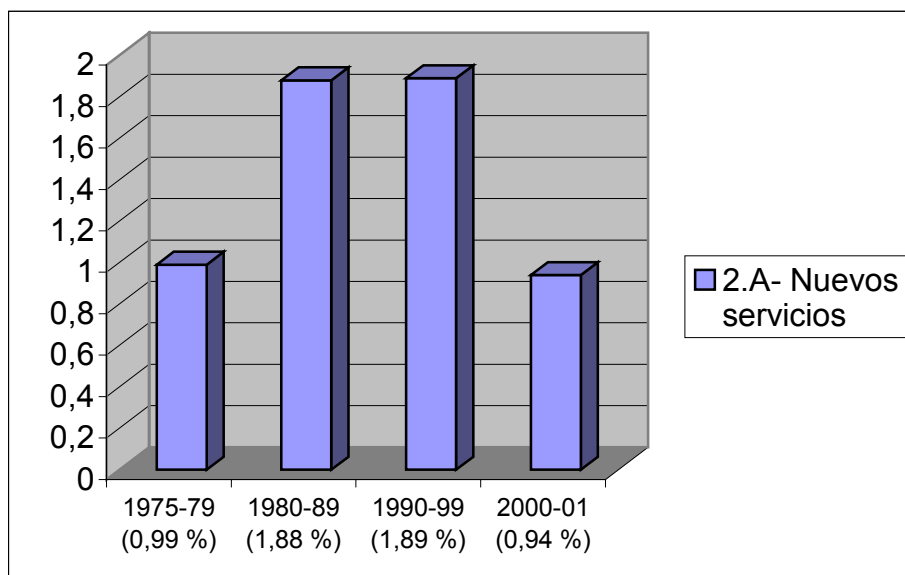


GRÁFICO 75 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El Gráfico 74 muestra la evolución porcentual de este apartado respecto al área temática *Servicios ferroviarios* a lo largo de las diferentes etapas en que se divide el periodo de estudio. Se observa una cierta desigualdad entre unas etapas y otras, pues al ascenso de más de ocho puntos registrado en la década 1980-89 respecto a 1975-79 le sucede un pequeño descenso de 1'2 puntos en la década siguiente, para remontar de nuevo en el periodo 2000-2001 hasta el 28'5 por ciento.

El Gráfico 75 recoge los porcentajes de este apartado con relación al conjunto de informaciones de todos los temas; en el mismo puede observarse que evolucionan al alza en 1980-89 y 1990-99, y bajan en el tramo 2000-01, no existiendo, pues, correlación con respecto a las cifras relativas al área temática, representadas el gráfico anterior. Ambas referencias coinciden en la medida que muestran un ascenso en el periodo 1980-89 y una tendencia al mantenimiento del porcentaje en 1990-99, si bien con ligera orientación a la baja o al alza en uno y otro caso.

Si relacionamos estos valores con el contexto ferroviario de la etapa a la que pertenecen, encontramos como hecho más relevante con que a partir de finales de los años ochenta y comienzos de los noventa, coincidiendo con los puntos más altos de las gráficas antes analizadas, se produce un muy notable incremento de los servicios ferroviarios en el ámbito de las cercanías, lo que, por su gran incidencia social, se traduce en un aumento paralelo del número de informaciones, que normalmente, dada la naturaleza urbana de estos servicios, se encuadran en la sección local de los diarios.

| Apartado 2.C: Supresión de servicios | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 37: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 6 | 4'8 (6/121) | 0'41 (6/1434) |
| 1990-1999 | 29 | 14'3 (29/202) | 1'31 (29/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 7'14 (1/14) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 36 | | |
| % sobre total del área temática: 9'80 (36/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'80 (36/4474) | | | |

Totales generales

Dentro del área temática de servicios ferroviarios, este apartado ocupa el tercer puesto en la escala porcentual con un 9'80 del total, dado que el número de informaciones que tratan sobre la supresión de servicios es de 36 sobre 367. Con todo, la importancia cuantitativa de este apartado es notablemente inferior a la de los dos anteriores, lo que vuelve a mostrar el desequilibrio numérico existente entre los diferentes sub-temas que componen el área de servicios ferroviarios. La Tabla 37 muestra asimismo el valor correspondiente a las informaciones sobre supresión de servicios ferroviarios respecto al total absoluto de items: un 0.80, cifra bastante modesta dentro del cómputo global.

La relativa escasez de informaciones de este apartado puede resultar llamativa teniendo en cuenta la gran cantidad de servicios ferroviarios suprimidos a lo largo del periodo completo de estudio (1975-2001) y la incidencia general que ello ha tenido sobre el sector de transporte de nuestro país. No obstante, esto no deja de tener cierta lógica teniendo en cuenta la influencia determinante sobre la información ferroviaria de RENFE y los organismos oficiales de los que depende, como comprobaremos en otro de los capítulos de este trabajo, lo que incide en la tendencia a silenciar o camuflar los aspectos más negativos o impopulares.

La considerable reducción del número de servicios ofertados por RENFE durante los últimos años, especialmente en los trenes regionales, nacionales de larga

distancia y en los recorridos internacionales, es uno de los aspectos que más han afectado al usuario del ferrocarril, obligándole a buscar otros medios de transporte alternativos, especialmente por carretera, lo que ha multiplicado el tránsito de autobuses. Lo mismo, pero aún de manera más acentuada, ha ocurrido en el caso del transporte por mercancías, dando lugar a un crecimiento exponencial del número de camiones en circulación, con la consiguiente incidencia en la saturación de las carreteras en todo el país.

Debido al escaso número de informaciones dedicadas a este asunto, la opinión pública en general y los usuarios del tren en particular no tienen una idea global del volumen de trenes y enlaces suprimidos, ni siquiera, en muchos casos, ha conocido de forma anticipada por la prensa que se iban a producir supresiones en sus propias zonas de residencia. Este es, quizás, uno de los ejemplos más representativos de la ocultación informativa, señalada en un capítulo anterior como una de las disfunciones del tratamiento periodístico del transporte ferroviario, que a su vez anula por contradicción una de las principales funciones de esta especialidad: su función de utilidad y servicio social. En muchas ocasiones, estas lagunas informativas se producen, simplemente, porque al medio no llega información sobre el hecho, ya que la principal fuente es RENFE, y a ésta no le interesa dar mucho eco a este tipo de acciones.

Totales por etapas

GRÁFICO 76 - Porcentajes relativos al área temática

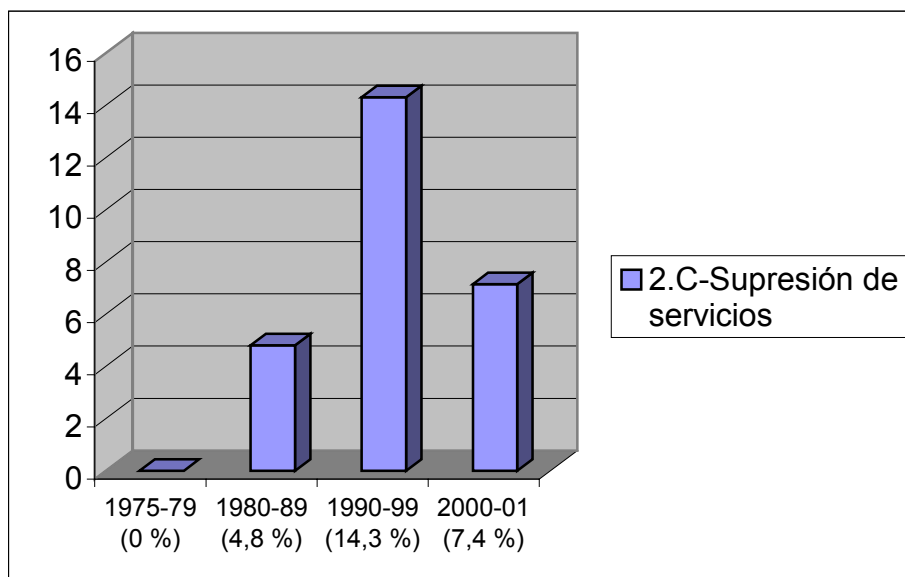
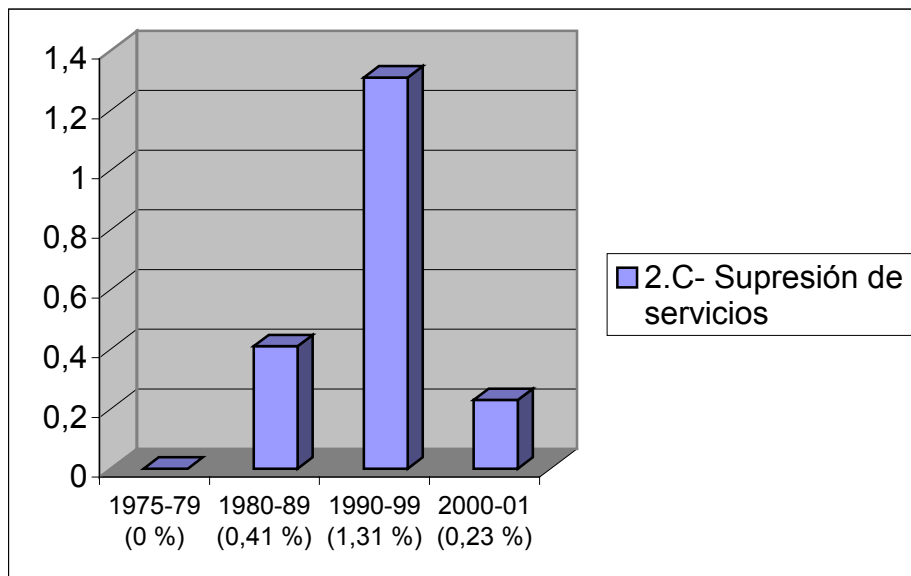


GRÁFICO 77 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 76 y 77 muestran la evolución en porcentajes del número de informaciones sobre la supresión de servicios ferroviarios en las cuatro etapas en que se divide el periodo de estudio. Obsérvese que existe una coincidencia casi total en cuanto a ascensos y descensos tanto si tomamos como referencia los valores relativos al área temática como respecto al total de informaciones de la muestra.

En ambos casos podemos constatar que el punto de partida es el valor nulo correspondiente a la etapa 1975-79, dado que esta fue una época presidida por la tendencia contraria: el mantenimiento y en muchos casos el aumento de los servicios ferroviarios. En la década 1980-89 se inicia un el proceso de supresión de servicios, sobre todo a partir del cierre masivo de líneas acaecido en diciembre de 1984, lo que supuso en unos casos la desaparición de todos los servicios y en otros únicamente el cese de los servicios de pasajeros. El gran salto cuantitativo se produce en el periodo 1990-99, y en concreto a partir del año 1992, cuando se registra una evidente caída de los tráficos de mercancías y la progresiva supresión de trenes de viajeros, especialmente regionales y expresos nocturnos, así como también de trenes diurnos e internacionales. La tendencia de reducir servicios continúa en el bianual 2000-2001, aunque de una forma menos acentuada dadas las numerosas supresiones del periodo anterior, lo que tiene su reflejo informativo en la bajada de porcentajes de este apartado, que también se aprecia de forma paralela en los gráficos adjuntos.

| Apartado 2.G: Viajes y servicios especiales | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 38: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 6 | 20 (6/30) | 1'48 (6/404) |
| 1980-1989 | 6 | 4'87 (6/121) | 0'41 (6/1434) |
| 1990-1999 | 13 | 6'43 (13/202) | 0'58 (13/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 7'14 (1/14) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 26 | | |
| % sobre total del área temática: 7,08 (26/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0,58 (26/4474) | | | |

Totales generales

El apartado de informaciones sobre viajes y servicios especiales es el cuarto en orden numérico dentro del área temática que nos ocupa, pues le corresponde el 7,08 por ciento (26 items sobre 376). Respecto al total de informaciones, el número de items señalado supone un 0'58 por ciento, lo que refleja que este tema tiene una importancia global escasa.

Con independencia del valor numérico que tienen en términos relativos y absolutos las informaciones referidas a viajes y servicios especiales, hemos de considerar que la realización de este tipo de servicios es estacional o coyuntural, no posee una periodicidad fija y, ni mucho menos, todos ellos poseen relevancia informativa para el público en general. A pesar de ello, muchas veces son noticia al llevarse a cabo con ocasión de grandes celebraciones o acontecimientos de trascendencia social, como encuentros deportivos, movilizaciones sociales, culturales, políticas, de carácter laboral, etc. Cabe indicar, por tanto, que normalmente estos viajes no son noticia por sí mismos, sino por el hecho en torno al cual se celebran.

Totales por periodos

GRÁFICO 78 - Porcentajes relativos al área temática

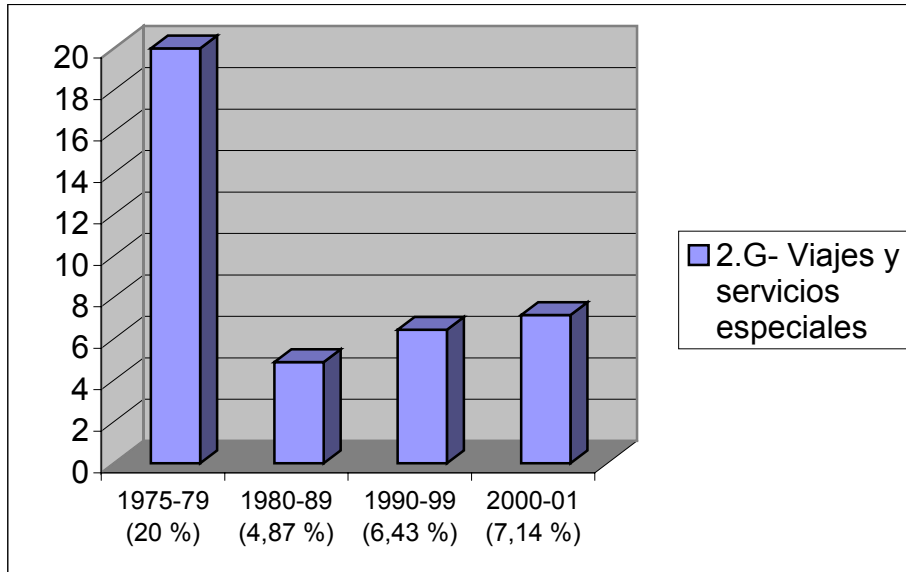
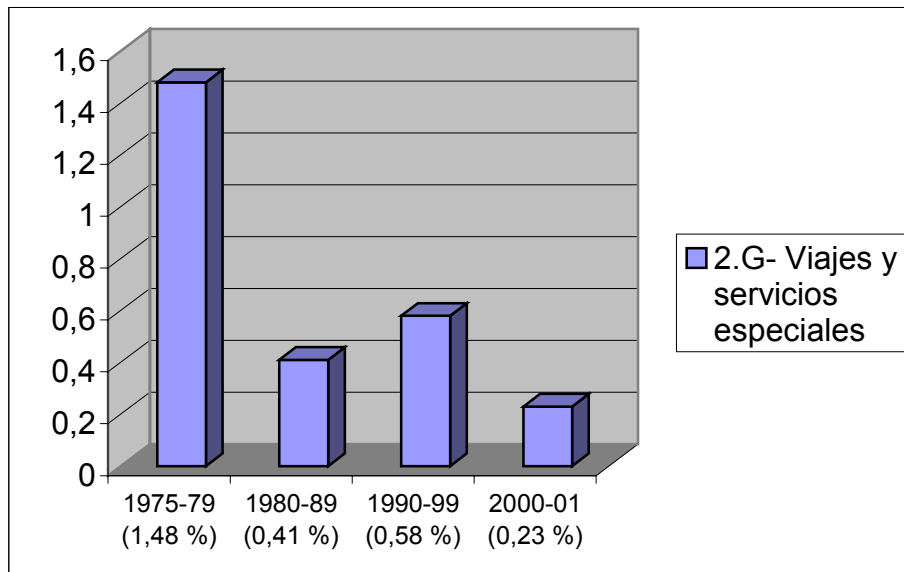


GRÁFICO 79 - Porcentajes sobre el total de informaciones



La desigualdad y estacionalidad que caracterizan a los servicios ferroviarios protagonistas de este apartado se reflejan en los gráficos 78 y 79. La comparación entre ambos presenta varias divergencias, pues los porcentajes correspondientes a cada etapa son diferentes entre uno y otro, de lo cual no se puede extraer más conclusión que la simple varianza aleatoria que genera la naturaleza cambiante del tema. Los dos gráficos se muestran coincidentes en que la etapa con mayor porcentaje en número de

informaciones es 1975-79, a partir de la cual se produce un muy notable descenso en este tipo de informaciones.

Siguiendo la lógica de estos datos, hemos de pensar que desde 1980-89 los viajes especiales por ferrocarril han sido mucho menos frecuentes; ello está motivado por el hecho de que muchos de estos traslados estaban ligados a movimientos migratorios de carácter estacional, como por ejemplo con motivo de la vendimia francesa, a la que se desplazaban miles de personas, la mayor parte de las cuales viajaban en trenes especialmente fletados con este fin. El progresivo y acusado descenso de estos desplazamientos a lo largo de los años ochenta, es uno de los factores que con mayor claridad explican la caída del porcentaje informativo de este apartado.

| Apartado 2.E: <i>Gestión de servicios y tráficos</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 39: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 3 | 10 (3/30) | 0'74 (3/404) |
| 1980-1989 | 2 | 1'62 (2/121) | 0'13 (2/1434) |
| 1990-1999 | 17 | 8'41 (17/202) | 0'76 (17/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 14'2 (2/14) | 0'47 (2/424) |
| Total 1975-2001 | 24 | | |
| % sobre total del área temática: 6'53 (24/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'53 (24/4474) | | | |

Totales generales

Como refleja la Tabla 39, el apartado *Gestión de servicios y tráficos* cuenta con el 6'53 por ciento (24 items sobre 376) respecto al área temática que nos ocupa, lo que le sitúa en la zona media-inferior de la escala representada el Gráfico 71. Su incidencia cuantitativa respecto al global de todos los temas se cifra en un 0'53 por ciento, porcentaje que asimismo podemos considerar bastante modesto e indica una escasa relevancia dentro de la información ferroviaria en general.

Totales por etapas

GRÁFICO 80 - Porcentajes relativos al área temática

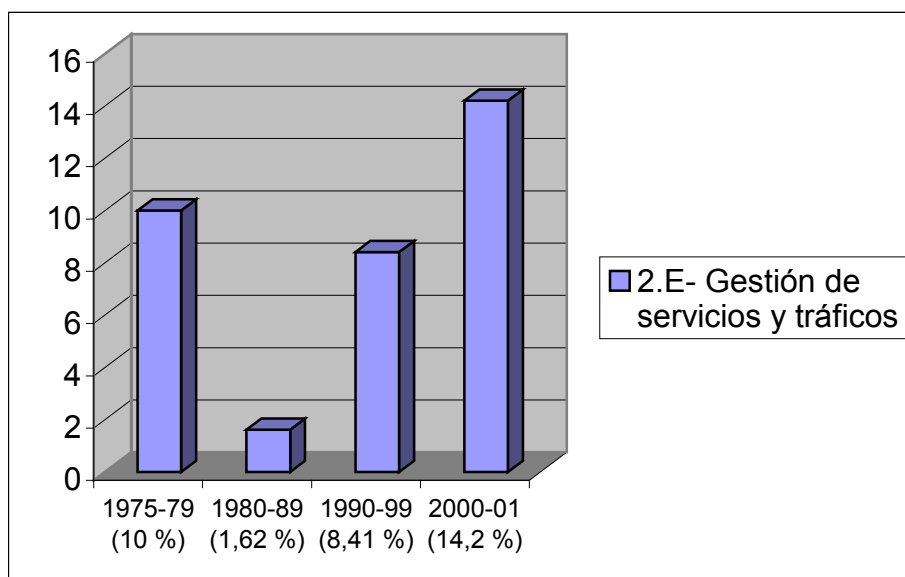
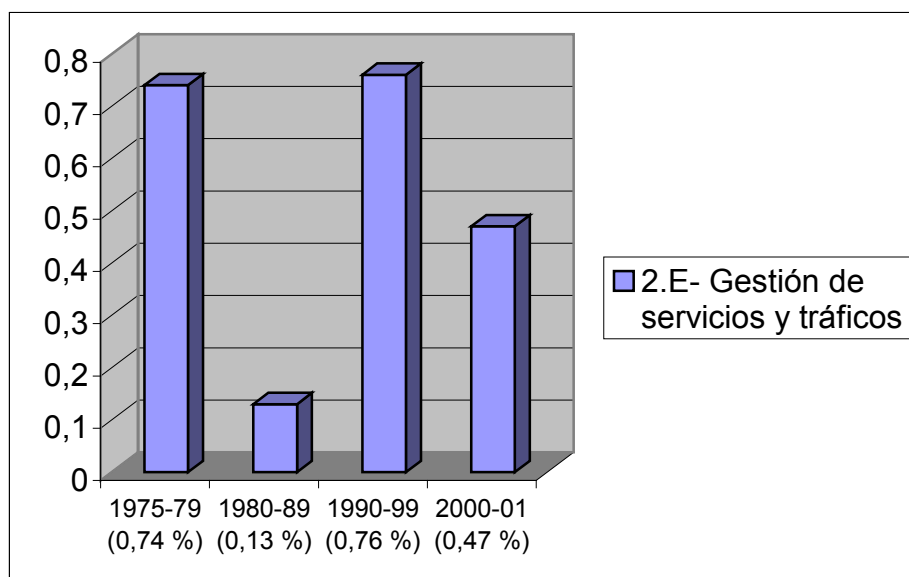


GRÁFICO 81 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Respecto a los gráficos 80 y 81, llama la atención, por un lado, la similitud sólo parcial de ambos diagramas, y por otro la gran desigualdad de porcentajes entre unas etapas y otras. Estas variaciones temporales tan desiguales no se corresponden con hechos concretos, si bien de alguna manera reflejan las cambiantes estrategias de planificación de los servicios ferroviarios a lo largo del periodo analizado.

| Apartado 2.D: Rehabilitación de servicios | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 40: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 3 | 10 (3/30) | 0'74 (3/404) |
| 1980-1989 | 3 | 2'43 (3/121) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 5 | 2'47 (5/202) | 0'22 (5/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 11 | | |
| % sobre total del área temática: 2'99 (11/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'24 (11/4474) | | | |

Totales generales

De los ocho apartados con que cuenta el área temática de servicios ferroviarios, el dedicado a *Rehabilitación de servicios* comparte con otros dos apartados el último lugar en porcentaje de informaciones registradas, con un 2'99 (11 items sobre 367). Respecto al conjunto de la muestra, corresponde a este apartado un 0,29 por ciento. Ambas cifras son bastante modestas, y reflejan con fidelidad lo acontecido a este respecto en el ferrocarril español durante los últimos años, pues ha habido muy pocos casos de servicios que hayan sido clausurados y posteriormente reactivados, sobre todo por parte de RENFE. También han sido contadas las ocasiones en que ha sido noticia por sí misma la vuelta a la normalidad de los servicios tras algún problema accidental, aspecto asimismo incluido en este apartado.

Totales por etapas

GRÁFICO 82 - Porcentajes relativos al área temática

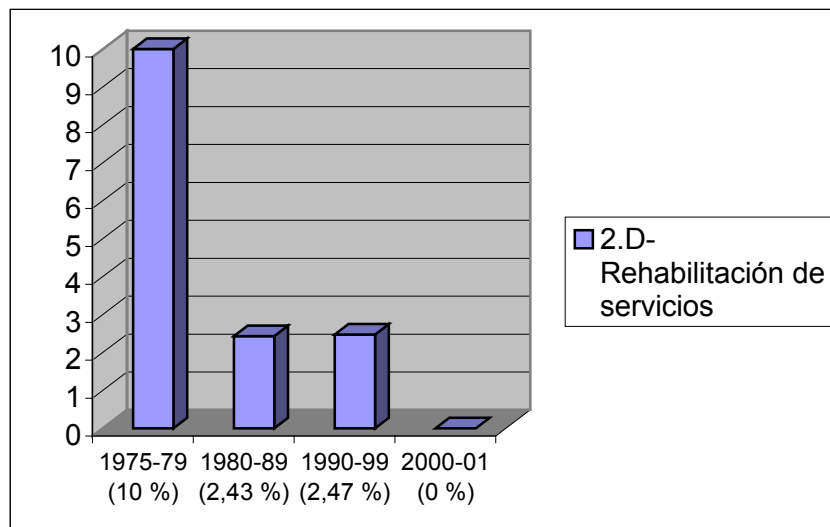
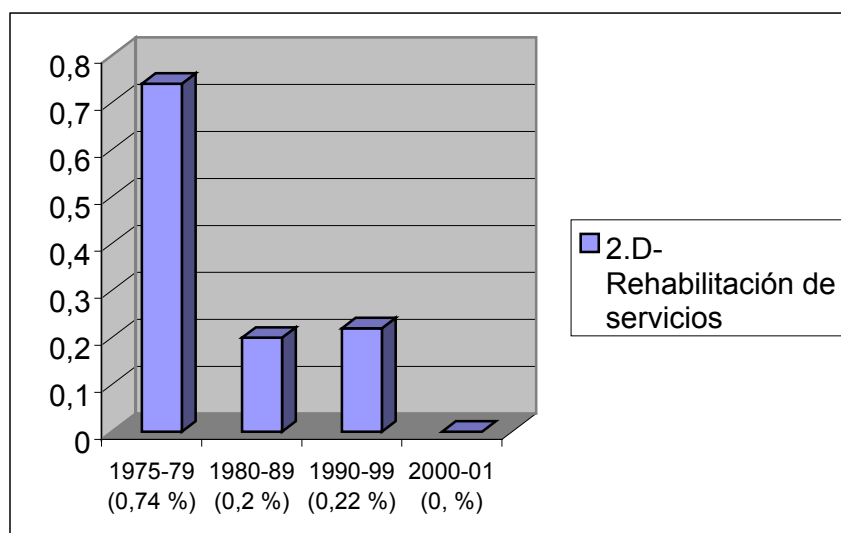


GRÁFICO 83 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 82 y 83 muestran una evolución muy similar en cada una de las etapas temporales consideradas. Se parte de unas cifras más elevadas en la etapa 1975-79, y desde ese momento se registra un descenso ostensible a partir de la década 1980-89, con un ligero repunte en 1990-99 y un concluyente valor nulo en el lapso 2000-2001. Esto es coherente con la realidad de los hechos, pues RENFE apenas ha reactivado nunca servicios previamente suprimidos.

| Apartado 2.F: Mejoras y cambios horarios | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 41: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 1 | 3'33 (1/30) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 3 | 2'43 (3/121) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 7 | 3'46 (7/202) | 0'31 (7/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 11 | | |
| % sobre total del área temática: 2'99 (11/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'24 (11/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Mejoras y cambios horarios* es uno de los tres que comparte el menor porcentaje de informaciones dentro del área temática de servicios ferroviarios, un 2,99 (11 items sobre 367). Su peso específico respecto al total absoluto de items se reduce a un 0,24 por ciento, lo que también indica una escasa entidad numérica. Estas cifras llaman la atención por su poca relevancia, teniendo en cuenta que a lo largo de todo el periodo de estudio (1975-2001) se ha producido una enorme cantidad de altercaciones en los horarios de los trenes de viajeros, y este es un aspecto muy importante de cara al usuario de los servicios ferroviarios. De ello se deduce que la mayor parte de estos cambios no han tenido apenas reflejo informativo, o bien se han tocado de forma secundaria en informaciones cuyo tema central era otro.

Totales por etapas

GRÁFICO 84 - Porcentajes relativos al área temática

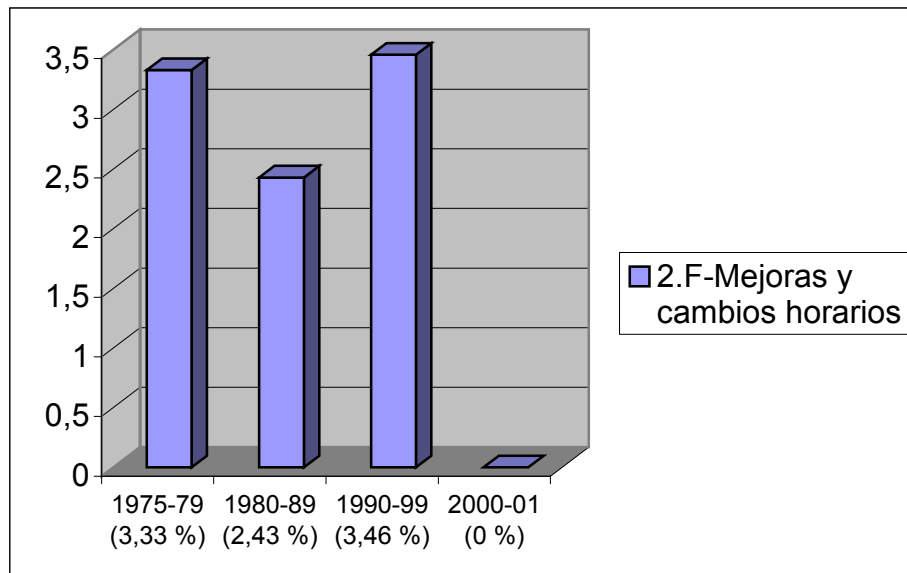
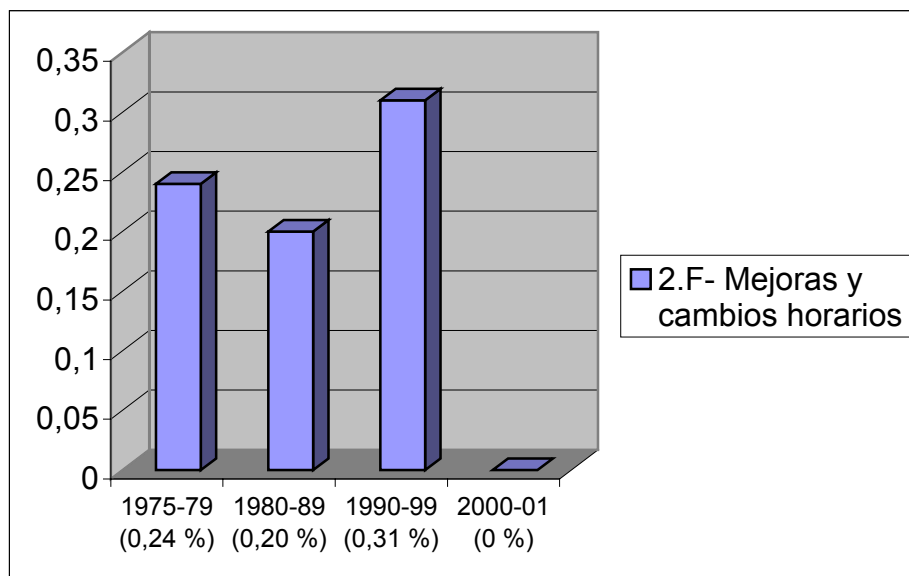


GRÁFICO 85 - Porcentajes sobre el total de informaciones



A pesar de que, como puede observarse, los gráficos 84 y 85 presentan algunas pequeñas divergencias de proporción, ambos reflejan la misma tendencia general en la evolución temporal de este apartado temático. Lo más significativo es que coinciden en marcar las etapas 1975-79 y 1990-99 como puntas más altas en número de informaciones registradas; en los dos casos, es la década 1990-99 la que posee el

porcentaje más elevado. Debemos tener en cuenta que en este periodo se produjo un gran desarrollo de los servicios de cercanías de las grandes ciudades españolas y, consecuentemente, ello dio lugar a numerosos cambios y mejoras en los horarios de circulación de los trenes. Podemos concluir, por tanto, que existe una correspondencia entre este hecho de coyuntura ferroviaria y la publicación de un mayor número de informaciones sobre el mismo.

APARTADO 2.H: *Otros*

TABLA 42: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1975-1979 | 1 | 3'33 (1/30) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 6 | 4'87 (6/121) | 0'41 (6/1434) |
| 1990-1999 | 4 | 1'98 (4/202) | 0'18 (4/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 11 | | |
| % sobre total del área temática: 2'99 (11/367) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'24 (11/4474) | | | |

Totales generales y totales por etapas

Este apartado genérico, en el que se inscriben las informaciones sobre servicios ferroviarios que no pueden encuadrarse en los anteriores, es uno de los tres que posee menor porcentaje dentro del área temática, tanto en términos relativos como absolutos. Teniendo en cuenta la naturaleza heterogénea del apartado, el análisis de los porcentajes por etapas indica la existencia de un mayor o menor número de informaciones de este tema con difícil encuadre, pero no aporta ningún otro matiz significativo para el análisis.

GRÁFICO 86- Porcentajes relativos al área temática

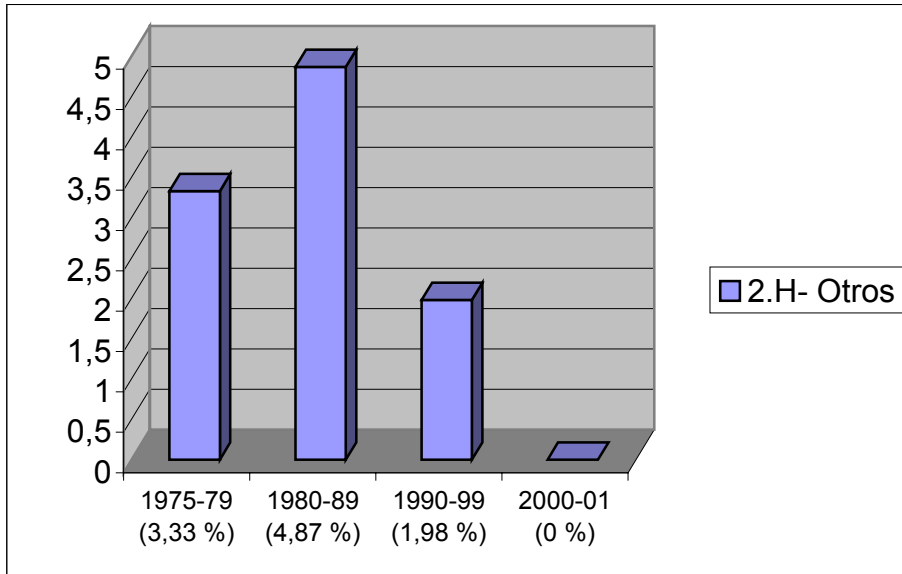
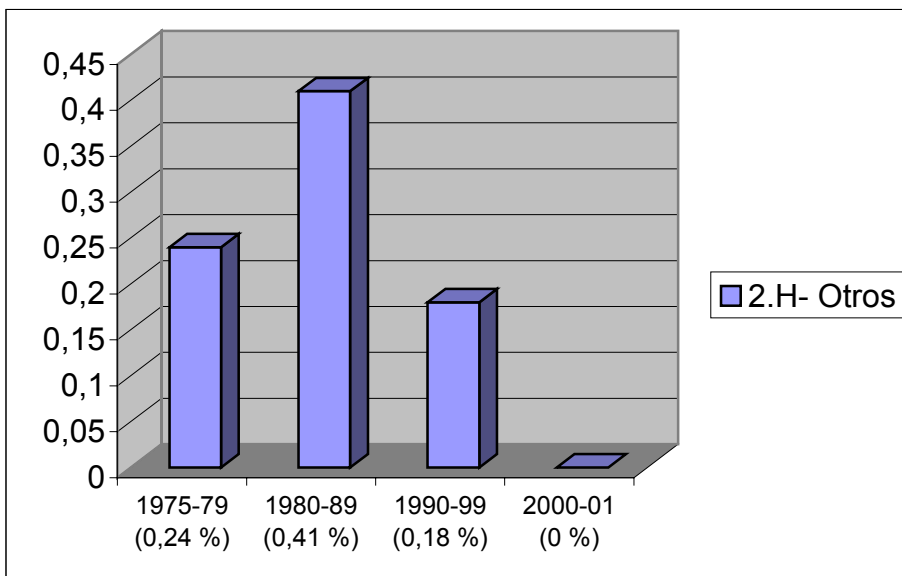


GRÁFICO 87- Porcentajes sobre el total de informaciones



ÁREA TEMÁTICA 4: RENOVACIÓN INFRAESTRUCTURAS Y MATERIAL

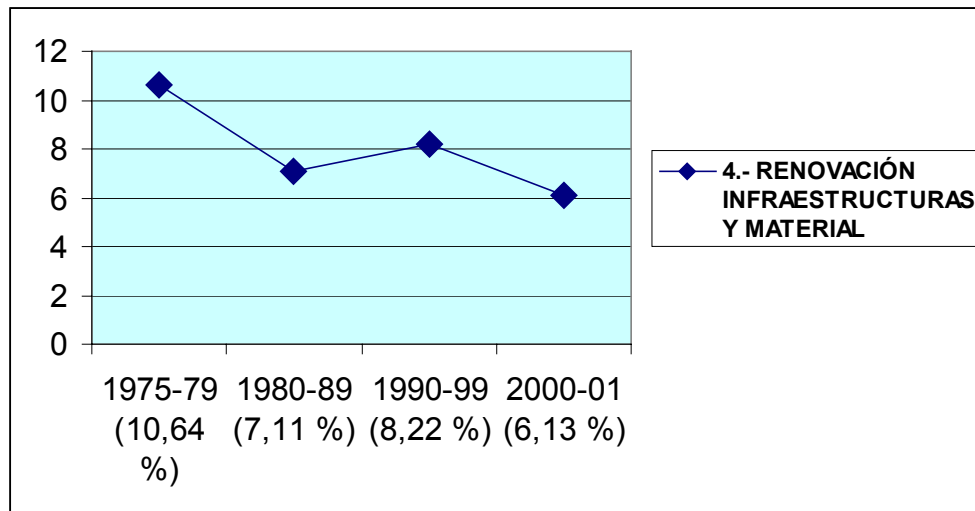
| TABLA 43: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|---------------------------|--------------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: <i>Renovación de infraestructuras y material</i> | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Total ítems</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 43 | 10'64 (43/404) |
| 1980-1989 | 102 | 7'11 (102/1434) |
| 1990-1999 | 182 | 8'22 (182/2212) |
| 2000-2001 | 26 | 6'13 (26/424) |
| Total 1975-2001 | 353 | |
| % sobre total de la muestra: 7'89 (353/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

La modernización del equipamiento y las infraestructuras es una premisa fundamental para optimizar el rendimiento y mejorar de forma gradual el servicio que prestan los transportes públicos, y en concreto el ferrocarril. Este proceso modernizador puede acometerse básicamente a través de dos estrategias, no excluyentes entre sí: una es la realización de obras totalmente nuevas (líneas completas, edificios, etc.), que suele estar unida a la compra de equipos también de fabricación nueva (trenes, elementos de señalización, etc.); la otra consiste en la reforma de los trazados e instalaciones ya existentes para adecuarlos a las modernas necesidades. En muchos casos, ciertos tipos de mejoras de la infraestructura, como la electrificación de una línea o la renovación de la vía, llevan aparejadas la compra de nuevo material rodante de tracción eléctrica o vagones aptos para alcanzar mayor velocidad.

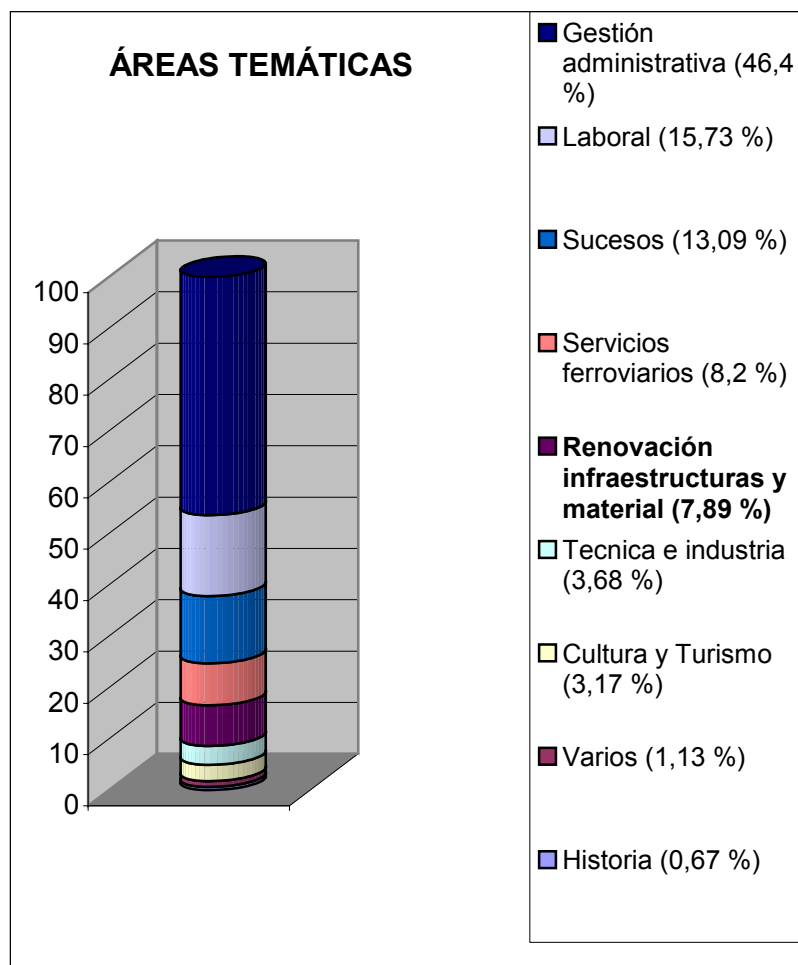
Las informaciones recogidas en esta área temática engloban todos los aspectos anteriores, ya que se refieren, precisamente, a los hechos que tienen por objeto la transformación o rehabilitación de los distintos elementos que forman parte de las infraestructuras ferroviarias ya existentes y la renovación (sea por compra o por reforma) de los vehículos que por ella circulan.

GRÁFICO 88: Evolución del área temática sobre el conjunto de la muestra



Como se visualiza en el Gráfico 88, la evolución de este apartado temático describe una trayectoria general descendente, con una diferencia proporcional de más de un cuarenta por ciento entre la etapa inicial y la final del periodo estudiado, que marcan respectivamente los puntos máximo y mínimo del gráfico. El escalón con mayor caída porcentual se sitúa en la década 1980-89, para ascender ligeramente en 1990-99 y caer de nuevo en la etapa siguiente hasta el valor mínimo, aunque no de forma tan acusada como en 1980-89. Si solapamos estos datos con los hechos ferroviarios de este tema acaecidos en los mismos años, encontramos un paralelismo bastante aproximado en cuanto a la evolución general, pues la estrategia de modernización basada en la renovación de las infraestructuras y el material existentes ha perdido terreno de forma abrumadora -casi siempre por puro interés político- frente a la creación de infraestructuras totalmente nuevas, que son casi exclusivamente líneas de alta velocidad.

GRÁFICO 89: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



El Gráfico 89 muestra la posición del área *Renovación de infraestructuras y material* respecto a los demás campos temáticos en que se clasifica la información sobre ferrocarriles. El número de ítems pertenecientes a este tema es de 353, lo que le otorga el 7,89 por ciento sobre las 4474 del total de la muestra, situándose en quinto lugar por importancia numérica, que como puede apreciarse es justo la posición media de la escala.

La idónea clasificación de las informaciones pertenecientes a este tema nos lleva a desglosarlo en un número de apartados que pudiera parecer excesivamente pormenorizado, pero que bajo nuestro punto de vista contribuyen a hacer más precisa la catalogación de las mismas, dado que poseen características muy específicas.

El primero de los apartados de este tema, y también el que registra mayor número de informaciones, es *Estaciones y edificaciones* (código 4.A). En el mismo se integran las referencias noticiosas sobre la reforma, reconstrucción o nueva creación de este tipo de inmuebles, cuya importancia para el viajero es fundamental, tanto por su propia funcionalidad como por el valor representativo del ferrocarril en su conjunto que muchas veces posee.

El apartado *Electrificaciones* (código 4.B) da cabida a las informaciones cuyo tema central es la acometida de obras o puesta en funcionamiento de tendidos eléctricos en las líneas ferroviarias, para permitir la circulación de locomotoras o unidades motrices alimentadas por este tipo de energía, lo que en muchas ocasiones redundaría en la mejora de la capacidad de tráfico, velocidad y regularidad de marcha de los trenes.

Dentro del apartado *Vía y trazados* (código 4.C) figuran las informaciones que dan cuenta de la realización de obras cuyo objeto es la renovación de las vías, sea integral o de sus elementos fundamentales (plataforma, carriles, traviesas, etc), o la rectificación de los trazados existentes, por medio de variantes (llamadas *by-pass* en el argot profesional), soterramientos, nuevos enlaces, rectificación de curvas o perfiles, etc.

Señalización y circulación (código 4.D) es el apartado donde se incluyen las informaciones que tratan específicamente sobre la implantación de nuevos sistemas reguladores del tráfico ferroviario, por ejemplo el CTC (Control de Tráfico Centralizado”, así como elementos de funcionamiento y detección de señales y de comunicaciones. Estos medios técnicos permiten agilizar la fluidez del tránsito de los trenes y redundar de manera muy directa en la seguridad de la circulación.

Las informaciones sobre renovación del parque de locomotoras, coches de viajeros o automotrices, bien por reformas o por la incorporación de unidades de nueva fabricación, están clasificadas dentro del apartado *Material móvil* (código 4.E). No figuran en el mismo los asuntos relacionados con los concursos y adjudicaciones relativas a la compra de dicho material, aspecto estrechamente vinculado al ámbito de la gestión administrativa y al que se dedicó un apartado en el área temática correspondiente.

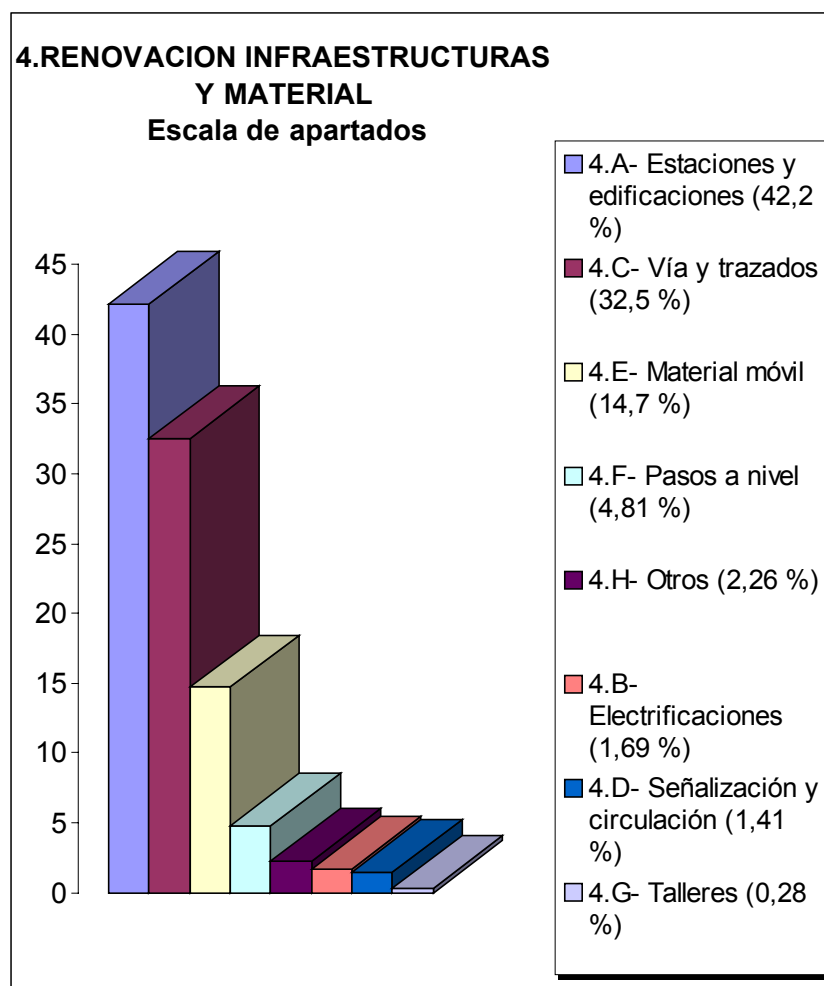
Un tema con características muy específicas es la eliminación de pasos a nivel, que no está vinculado directamente con la rectificación de trazados, pues de hecho se lleva a cabo creando la intersección a diferente altura de vías férreas y carreteras, sin necesidad de modificar aquellas. Aparte de obstaculizar el tráfico automovilístico, los pasos a nivel fueron escenario de graves accidentes ferroviarios en la década de los setenta y comienzos de los ochenta, por lo que su reducción se consideró una prioridad y su inauguración ha sido objeto de atención informativa. Las informaciones sobre este asunto están recogidas en el apartado *Pasos a nivel* (código 4.F).

Las instalaciones destinadas al mantenimiento y reparación del material móvil utilizado en el ferrocarril (depósitos y talleres) desempeñan un papel importante para asegurar las prestaciones y seguridad de los trenes. Las referencias informativas sobre su construcción o modernización han sido clasificadas en el apartado *Talleres* (código 4.G).

La renovación material del ferrocarril pasa por incorporar otros elementos mecánicos o técnicos de variadas características y utilidades, desde máquinas expendedoras de billetes o material de telefonía, hasta elementos de insonorización o decoración de estaciones. Las informaciones dedicadas a estos temas figuran en el apartado genérico *Otros* (código 4.H).

B.- Análisis por apartados

GRÁFICO 90: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



El gráfico 90 refleja la gran desigualdad existente entre el porcentaje de informaciones de los apartados que integran esta área temática. El aspecto más llamativo es la diferencia favorable a los apartados *Estaciones y edificaciones* y *Vía y trazados* con respecto a todos los demás.

| Apartado 4.A: Estaciones y edificaciones | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 44: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 7 | 16'27 (7/43) | 1'73 (7/404) |
| 1980-1989 | 50 | 49'0 (50/102) | 3'48 (50/1434) |
| 1990-1999 | 84 | 46'1 (84/182) | 3'79 (84/2212) |
| 2000-2001 | 8 | 30'7 (8/26) | 1'88 (8/424) |
| Total 1975-2001 | 149 | | |
| % sobre total del área temática: 42'2 (149/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 3'33 (149/4474) | | | |

Totales generales

Como apuntábamos en el epígrafe anterior, el apartado *Estaciones y edificaciones* engloba el mayor número de informaciones de esta área temática, con 149 items sobre 353 totales, lo que traducido en porcentaje arroja el 42,2 por ciento y lo sitúa diez puntos por encima del siguiente. Respecto al total absoluto de la muestra, corresponde a este apartado el 33,3 por ciento, valor que indica un valor numérico de mediana importancia dentro del conjunto de las informaciones sobre ferrocarriles.

El lugar preponderante que ocupa este apartado dentro del tema *Renovación de infraestructuras y material* se encuentra justificado fundamentalmente por la cantidad de obras de modernización de estaciones que se han desarrollado en todos los puntos de la geografía nacional a lo largo del periodo que estudiamos. Ello es especialmente evidente en las líneas de cercanías de las grandes ciudades, campo concreto a que corresponden la mayor parte de las informaciones incluidas en este apartado, lo que, asimismo, les atribuye un interés más de carácter local que nacional.

Totales por etapas

GRÁFICO 91 - Porcentajes relativos al área temática

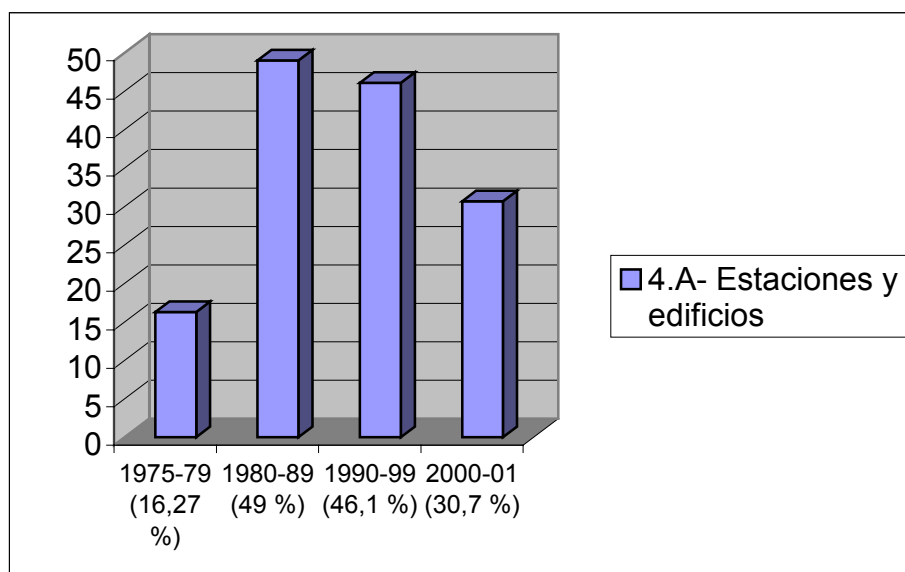
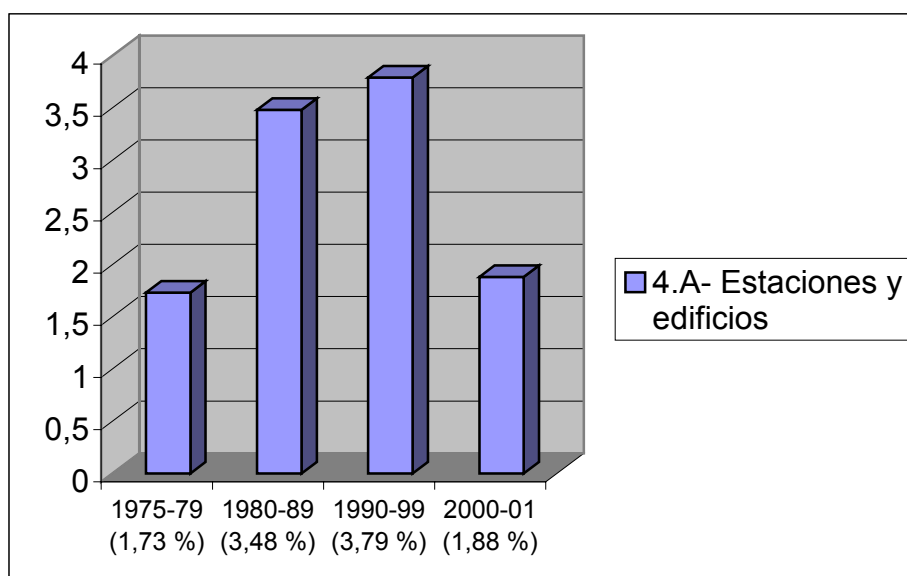


GRÁFICO 92 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El desglose por etapas de los porcentajes correspondientes a este apartado a lo largo de todo el periodo de estudio muestra una concordancia casi total en los gráficos que lo relacionan con los otros apartados del área temática (Gráfico 91) y con el global de informaciones de la muestra (Gráfico 92). Se observa, por un lado, que el mayor crecimiento porcentual se produce en la década 1980-89 y se sostiene en la siguiente, ligeramente a la baja respecto al área temática, y un poco orientado al alza con relación

al total de informaciones. Por último, en el tramo bianual 2000-01 se produce un descenso tanto en términos relativos como absolutos.

La elevación del porcentaje de informaciones dedicadas a este asunto en las etapas 1980-89 y 1990-99 coincide con el fuerte impulso de las obras de renovación de estaciones que se inició en la segunda mitad de la década de los ochenta y se volcó de manera especial en las líneas urbanas de cercanías, en cuyos nudos fundamentales se crearon intercambiadores de transporte, a lo cual contribuyó decisivamente en Plan de Cercanías de 1990. Dentro del ámbito de Madrid, al que pertenecen las informaciones de *Abc* que aquí analizamos, además de las numerosas actuaciones en localidades de la periferia, se puso en funcionamiento la nueva estación de Atocha, primero la terminal de cercanías, y más tarde, en 1992, la de alta velocidad, hechos que tuvieron bastante eco informativo.

Apartado 4.C: *Vía y trazados*

TABLA 45: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 7 | 16'27 (7/43) | 1'73 (7/404) |
| 1980-1989 | 23 | 22'5 (23/102) | 1'60 (23/1434) |
| 1990-1999 | 73 | 40'1 (73/182) | 3'30 (73/2212) |
| 2000-2001 | 12 | 46'1 (12/26) | 2'83 (12/424) |
| Total 1975-2001 | 115 | | |
| % sobre total del área temática: 32'5 (115/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 2'57 (115/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Vía y trazados* ocupa el segundo puesto por número de informaciones dentro del área temática *Renovación de infraestructura y material*, con un 32 por ciento (115 ítems sobre 353). El valor porcentual de este apartado respecto al total de la muestra analizada se cifra en el 2'57, y lo sitúa en la escala media-inferior de los aspectos temáticos que se relacionan con el transporte ferroviario.

La parte esencial de las informaciones pertenecientes a este apartado se refieren al soterramiento de vías férreas, pues es un tipo de actuaciones sobre el que las administraciones públicas competentes han mostrado un creciente empeño, dado el gran valor urbanístico de los terrenos situados en las grandes ciudades que antaño estaban ocupados por el ferrocarril. Una proporción más reducida de informaciones se refiere a otros aspectos, como creación de variantes, rectificación de trazados o renovación de vías, punto este último sobre el que hay pocas referencias, dada la penuria de inversiones dedicadas al mismo durante los últimos años.

Totales por etapas

GRÁFICO 93 - Porcentajes relativos al área temática

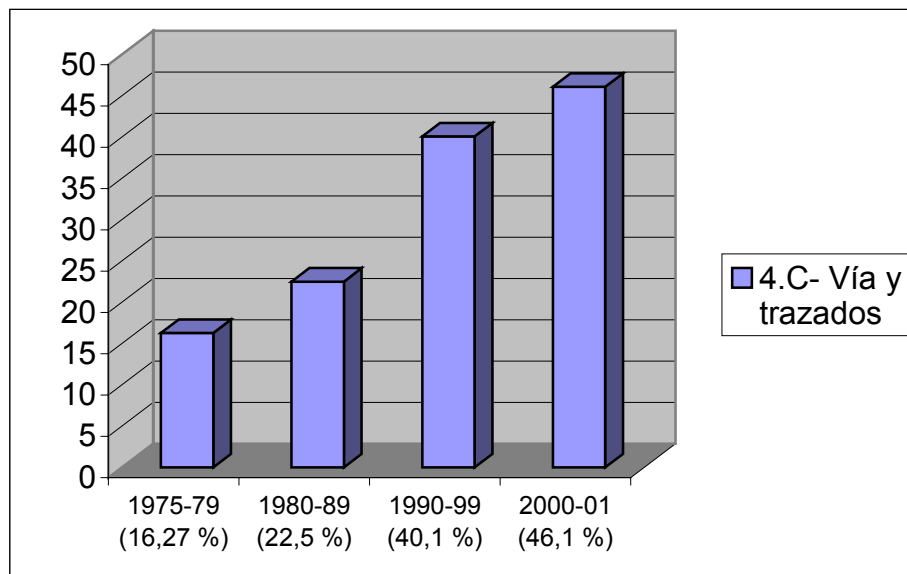
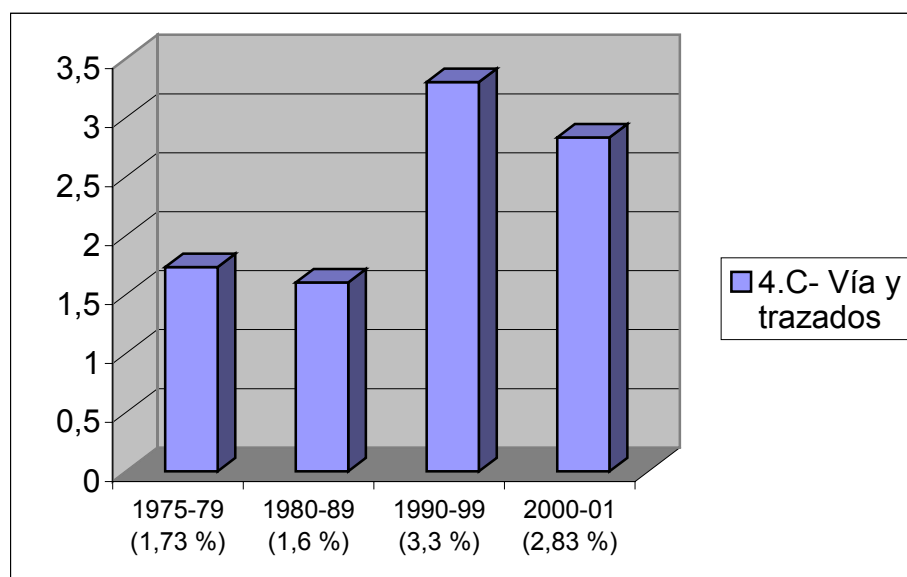


GRÁFICO 94 - Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución del apartado *Vía y trazados* en las cuatro etapas en que se divide el periodo completo de estudio presenta unos aspectos similares y otros divergentes según se contemple con referencia exclusiva a los otros apartados de su misma área temática, que se aprecia en el Gráfico 93, o tomando como referente el total de informaciones de la muestra, visualizada en el Gráfico 94. La coincidencia básica de los dos gráficos estriba en que el mayor ascenso del porcentaje de informaciones de este apartado tiene lugar en la etapa 1990-99, que en el gráfico 94 es, además, el punto más alto de todo el

periodo analizado. En las etapas anteriores y en la posterior a ésta se observa que las alzas y bajas de los porcentajes están distribuidas de diferente forma en los gráficos, aunque las diferencias no tienen una gran desproporción.

El gran aumento de las informaciones pertenecientes a este apartado en la década 1990-99 coincide con la puesta en marcha de proyectos para el soterramiento de vías férreas en núcleos urbanos, y especialmente del denominado “Pasillo Verde Ferroviario” de Madrid, cuyo planeamiento y desarrollo tuvo numerosas referencias informativas en *Abc* y todos los diarios de la capital, casi siempre recogidas en la sección local. Este corredor fue inaugurado en el año 1996, y se sustanció en el enterramiento de la antigua vía férrea de circunvalación y la liberación de terrenos anejos. La obra en cuestión sirvió como referencia en otros lugares donde la vía atraviesa el centro de la población, y en las que surgieron iniciativas del mismo tipo, que también han sido objeto de atención en la prensa diaria.

En contraste a lo anterior, las renovaciones de vía llevadas a cabo en líneas principales de RENFE en la segunda mitad de los años setenta y comienzos de los ochenta por el gobierno de UCD, o las variantes realizadas a mediados de esta última década bajo mandato del PSOE en importantes nudos de confluencia de líneas, como Pinar de las Rozas, Miranda de Ebro o Venta Baños, apenas tuvieron eco en la prensa diaria, y concretamente en *Abc*, a pesar de la importancia objetiva que tuvieron por su muy positiva repercusión en la mejora del tránsito ferroviario.

| Apartado 4.E: Material móvil | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 46: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 12 | 27'9 (12/43) | 2'97 (12/404) |
| 1980-1989 | 19 | 18'6 (19/102) | 1'32 (19/1434) |
| 1990-1999 | 19 | 10'4 (19/182) | 0'85 (19/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 7'69 (2/26) | 0'47 (2/424) |
| Total 1975-2001 | 52 | | |
| % sobre total del área temática: 14'7 (52/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 1'16 (52/4474) | | | |

Totales generales

Los apartados pertenecientes al tema *Renovación de infraestructura y material* aparecen ordenados por porcentaje de informaciones en el Gráfico 90, donde puede apreciarse que *Material móvil* ocupa la tercera posición, con el 14,7 por ciento, ya que tiene registrados 52 items sobre los 353 con que cuenta toda el área temática. Respecto al total absoluto de la muestra, este número de items representa el 1,16 por ciento, lo que le otorga una importancia cuantitativa media-baja en el conjunto de informaciones sobre el ferrocarril.

La compra y renovación de material móvil, tractivo y/o remolcado, es uno de los capítulos esenciales en la modernización del ferrocarril, y en este aspecto, mucho más que el mantenimiento, RENFE ha llevado a cabo cuantiosas inversiones en las últimas décadas, centradas de manera fundamental en el parque de trenes de cercanías, que ha sido renovado en su integridad con respecto al existente a comienzos de los años ochenta, lo que es motivo central de muchas de las informaciones de este apartado.

Aunque a escala más limitada, también se ha renovado en las dos últimas décadas parte del material móvil para servicios de viajeros de largo recorrido, y en menor medida el de mercancías, aunque ello ha tenido un escaso reflejo informativo en la muestra que hemos analizado. La apertura en 1992 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla conllevó la adquisición de nuevos trenes para prestar servicio en ella, lo que también dio lugar a algunas referencias informativas.

Totales por etapas

GRÁFICO 95 - Porcentajes relativos al área temática

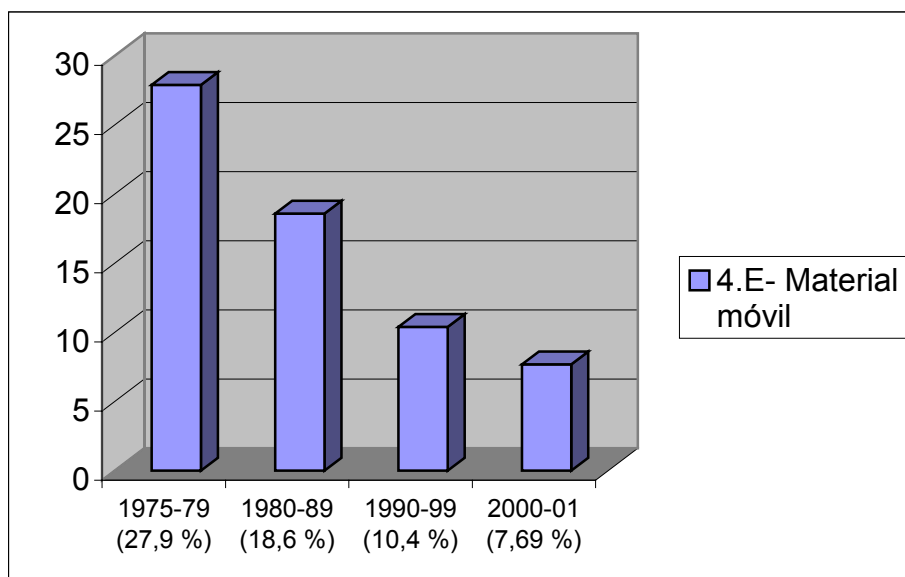
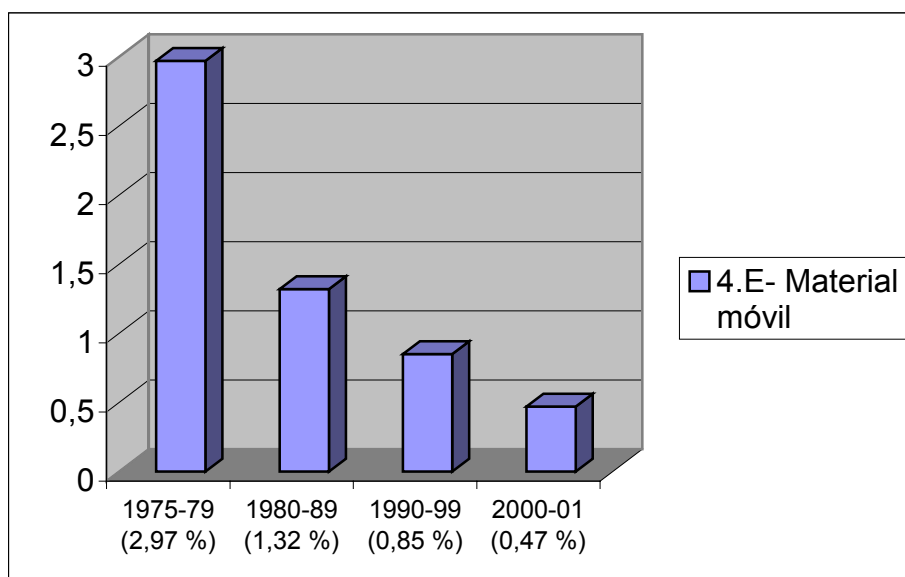


GRÁFICO 96 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El apartado *Material móvil* registra una gradual caída a lo largo de las cuatro etapas en que se divide el periodo de estudio, y ello tanto con relación a las informaciones de su misma área temática (Gráfico 95) como respecto al total de informaciones de la muestra. Como puede observarse, el descenso más acusado tiene lugar en la década 1980-89, a partir de la cual los porcentajes de este apartado no dejan de decrecer, pero de forma menos brusca.

Resulta paradójica la divergencia existente entre este descenso de los porcentajes informativos y el aumento de la inversión en este capítulo registrado en el mismo periodo de tiempo, como se dijo anteriormente. La explicación puede estar en el hecho de que las compras de material móvil están normalmente ligadas a la construcción de nuevas líneas o a la mejora de las existentes, y por lo general se hace mención a ellas de manera tangencial o secundaria en las informaciones que dan cuenta de la realización o puesta en marcha de dichas infraestructuras, siendo más raro que se dediquen informaciones específicas sobre el material que circula por ellas.

| Apartado 4.F: Pasos a nivel | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 47: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 9 | 20'9 (9/43) | 2'22 (9/404) |
| 1980-1989 | 5 | 4'90 (5/102) | 0'34 (5/1434) |
| 1990-1999 | 1 | 0'54 (1/182) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 7'69 (2/26) | 0'47 (2/424) |
| Total 1975-2001 | 17 | | |
| % sobre total del área temática: 4'81 (17/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'37 (17/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Pasos a nivel* es el cuarto en porcentaje de informaciones del área *Renovación de infraestructura y material*, aunque, como puede verse en el Gráfico 90, se encuentra a bastante distancia numérica de los tres primeros apartados, pues cuenta con el 4'81 por ciento (17 items sobre 353 de toda el área), es decir, a una diferencia de casi diez puntos menos que el tercero. Con respecto al total absoluto de informaciones de la muestra, corresponde a *Pasos a nivel* apenas el 0'37 por ciento, lo que da una idea más clara de son pocas las informaciones dedicadas específicamente a este asunto dentro del campo informativo ferroviario, quizás por ser demasiado concreto, aunque sea en sí mismo un factor de gran incidencia en la seguridad de este medio de transporte.

Totales por etapas

GRÁFICO 97 - Porcentajes relativos al área temática

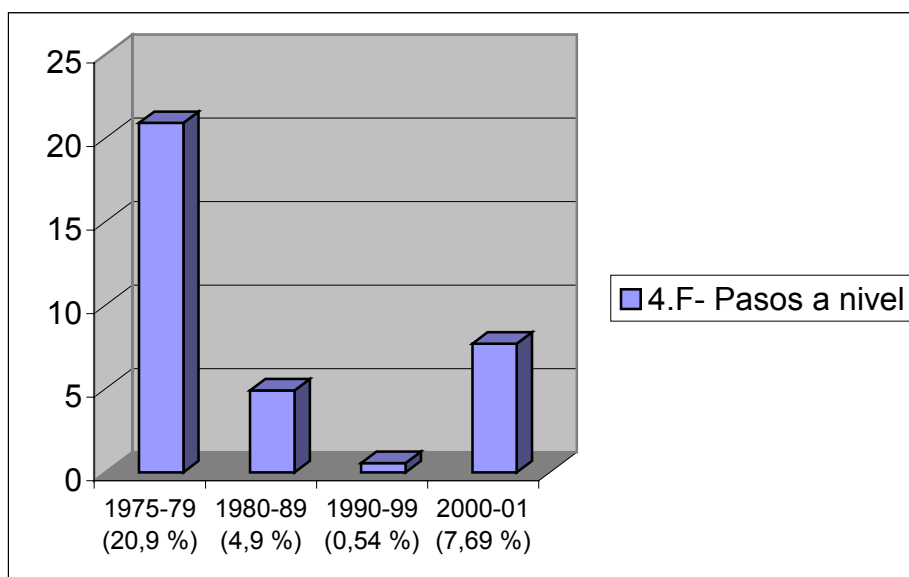
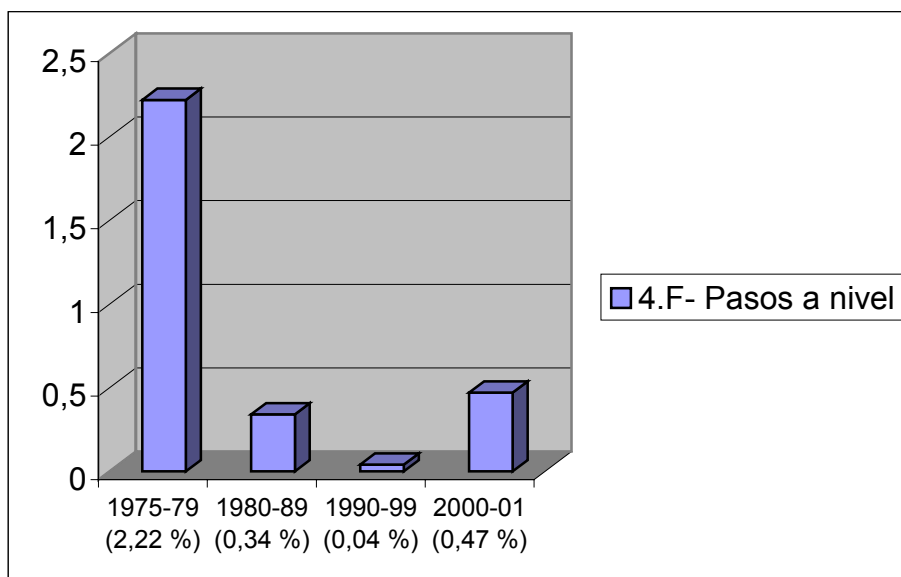


GRÁFICO 98 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El desequilibrio en los porcentajes de las diferentes etapas que componen el periodo de estudio es la nota dominante en la evolución temporal de este apartado, como se visualiza de forma simultánea en los gráficos 97 y 98. Aunque toman referencias distintas, coinciden ambos gráficos en señalar idéntica distribución del apartado *Pasos a nivel* en cada tramo anual, marcando la cota máxima del porcentaje de informaciones correspondientes al mismo en 1975-79, así como el acusado descenso de

la década 1980-89, acentuado en 1990-99, y finalmente un nuevo incremento en el bianual 2000-01, aunque muy lejos del porcentaje de la primera etapa.

Todo lo anterior debemos ponerlo en paralelo con la realidad ferroviaria de los años a que corresponde. Así, tendremos en cuenta que en la segunda mitad de los setenta y comienzo de los ochenta se produjeron en pasos a nivel numerosos accidentes de muy graves consecuencias por número de víctimas, lo que aceleró de una manera notable la construcción de calzadas a diferente nivel, especialmente en las carreteras principales y puntos especialmente conflictivos. La lógica repercusión mediática de los accidentes mencionados dio lugar, consecuentemente, a que la eliminación de pasos a nivel despertase el interés informativo. Como era lógico, el avance en la supresión de intersecciones produjo la disminución de la accidentalidad originada en ellas, y desde la segunda mitad de la década de los ochenta mermó por esta razón el protagonismo de este tema. El número de pasos a nivel en la red ferroviaria española siguió descendiendo, y aunque aún no se han eliminado todos, ni mucho menos, suelen encontrarse sólo en carreteras poco transitadas y, especialmente, en caminos rurales, donde durante los últimos años también se han producido diversos accidentes, si bien con un alcance mucho menor que antes.

| Apartado 4.H: Otros | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 48: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 2 | 4'65 (2/43) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 2 | 1,96 (2/102) | 0'13 (2/1434) |
| 1990-1999 | 3 | 1'64 (3/182) | 0'13 (3/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 3,84 (1/26) | 0,23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 8 | | |
| % sobre total del área temática: 2,26 (8/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0,17 (8/4474) | | | |

Totales generales

Contra lo que resulta habitual en otras áreas temáticas, en las que este apartado genérico suele ser el último en importancia cuantitativa, dentro de *Renovación de infraestructura y material* se sitúa en una posición media, como puede comprobarse en el gráfico 90. Esto se debe quizá a la heterogeneidad de contenido de esta área temática, que cubre numerosos aspectos de equipamiento ferroviario. Los 8 items aquí registrados suponen el 2'26 del área temática, y el 0'17 por ciento de la muestra total de informaciones.

Totales por etapas

GRÁFICO 99 - Porcentajes relativos al área temática

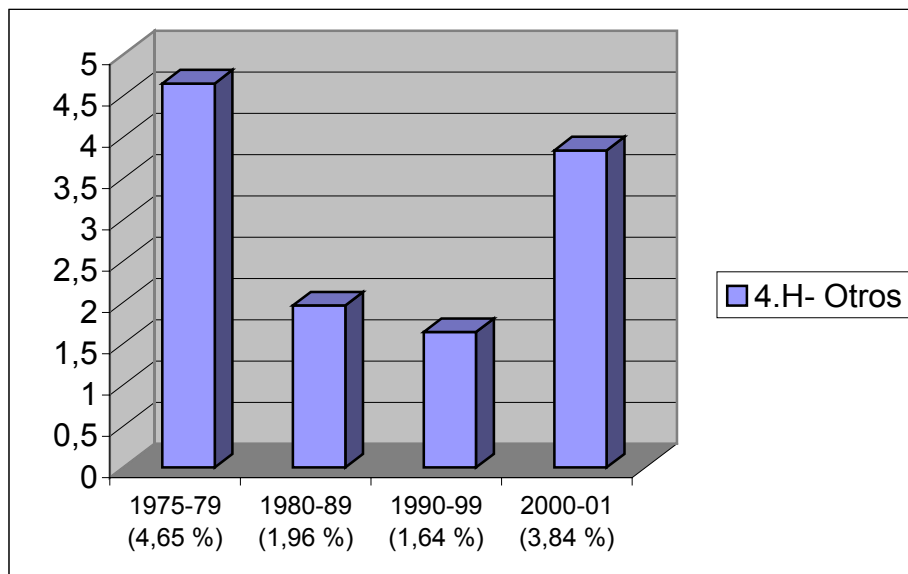
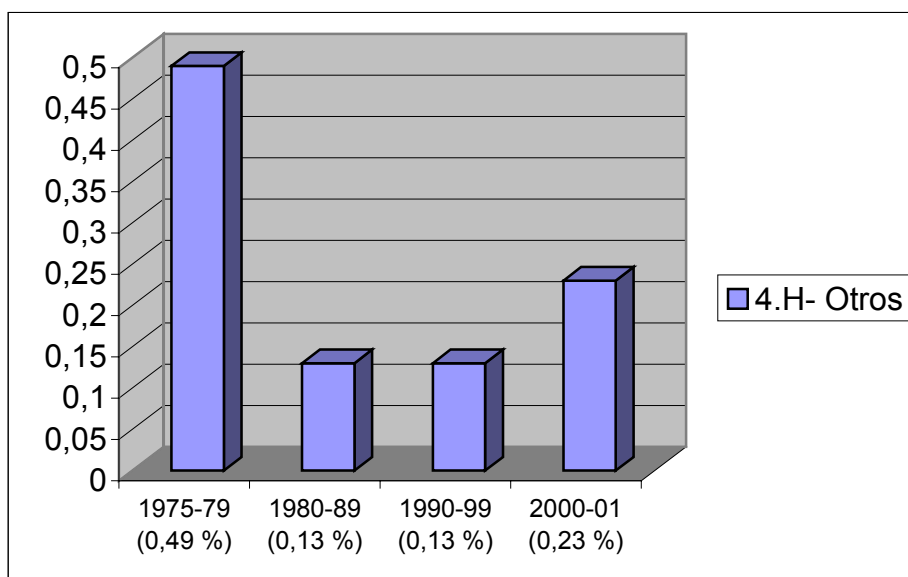


GRÁFICO 100 - Porcentajes sobre el total de informaciones



El desglose porcentual de este apartado en las cuatro etapas que integran el periodo total de estudio muestra una evolución similar respecto a su área temática (Gráfico 99) como en referencia al total de informaciones de la muestra (Gráfico 100). Puede apreciarse que el valor máximo está en la etapa 1975-79, desciende de forma acentuada en 1980-89, presenta valor muy parecidos a los anteriores en la década 1990-99 y asciende en el bianual 2000-01.

| Apartado 4.B: <i>Electrificaciones</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 49: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 6 | 13'9 (6/43) | 1'48 (6/404) |
| 1980-1989 | 0 | 0 | 0 |
| 1990-1999 | 0 | 0 | 0 |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 6 | | |
| % sobre total del área temática: 1'69 (6/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'13 (6/4474) | | | |

Totales generales

De los ocho apartados en que se divide al área temática *Renovación de infraestructura y material* el dedicado a las informaciones sobre tendidos eléctricos en líneas férreas ocupa en sexto lugar en importancia numérica, pues sólo cuenta con 6 items sobre los 353 totales, que le dan el 1'69 por ciento. El valor porcentual del apartado *Electrificaciones* respecto al total absoluto de la muestra se reduce al 0'13, lo que lo sitúa dentro del grupo de asuntos menos tratados sobre el conjunto informativo dedicado al ferrocarril.

El escaso relieve numérico de las informaciones de este apartado contrasta con la gran importancia que objetivamente posee la electrificación de líneas férreas por la incidencia que tiene en la mejora de sus prestaciones, pero se explica en el caso español porque después de concluirse el llamado “Plan de Electrificación de RENFE 1974-1977”, los proyectos de esta naturaleza que se acometieron fueron escasos, de poca extensión y muy localizados geográficamente.

Totales por etapas

GRÁFICO 101- Porcentajes relativos al área temática

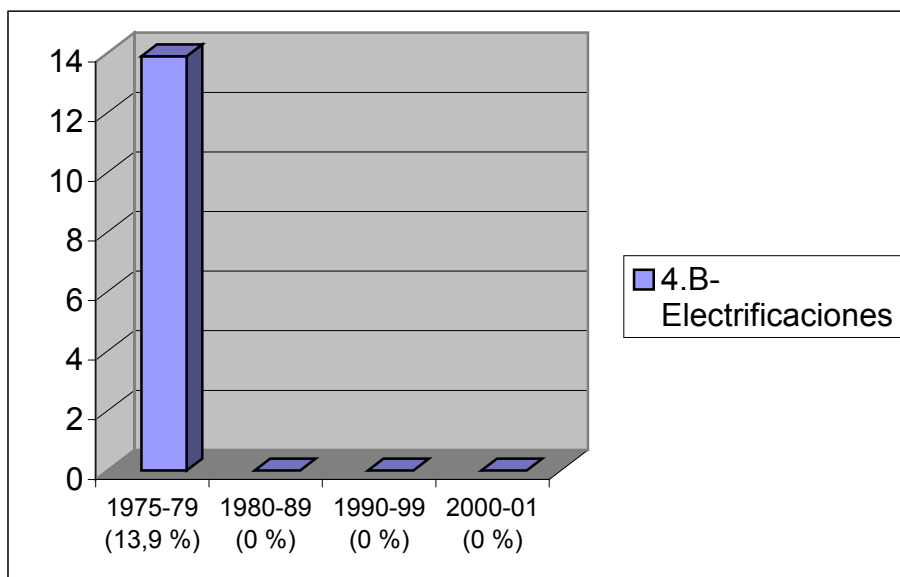
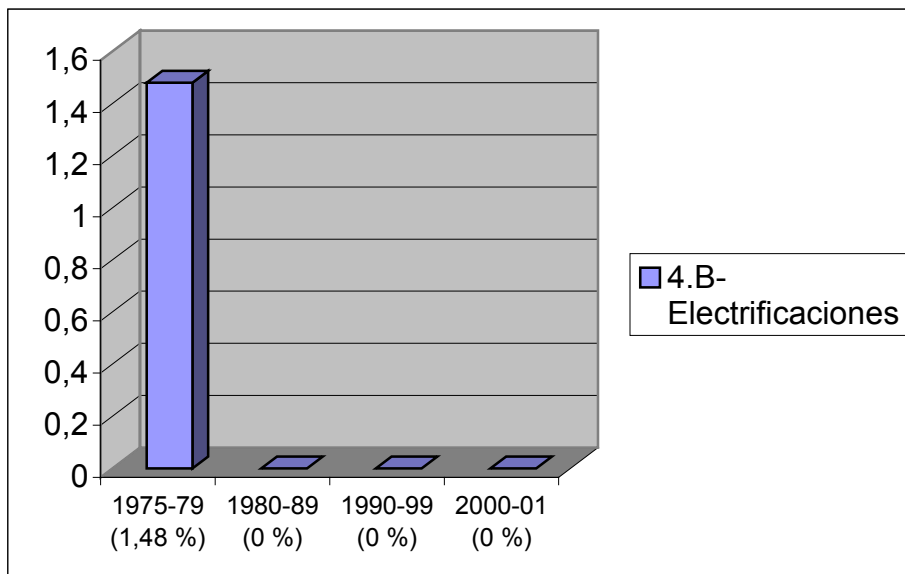


GRÁFICO 102 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 101 y 102 muestran una total semejanza en la proporción de las cifras y en su distribución temporal, pues todas las informaciones catalogadas en este apartado están pertenecen a la etapa 1975-79, mientras que el resto de tramos anuales posee valores nulos. Ello obedece, como comentamos anteriormente, a la enorme

disminución de este tipo de obras tras finalizar el “Plan de Electrificaciones de RENFE 1974-77”.

A pesar de lo dicho, llaman la atención dos aspectos: que no hayamos encontrado en *Abc* ninguna referencia informativa a este mismo asunto publicada con posterioridad, y, sobre todo, las pocas informaciones publicadas sobre este asunto entre 1975 y 1979 teniendo en cuenta la gran importancia y extensión de las electrificaciones inauguradas en esos mismos años, por ejemplo la línea Madrid-Barcelona en su totalidad, Bilbao-Barcelona o el eje completo Irún-Cádiz. Es extraño que algunas de estas actuaciones no aparecieran reflejadas en las páginas del diario que analizamos, de otras se publicara información únicamente en la edición de provincias a pesar de su incidencia a escala nacional, y otras, enfin, vieran la luz a modo de noticias breves, discretamente ubicadas y sin releve tipográfico.

| Apartado 4.D: “Señalización y circulación” | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 50: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 2 | 1’96 (2/102) | 0’13 (2/1434) |
| 1990-1999 | 2 | 1’09 (2/182) | 0’09 (2/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 3’84 (1/26) | 0’23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 5 | | |
| % sobre total del área temática: 1’41 (5/353) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0’11 (5/4474) | | | |

Totales generales

El apartado “Señalización y circulación” ocupa el penúltimo lugar por porcentaje de informaciones en el área temática “Renovación de infraestructuras y material”, pues únicamente cuenta con cinco items registrados sobre un total de 353, lo que le otorga el 1’41 por ciento. Tomando como referencia el total de informaciones de la muestra objeto de estudio, el valor porcentual desciende hasta el 0,11.

La escasez de informaciones sobre este asunto podemos entenderla por su fuerte connotación técnica y su gran especificidad, lo que hace que sea más frecuente y adecuada su aparición en publicaciones especializadas. Por otra parte, la renovación de sistemas de señalización y circulación aporta notables mejoras en la seguridad y circulación de los trenes, pero estos no son factores directamente palpables por los usuarios, como puede ser una estación o un nuevo tren y, por tanto, éstos no se visualizan de forma inmediata.

Totales por etapas

GRÁFICO 103 - Porcentajes relativos al área temática

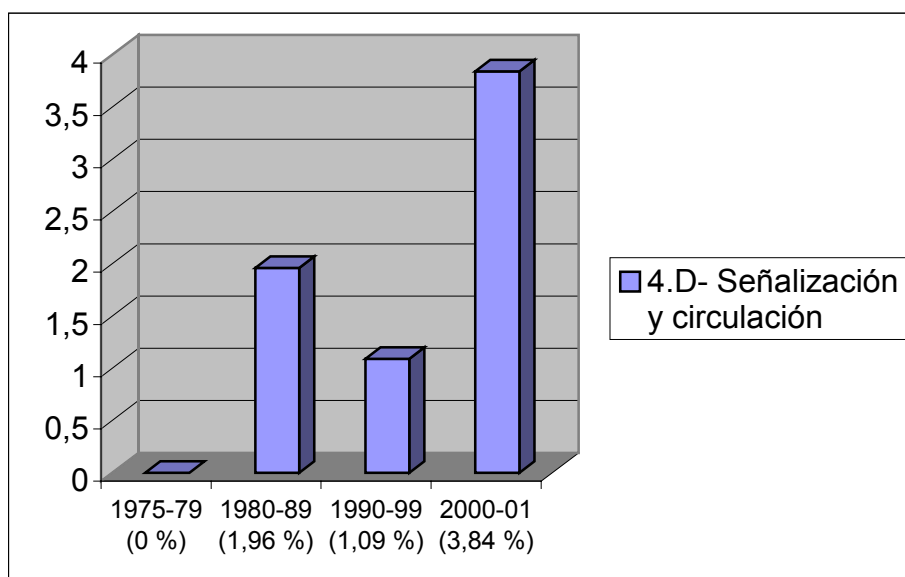
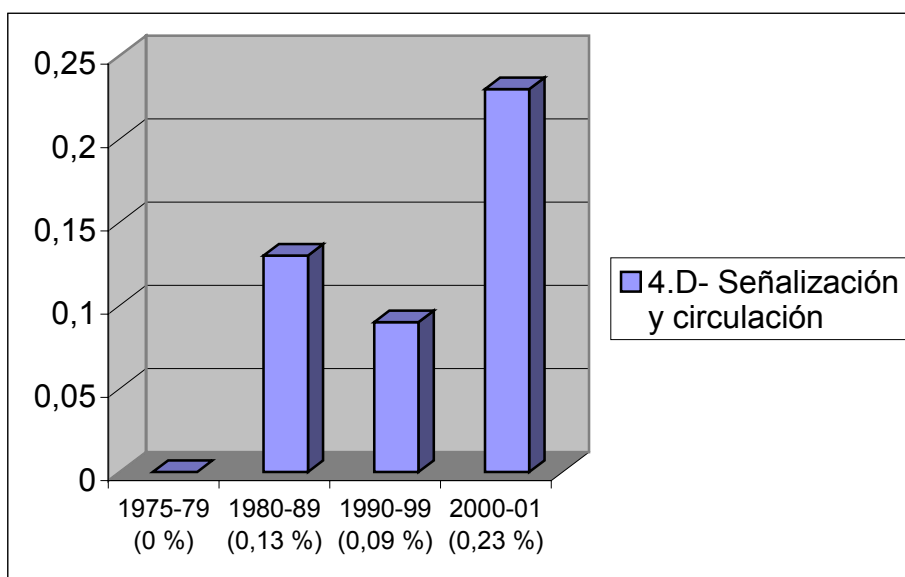


GRÁFICO 104 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 103 y 104 presentan una distribución similar en cada una de las etapas que componen el periodo de estudio. Resalta la gran desigualdad existente entre los porcentajes de dichas etapas, lo que indica una aparición bastante irregular de las informaciones sobre *Señalización y circulación*. También es significativo el ascenso registrado en el tramo 2000-01 con respecto a las etapas anteriores, si bien es más llamativo en porcentaje que en número real de informaciones, pues éste es muy poco relevante.

| Apartado 4.G: Talleres | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 51: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 1 | 0'98 (1/102) | 0'06 (1/1434) |
| 1990-1999 | 0 | 0 | 0 |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 1 | | |
| % sobre total del área temática: 0'28 (1/353) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0'02 (1/4474) | | | |

Totales generales

Dentro del área temática *Renovación de infraestructura y material* el apartado *Talleres* es el de menor presencia cuantitativa, pues sólo cuenta con un ítem registrado, que equivale al 0'28 por ciento de dicha área y apenas el 0'02 del total de la muestra. Tan escaso número de informaciones puede entenderse, básicamente, por la especificidad técnica del tema y el hecho de ser un tipo de instalaciones de uso interno, a las que no accede y por tanto, es ajeno el usuario normal del ferrocarril. Podemos indicar que en algunos diarios de circulación regional también han aparecido noticias sobre la creación o inauguración de talleres, por ser asunto de cierta trascendencia local, a veces también ligado a temas urbanísticos.

Totales por etapas

GRÁFICO 105 - Porcentajes relativos al área temática

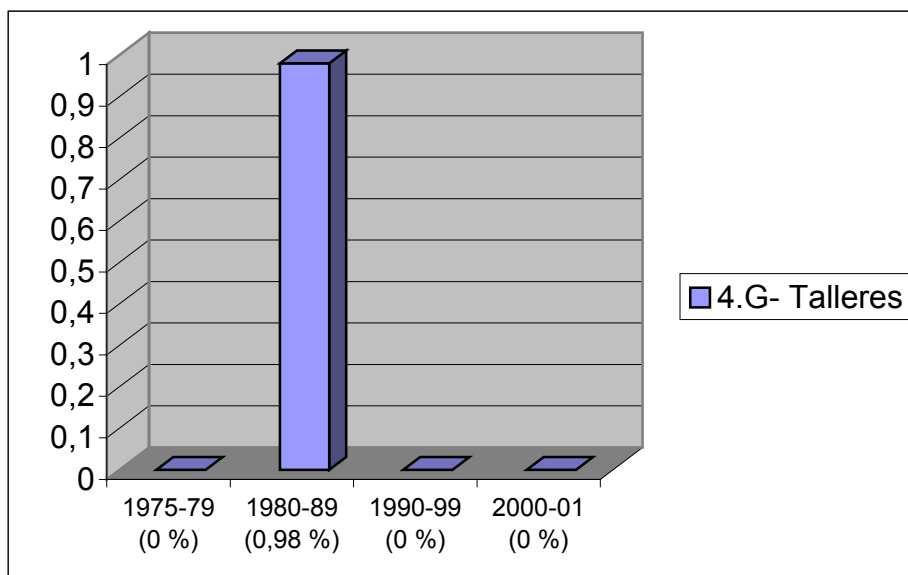
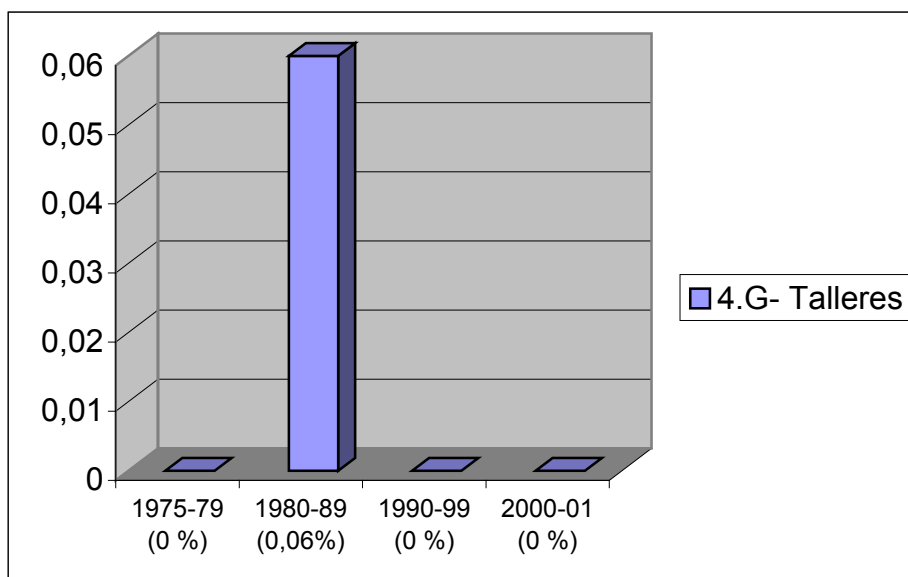


GRÁFICO 106 - Porcentajes sobre el total de informaciones



Al existir una única información perteneciente a este apartado, los gráficos 105 y 106 presentan un reparto de porcentajes sin contrastes, en el que el único aspecto destacable es situar dicha información en la etapa 1980-89. Tanto en la etapa 1975-79 como en las posteriores a los años ochenta se han inaugurado instalaciones de este tipo, algunas bastante importantes y situadas en Madrid, de las que, sin embargo, no se han encontrado referencias en *Abc*.

ÁREA TEMÁTICA 6: TÉCNICA E INDUSTRIA

| TABLA 52: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|--------------------|-------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: <i>Técnica e industria</i> | | |
| Periodo temporal | Total items | % sobre total de etapa |
| 1975-1979 | 5 | 1'23 (5/404) |
| 1980-1989 | 89 | 6'20 (89/1434) |
| 1990-1999 | 51 | 2'30 (51/2212) |
| 2000-2001 | 20 | 4'71 (20/424) |
| Total items 1975-2001 | 165 | |
| % sobre total de la muestra: 3'68 (165/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

La tecnología es consustancial el ferrocarril, pues él mismo es fruto de los avances técnicos e industriales que se registraron durante la época de la Revolución Industrial. De hecho, el tren es uno de los exponentes más importantes de aquél momento histórico por su gran incidencia social y económica, ya que la existencia de medios de transporte masivos, económicos y rápidos, es un condicionante esencial para el progreso de las sociedades modernas.

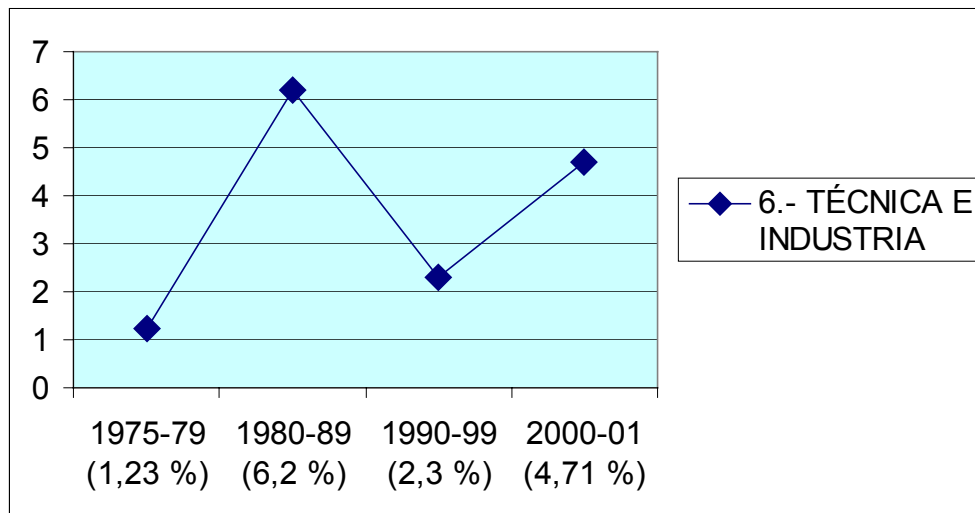
El tren incorpora para su propio desarrollo los avances técnicos generales, pero también necesita una tecnología propia de aplicación en sus diferentes campos de funcionamiento. Para satisfacer esta necesidad ha surgido una industria específicamente ferroviaria, que a su vez está especializada en diferentes áreas: construcción de locomotoras, material remolcado, equipos de rodamiento, elementos de vía (carriles, traviesas, etc.), aparatos de electrificación y señalización, etc. A todo ello se debe añadir la tecnología de obras públicas y la arquitectura, que son esenciales en la construcción y diseño de la infraestructura ferroviaria. Toda esta dinámica industrial requiere ser gestionada, lo que en el seno de estas empresas genera, a su vez, otras actividades de organización interna, relaciones comerciales y contractuales, desarrollo de nuevos productos, etc.

Al igual que otros ámbitos relacionados con el transporte ferroviario, el acontecer técnico-industrial genera una corriente de noticias que tienen reflejo en los

medios de comunicación, fundamentalmente los de carácter especializado, pero también en la prensa generalista, como es el caso del diario *Abc*, objeto de nuestro análisis. En consecuencia, las informaciones que tienen como tema fundamental aspectos relacionados con las actividades que acabamos de describir han sido catalogadas dentro del área temática *Técnica e industria*.

GRÁFICO 107

Evolución del área temática sobre el conjunto de la muestra



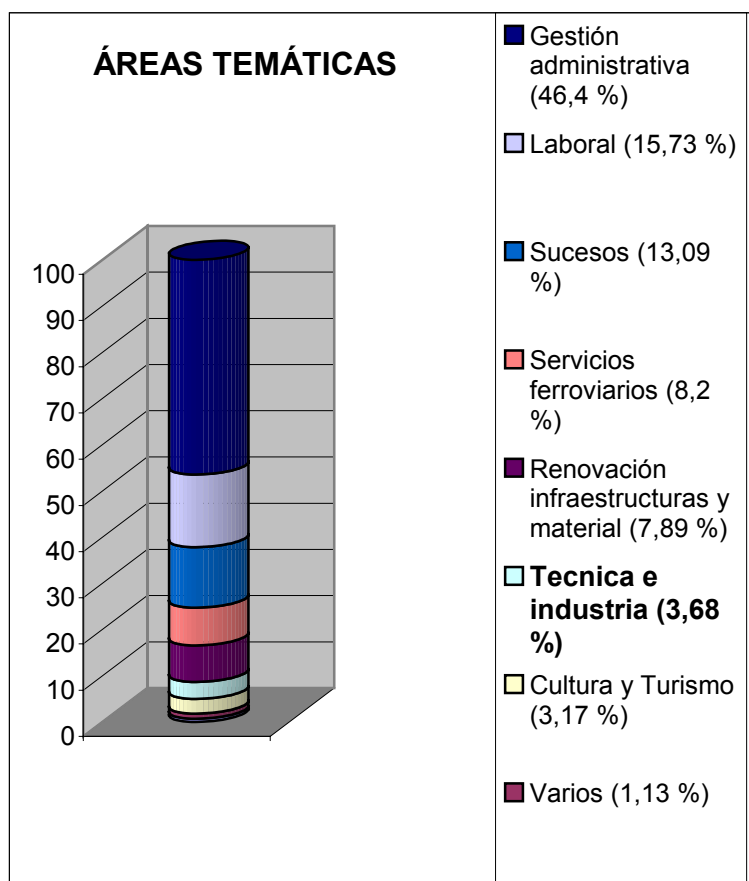
La irregularidad es la nota dominante de la evolución porcentual de informaciones de esta área temática respecto al total de la muestra, como puede apreciarse en el gráfico 107. Es llamativo el gran aumento registrado en la década 1980-98 respecto a la etapa 1975-79, cuando se alcanzan, respectivamente los valores máximo y mínimo de todo el periodo de estudio. Desciende a menos de la mitad el porcentaje de 1990-99 y vuelve a subir, duplicando el valor anterior, en el bianual 2000-01, con lo que termina de perfilarse una trayectoria de gran desigualdad.

Existe una correspondencia sólo parcial entre los hechos de actualidad ferroviaria pertenecientes al ámbito técnico-industrial acaecidos en las diferentes etapas que componen el periodo de estudio y las fluctuaciones que en plano informativo presenta este mismo tema. Teniendo en cuenta que la década de los ochenta es la que posee mayores porcentajes informativos, podemos encontrar un relativo paralelismo entre ello y el proceso de privatización de la industria nacional de construcción ferroviaria que comenzó a mediados de estos años y se sustanció al inicio de la década siguiente. Sin embargo, ciñéndonos a lo publicado en *Abc*, encontramos que durante estos años este aspecto no es el más tratado dentro del tema técnico-industrial, sino otros no relacionados con aquél.

Por su parte, el número de noticias generadas por el sector industrial ferroviario no decayó apreciablemente durante la década de los noventa, cuando mientras sí lo

hicieron los porcentajes informativos que barajamos. Por ejemplo, en los años noventa la empresa Talgo, principal protagonista de esta área temática, aumentó de forma considerable su presencia en los mercados ferroviarios exteriores, Mayor paralelismo hayamos entre la densidad de hechos de este tema y el aumento del número de referencias sobre el mismo en la etapa 2000-01, cuando al calor de la avalancha de proyectos de alta velocidad que baraja el Ministerio de Fomento, Talgo da a luz su tren apto para 350 km/h; esto coincide con la celebración del 50 aniversario y una reestructuración interna de la empresa.

GRÁFICO 108: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



En el gráfico 108 se puede visualizar la posición relativa de esta área temática respecto al resto de las contempladas en este análisis, estando ubicada en sexto lugar en función a su porcentaje de textos informativos. No se encuentra, por tanto, entre los temas ferroviarios que más espacio ocupan, debido a sus características más especializadas, que hace más complejo su tratamiento periodístico, ya que sus contenidos no tienen el sentido de utilitarismo inmediato o el componente de actualidad

urgente que sí poseen otro tipo de temas como, por ejemplo, *Servicios ferroviarios* o *Sucesos*.

El desglose temático del área *Técnica e industria* permite clasificar a las informaciones que tratan este aspecto ferroviario en diferentes apartados. El primero de ellos es *Material rodante* (código 6.A), donde se encuadran los items que dan noticia sobre el desarrollo tecnológico de los diferentes elementos mecánicos o eléctricos que de las locomotoras o el material remolcado, tales como sistemas de propulsión y tracción, elementos de rodamiento y suspensión, elementos de frenado, equipos informáticos, diseño interior y exterior, etc. En paralelo al anterior, el apartado *Material fijo e instalaciones* (código 6.B) se dedica a las informaciones que desde una perspectiva técnica refieren los avances aplicados en el campo de la superestructura e infraestructura ferroviaria, tales como elementos de vía, señalización, electrificación, comunicaciones, obras de ingeniería, etc.

El apartado *Proyectos y ensayos* (código 6.C) engloba a las informaciones que dan noticia de las realizaciones experimentales de la industria ferroviaria en cualquiera de los terrenos que le son propios, tales como prototipos de señalización, sistemas de control de la circulación o de la vía, pruebas de velocidad de trenes, etc. Conviene aclarar que se incluyen en este apartado las informaciones referidas al material ferroviario cuando se encuentra en fase de proyecto, con independencia de que finalmente se lleve a cabo o no su puesta en marcha en explotación.

Gestión industrial (código 6.D) es el apartado donde se clasifican las informaciones que tratan sobre los aspectos organizativos de las empresas ferroviarias, tanto a nivel sectorial como individual. Entran aquí la planificación estratégica, los cambios directivos o de personal, las operaciones bursátiles y financieras, los procesos de agrupamiento, privatización, fusión o adquisición de empresas, el cierre o la puesta en marcha de nuevas compañías, o la creación o mejora de plantas industriales.

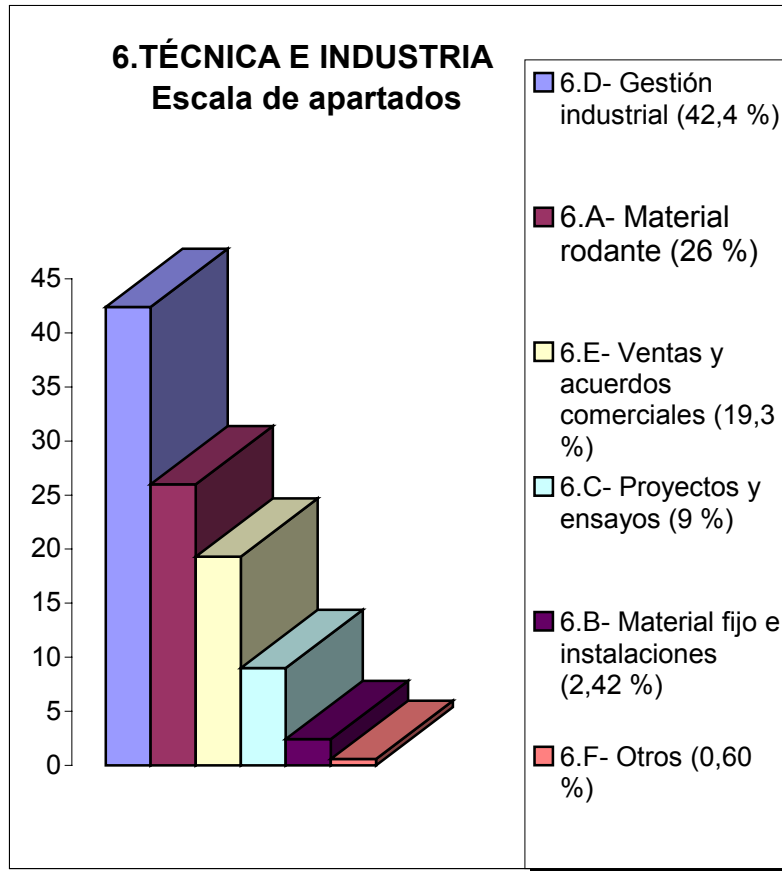
El suministro de equipos a las compañías explotadoras de servicios ferroviarios es la finalidad a la que se encaminan las actividades de las empresas industriales ligadas a este sector del transporte. La venta de sus productos (locomotoras, vagones, señales, carriles, etc.) tiene lugar a partir de relaciones comerciales, ya sea en el mercado

nacional o en el extranjero, y este es el aspecto central que abordan las informaciones encuadradas dentro del apartado *Ventas y acuerdos comerciales* (código 6.E).

Al igual que el resto de las áreas temáticas que componen este estudio, ésta posee un último apartado genérico denominado *Otros* (código 6.F), en el que se catalogan las informaciones de este tema que tocan aspectos diferentes a los contemplados en el resto de los explicados anteriormente.

B.- Análisis por apartados

GRÁFICO 109: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



El apartado *Gestión industrial* se lleva casi la mitad del porcentaje de informaciones de esta área temática, como refleja el Gráfico 109. Detrás figura el apartado *Material Rodante*, y le sigue *Ventas y acuerdos comerciales*, mientras que el resto de los apartados figuran con un valor porcentual muy inferior. Todos ellos serán analizados a continuación en orden descendente, el mismo que aparece en el gráfico de referencia.

Apartado 6.D: *Gestión industrial*

TABLA 53: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 2 | 40 (2/5) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 42 | 47,1 (42/89) | 2,92 (42/1434) |
| 1990-1999 | 18 | 35'2 (18/51) | 0'81 (18/2212) |
| 2000-2001 | 8 | 40 (8/20) | 1,88 (8/424) |
| Total 1975-2001 | 70 | | |
| % sobre total del área temática: 42,4 (70/165) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 1,56 (70/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Gestión industrial* es el que posee mayor número de informaciones dentro del tema *Técnica e industria ferroviaria*. Como recoge la Tabla 53, respecto a su área temática le corresponde el 42,4 por ciento (70 ítems sobre 165), y su proyección numérica sobre el total de la muestra (70 ítems sobre 4474) se cifra en el 1,56 por ciento.

El mayor interés informativo hacia este aspecto se debe, por un lado, a la incidencia política del mismo, pues a fin de cuentas el sector ferroviario español ha estado sometido desde siempre, aunque de forma más o menos manifiesta, a la tutela gubernamental. La propia administración pública fue propietaria de importantes compañías constructoras de material rodante, y por encima de ello, al tener el poder regulador del sistema ferroviario y su control funcional a través de RENFE y FEVE, condiciona totalmente, muchas veces por criterios de índole política, el funcionamiento y las estrategias de las empresas privadas de este ámbito del transporte. Por otra parte, debido a las elevadas sumas de dinero público que recaen de una u otra forma en el ferrocarril, la gestión de las industrias ferroviarias tiene una incidencia económica significativa, lo que también explica la mayor atención que le dedica la prensa.

Totales por etapas

GRÁFICO 110- Porcentajes relativos al área temática

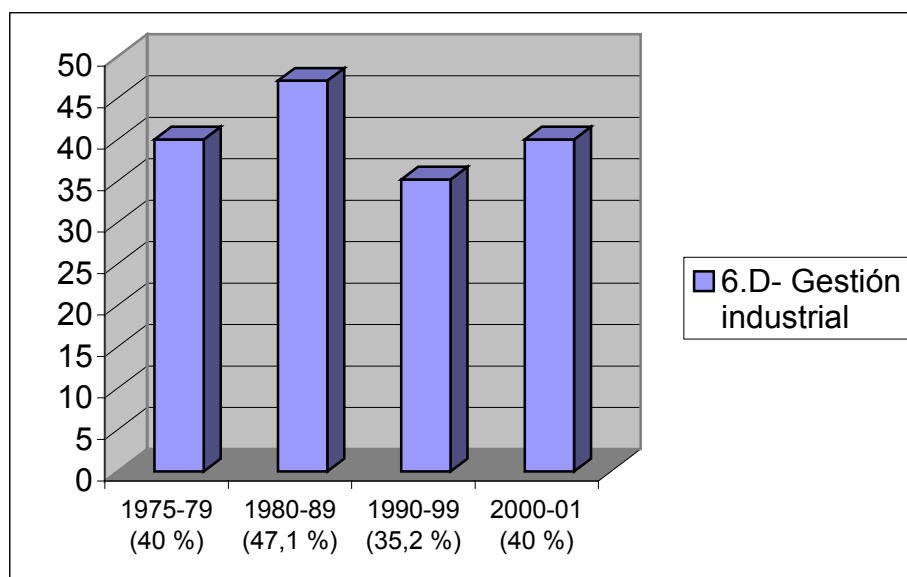
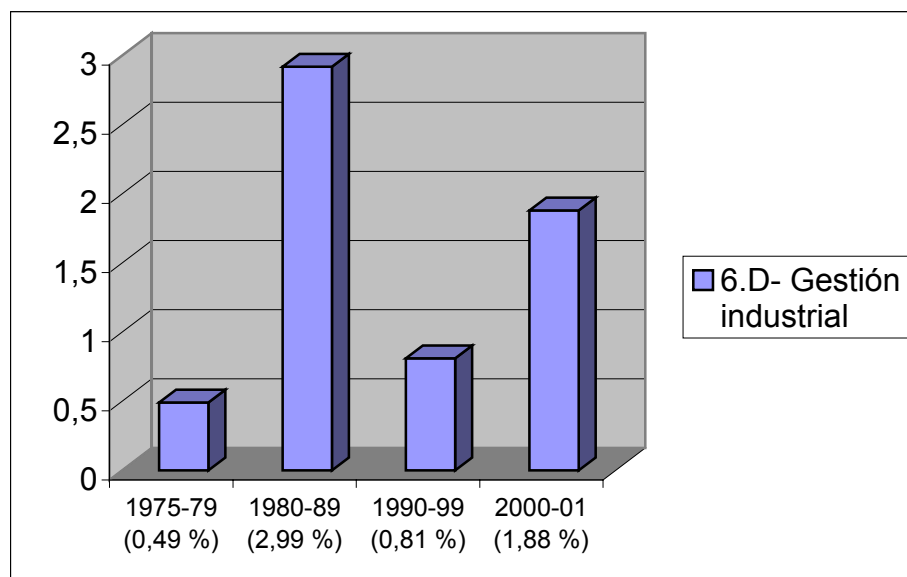


GRÁFICO 111- Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución de *Gestión industrial* en las cuatro etapas temporales que integran el periodo de estudio muestra idénticas tendencias en alzas y bajas, pero en diferentes proporciones, según la comparemos con el resto de apartados del tema que nos ocupa (Gráfico 110) o tomemos como referencia el total de la muestra (Gráfico 111). Ambos diagramas coinciden en marcar el máximo valor porcentual de todo el periodo en la etapa 1980-89. Este dato es coherente con el hecho de que en la segunda mitad de esta década se inició la privatización de las empresas constructoras de material rodante de

titularidad estatal -MTM, ATEINSA y MACOSA-, que culminó con su enajenación por parte del INI a la firma francesa GEC-Alsthom, a su vez ganadora del concurso para suministrar los trenes de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, pues ambos asuntos formaron parte de la misma negociación por deseo gubernamental. Este proceso tuvo un puntual seguimiento por parte de los medios informativos, y en concreto de *Abc*, tanto por su importancia económica como por su aspecto político, del que más tarde se derivaron temas de corrupción.

La desigual distribución temporal que presentan los porcentajes correspondientes a las informaciones de este apartado puede asociarse a la dinámica normal de la actividad empresarial, aunque algunos hechos del contexto ferroviario repercuten de forma clara en la gestión de estas empresas. Así por ejemplo, la adjudicación en el año 2001 del contrato de material rodante para el AVE Madrid-Barcelona tuvo una incidencia en la órbita gerencial de las empresas del ramo radicadas en España, ya que dio lugar a la creación de asociaciones y acuerdos entre las mismas, lo que se corresponde con el aumento del porcentaje de este apartado respecto al conjunto de informaciones de la muestra, como indican los gráficos 110 y 111.

| Apartado 6.A: <i>Material rodante</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 54: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 26 | 29,2 (26/89) | 1,81 (26/1434) |
| 1990-1999 | 9 | 17'6 (9/51) | 0'40 (9/2212) |
| 2000-2001 | 8 | 40 (8/20) | 1'88 (8/424) |
| Total 1975-2001 | 43 | | |
| % sobre total del área temática: 26,0 (43/165) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0,96 (43/4474) | | | |

Totales generales

Los 43 items clasificados en *Material rodante* representan el 26 por ciento del área temática *Técnica e industria ferroviaria*, según refleja la Tabla 54, lo que la sitúa en segundo lugar dentro de la escala de apartados representada en el gráfico 52. El porcentaje correspondiente a los items mencionados respecto al total de la muestra desciende a la cifra del 0,96, lo que supone que este apartado no posee una gran relevancia desde el punto de vista cuantitativo en el conjunto temático de la información sobre ferrocarriles.

Totales por etapas

GRÁFICO 112- Porcentajes relativos al área temática

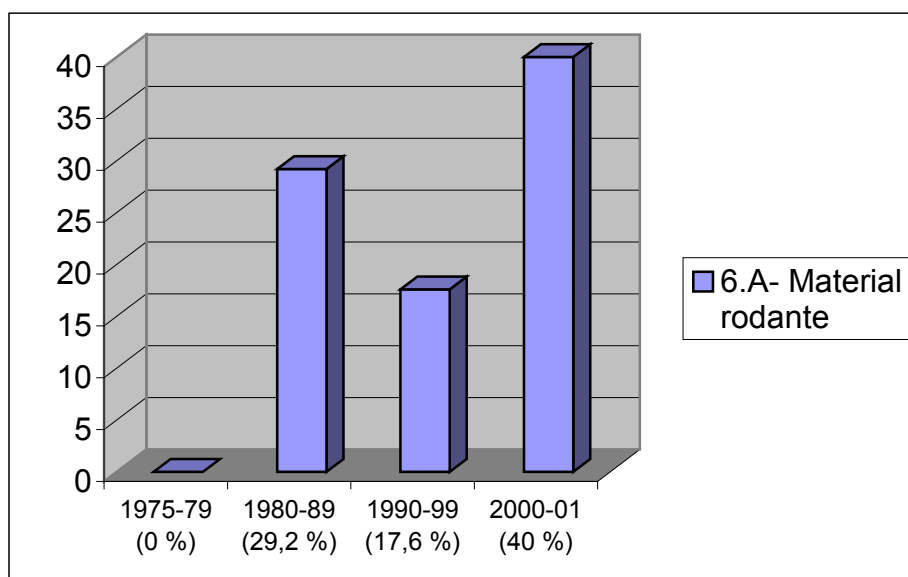
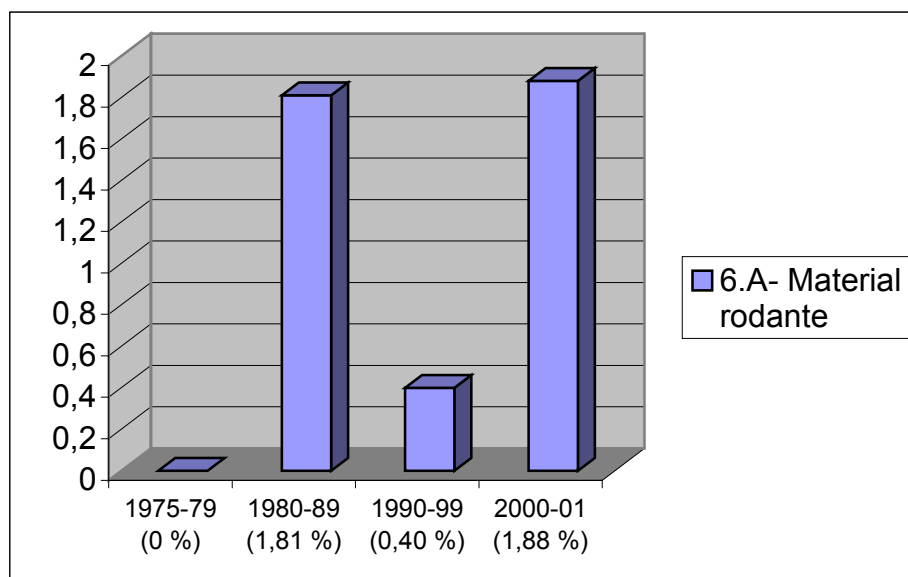


GRÁFICO 113- Porcentajes sobre el total de informaciones



La evolución del número de informaciones de este apartado muestra una tendencia similar con referencia al resto de los de su misma área temática (Gráfico 112) y al total de la muestra (Gráfico 113). Obsérvese que en ambos casos hay una manifiesta desigualdad de porcentajes entre unas etapas temporales y otras, si bien la proporcionalidad de las mismas presenta leves diferencias entre los dos gráficos. Partiendo de un valor nulo en la etapa 1975-79, se produce un gran ascenso en 1980-89,

cuando se registra el segundo mayor valor porcentual. Desciende de forma considerable el porcentaje en la década de los noventa y, también en las dos referencias gráficas, sube hasta el valor máximo de todo el periodo en la etapa bianual 2000-01.

Durante todo el espacio temporal que contempla este trabajo, la tecnología de material rodante ferroviario se ha perfeccionado en nuestro país de manera progresiva, lo que no coincide en absoluto con la desigualdad numérica de las informaciones que aluden a ello. Llama especialmente la atención la cantidad de informaciones dedicadas a la empresa *Eurotren Monoviga*, que construyó un prototipo de tren monorraíl en los años ochenta, y a la que el diario *Abc* prestó un gran apoyo, aunque esta firma no desarrolló ningún proyecto importante.

En este campo la compañía Talgo es, sin duda, el principal exponente empresarial, mientras la introducción de redes de alta velocidad ha sido el hecho que más ha estimulado la incorporación de material con tecnología más avanzada. Ambos referentes, Talgo y la alta velocidad, tienen gran protagonismo en las informaciones registradas en este apartado, de manera especial en las pertenecientes a los años 2000-01, pues en esta etapa tuvo lugar la presentación del tren Talgo apto para 350 km/h, que ganó el concurso para la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.

Apartado 6.E: Ventas y acuerdos comerciales

TABLA 55: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 1 | 20 (1/5) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 13 | 14,6 (13/89) | 0,90 (13/1434) |
| 1990-1999 | 14 | 27'4 (14/51) | 0'63 (14/2212) |
| 2000-2001 | 4 | 20 (4/20) | 0,94 (4/424) |
| Total 1975-2001 | 32 | | |
| % sobre total del área temática: 19,3 (32/165) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0,71 (32/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones sobre *Ventas y acuerdos comerciales* se sitúan por su valor cuantitativo en la zona media de la escala de apartados del tema *Técnica e industria ferroviaria*. Pertenecen a esta apartado 32 items, que proyectados sobre los 165 de toda el área temática suponen el 19,3 por ciento, según consta en la Tabla 55. Aquí se observa también que las anteriores cifras equivalen al 0,71 por ciento respecto al total de informaciones de la muestra, lo que indica que el peso numérico de esta apartado proyectado sobre el conjunto no tiene un gran relieve.

Totales por etapas

GRÁFICO 114- Porcentajes relativos al área temática

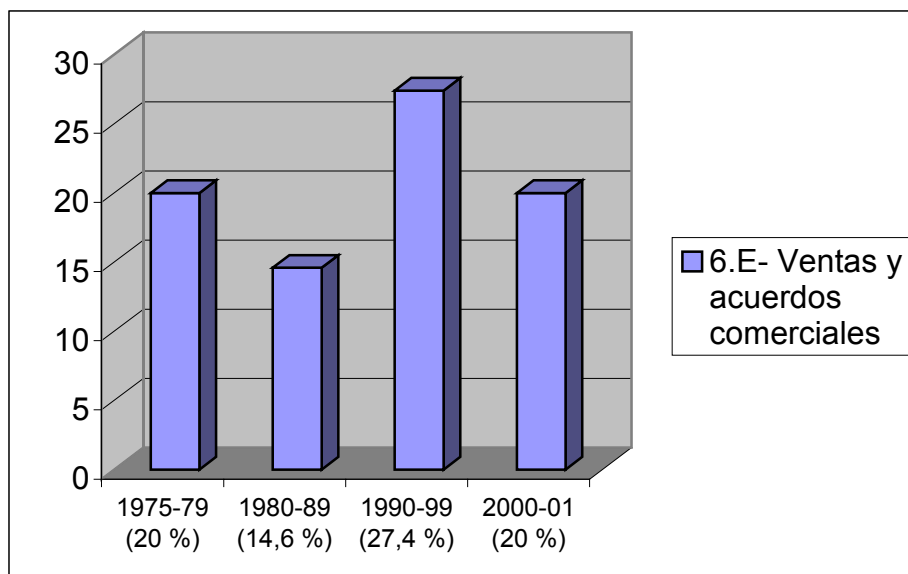
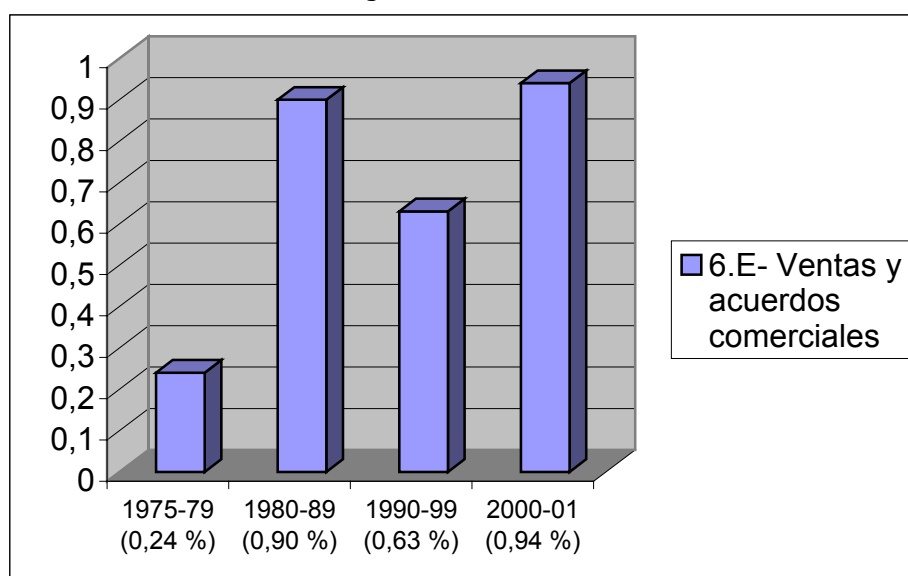


GRÁFICO 115- Porcentajes sobre el total de informaciones



Los porcentajes del apartado *Ventas y acuerdos comerciales* presentan en las mismas etapas del periodo de estudio una tendencia contraria tomando como referencia el resto de las informaciones de su misma área temática (Gráfico 114) o al total de informaciones de la muestra (Gráfico 115): cuando en una evolucionan en sentido descendente, en la otra ascienden, y así sucesivamente. Además, comparando las

tendencias reflejadas en el Gráfico 114 con las del Gráfico 107, que dibuja la evolución del área temática *Técnica e industria ferroviaria*, se observa que este apartado se comporta también en sentido contrario que el tema al que pertenece.

Estas divergencias imposibilitan hacer una lectura unitaria de los resultados obtenidos para buscar su correspondencia con los hechos acontecidos en los mismos tramos temporales. Por ello estimamos, como en casos análogos, que resulta más claro contemplar la tendencia sobre el total de la muestra, y en tal sentido se observa que las dos etapas con mayor porcentaje son 1980-89 y 2000-01. Durante la primera de ellas el hecho más importante dentro del tema específico de *Ventas y acuerdo comerciales* fue la estrategia de expansión en los mercados ferroviarios internacionales emprendida por la empresa Talgo, en colaboración con RENFE, que dio lugar a la venta o alquiler de trenes en Estados Unidos, Alemania y otros países. Los años 2000-01 registran, por su parte, el mayor porcentaje numérico del periodo estudiado, lo que coincide con la resolución del contrato para el suministro de trenes para la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, en torno al cual giran casi todas las noticias de este apartado.

| Apartado 6.C: <i>Proyectos y ensayos</i> | | | |
|--|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| TABLA 56: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Periodo temporal</u> | <u>Nº Items</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total periodo</u> |
| 1975-1979 | 2 | 40 (2/5) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 5 | 5,6 (5/89) | 0,34 (5/1434) |
| 1990-1999 | 8 | 15,6 (8/51) | 0,36 (8/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 15 | | |
| % sobre total del área temática: 9 (15/165) | | | |
| % sobre el total absoluto de items: 0,33 (15/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Proyectos y ensayos* ocupa en cuarto lugar en porcentaje de informaciones entre los seis que forman parte del área temática. Los 15 items registrados representan el 9 por ciento del tema *Técnica e industria ferroviaria*, y equivalen a un porcentaje del 0,33 respecto al total de informaciones de la muestra, como está recogido en la Tabla 56.

No es un aspecto temático muy tratado desde el punto de vista informativo, pues buena parte de la industria ferroviaria que radica en España funciona bajo patente, y se limita a construir material ya experimentado en los países dueños de dicha patente. La empresa Talgo es una de las excepciones, si bien ésta se dedica únicamente a la construcción de material remolcado de diseño propio, mientras que la tecnología de sus locomotoras procede de constructores extranjeros. También la compañía CAF posee una línea de tecnología propia, centrada en elementos de rodadura de los trenes. Talgo y CAF realizan, por tanto, trabajos de proyección técnica. Respecto a las pruebas y ensayos de velocidad, RENFE suele efectuarlas de forma continua, pero especialmente motivo de la puesta en marcha de material nuevo o inauguración de líneas, electrificaciones, sistemas de señalización o circulación, etc., pero sólo tienen trascendencia informativa las más significativas y exitosas, cosa que es comprensible por una cuestión de imagen.

Totales por etapas

GRÁFICO 116- Porcentajes relativos al área temática

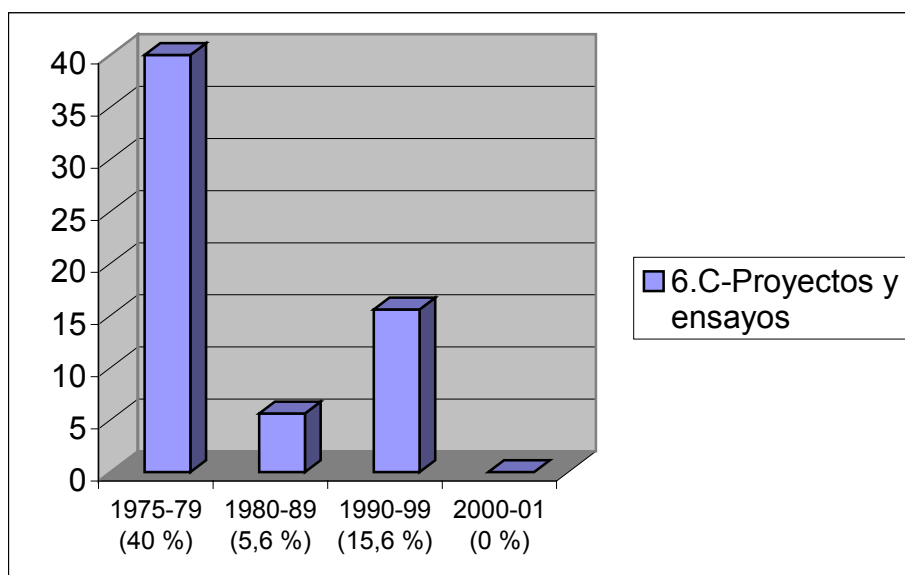
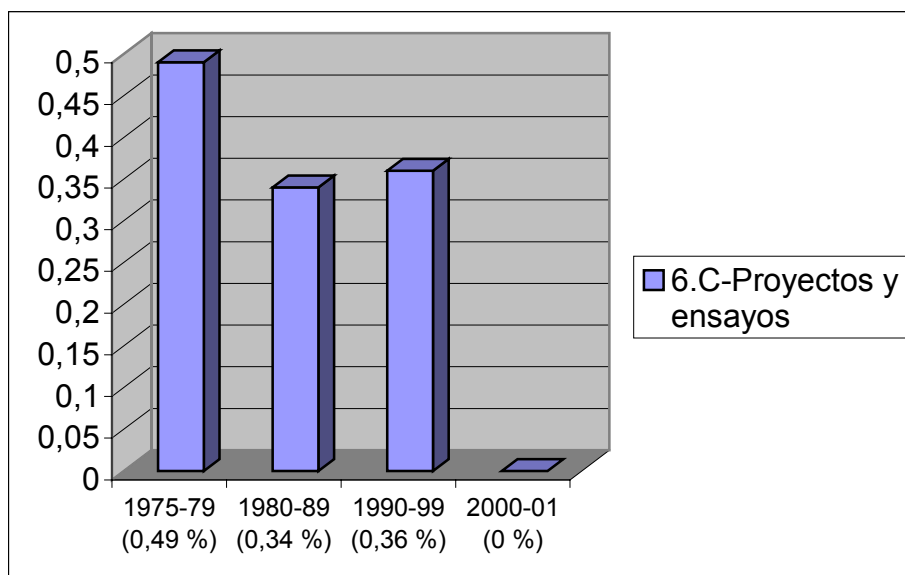


GRÁFICO 117- Porcentajes sobre el total de informaciones



Los gráficos 116 y 117 dibujan por igual, aunque con proporcionalidad diferente, la irregularidad de la evolución de los porcentajes de este apartado a lo largo de las cuatro etapas que componen el periodo de estudio. Se observa que en las tres primeras etapas las diferencias porcentuales no son tan acentuadas en la referencia comparativa con el total de la muestra (Gráfico 117), mientras que existe una acentuada desigualdad respecto a los demás apartados del área *Técnica e industria ferroviaria*

(Gráfico 116). La etapa 1975-79 registra el mayor porcentaje de informaciones sobre “Proyectos y ensayos” de todo el periodo de estudio, que cae de forma clara en 1980-89 y vuelve a subir en 1990-99, para descender al valor nulo en el lapso bianual 2000-01.

No hay demasiada correspondencia entre las actividades relacionadas con *Proyectos y ensayos* y la evolución de los porcentajes informativos que acabamos de comentar, ya que, por ejemplo, hechos tan significativos como la construcción de un tramo experimental de vía en plaza, o el récord mundial de velocidad con tracción diesel, que fue superado en pruebas por un tren Talgo al alcanzar los 230 km/h en el año 1978, apenas tuvieron eco en la prensa generalista, incluido el diario *Abc*.

Tampoco se justifica la bajada en el número de informaciones en la década de los ochenta, ya que este tipo de pruebas tuvo continuidad, tanto por parte de RENFE como de Talgo. Mayor lógica tiene el incremento informativo de la etapa 1990-99, ya que con la puesta en marcha del AVE Madrid-Sevilla se realizaron numerosas pruebas y, de hecho, en el año 1993 se batió el récord español de velocidad al circular un tren a 356,8 km/h en dicha línea. La falta de informaciones sobre este apartado en los años 2000-01 denota, nuevamente, una escasa concordancia con los hechos, pues tanto RENFE como las empresas constructoras Talgo y CAF realizaron múltiples proyectos y ensayos, especialmente en el ámbito de la alta velocidad y de los sistemas de rodadura con cambio de ancho automático.

| Apartado 6.B: <i>Material fijo e instalaciones</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 57: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 3 | 3,37 (3/89) | 0,20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 1 | 1'96 (1/51) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 4 | | |
| % sobre total del área temática: 2,42 (4/165) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0,08 (4/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Material fijo e instalaciones* es el segundo con menor número de informaciones registradas. Los 4 items que le corresponden representan el 2,42 por ciento del área temática, y únicamente el 0,08 por ciento sobre el total de la muestra, como refleja la Tabla adjunta. Es, en suma, un apartado con escasa importancia numérica tanto en valores absolutos como relativos.

Totales por etapas

GRÁFICO 118- Porcentajes relativos al área temática

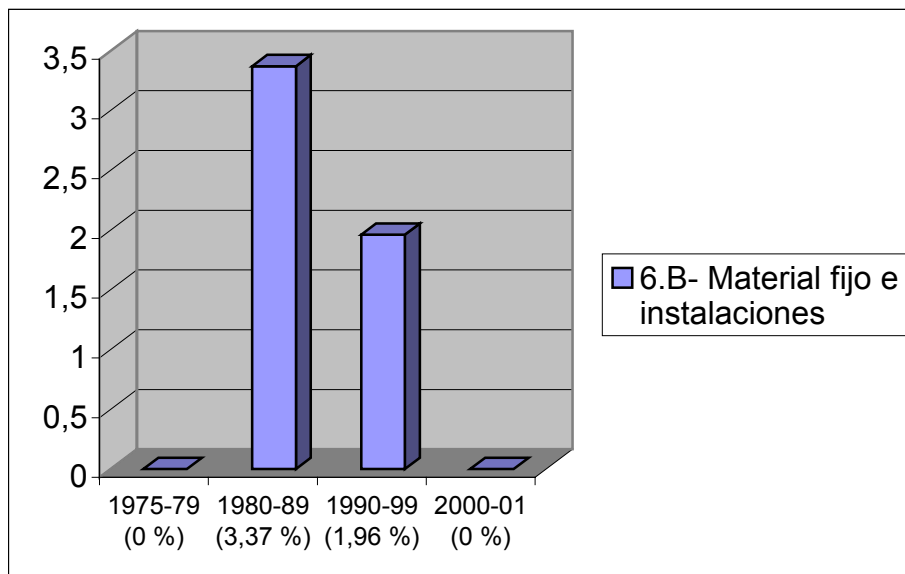
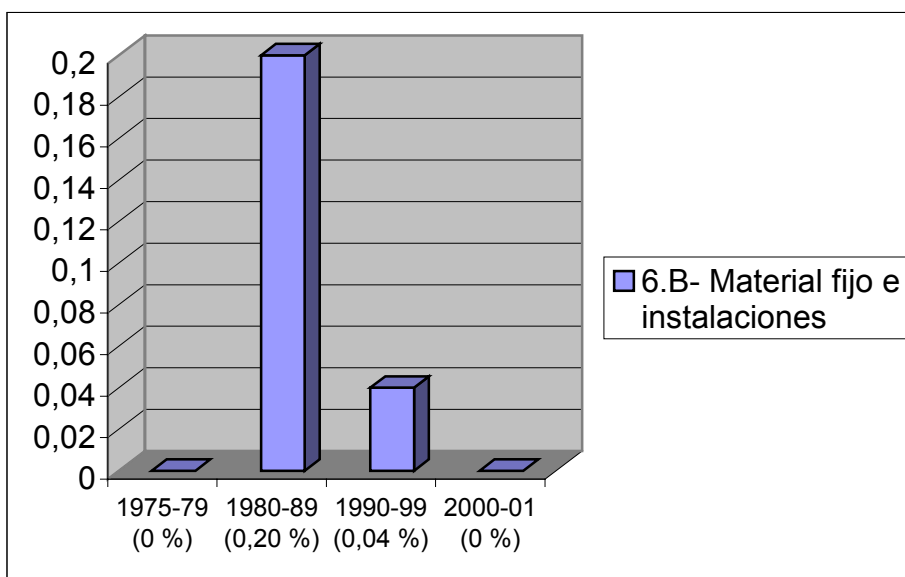


GRÁFICO 119- Porcentajes sobre el total de informaciones



El mayor porcentaje de informaciones de este apartado se da en la etapa 1980-89, como muestran de forma coincidente los gráficos 118 y 119; las mismas fueron publicadas en los años finales de esta década y están relacionadas con la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que se inició en 1988. La única información de este apartado perteneciente a la etapa 1990-99 también se refiere a la alta velocidad, pero de la línea Madrid-Barcelona, que no se inauguró hasta el año 2003.

| Apartado 6.F: <i>Otros</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 58: evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 0 | 0 | 0 |
| 1990-1999 | 1 | 1'96 (1/51) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 1 | | |
| % sobre total del área temática: 0'60 (1/165) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'02 (1/4474) | | | |

Totales generales y por etapas

El apartado genérico *Otros* cuenta únicamente con 1 ítem, que, como indica la Tabla 58, equivale al 0,60 por ciento del área temática y al 0,02 por ciento del total de la muestra. La importancia mínima de este apartado indica que la práctica totalidad de las informaciones de *Técnica e industria ferroviaria* tienen un nítido encuadre temático dentro de los anteriores apartados. Por otro lado, en la tabla adjunta y en los gráficos 6F.1 y 6F.2 se observa que la única información perteneciente a este apartado se publicó a la etapa 1990-99.

GRÁFICO 120- Porcentajes relativos al área temática

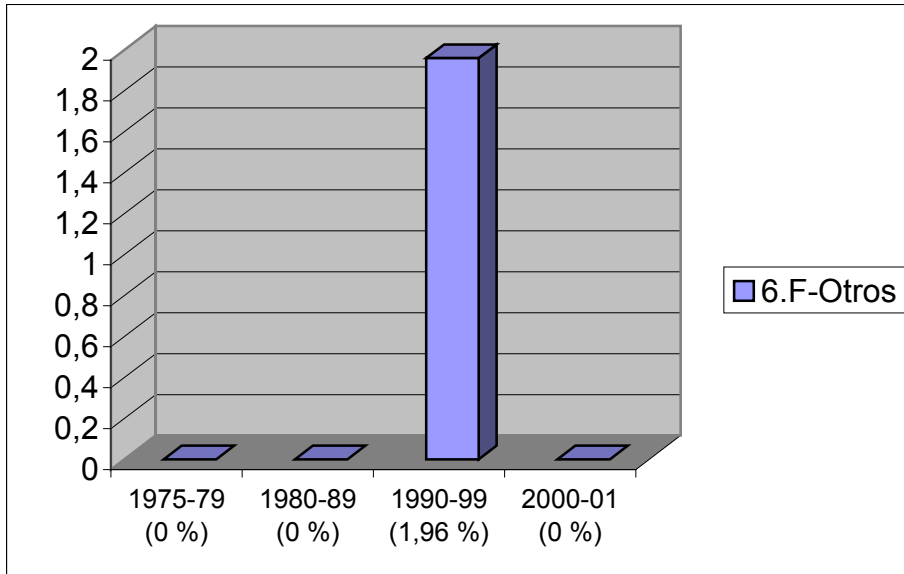
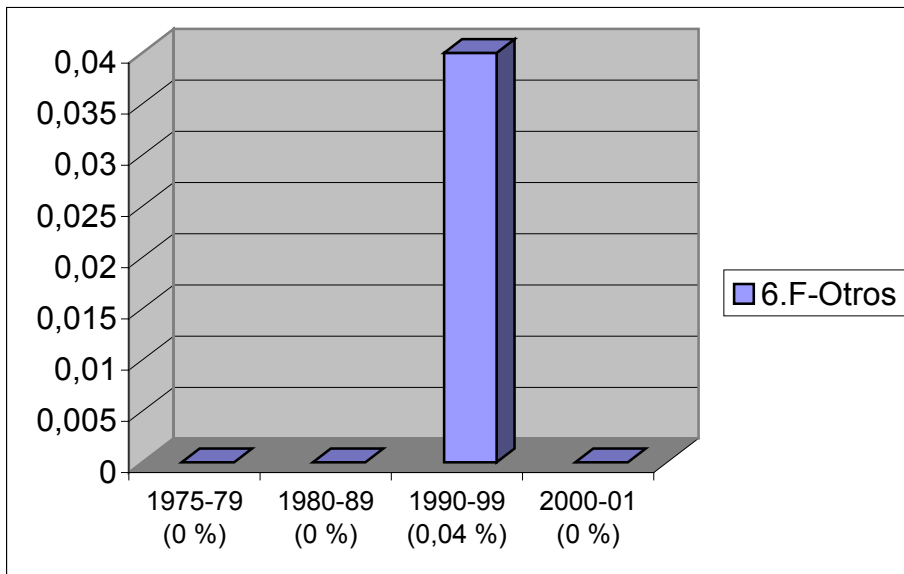


GRÁFICO 121- Porcentajes sobre el total de informaciones



ÁREA TEMÁTICA 8: CULTURA Y TURISMO

| TABLA 59: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|--------------------|-------------------------------|
| <i>ÁREA TEMÁTICA: Cultura y turismo</i> | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Total items</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 11 | 2'72 (11/404) |
| 1980-1989 | 50 | 3'48 (50/1434) |
| 1990-1999 | 67 | 3'25 (67/2212) |
| 2000-2001 | 14 | 3'30 (14/424) |
| Total items 1975-2001 | 142 | |
| % sobre total absoluto de items: 3'17 (142/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

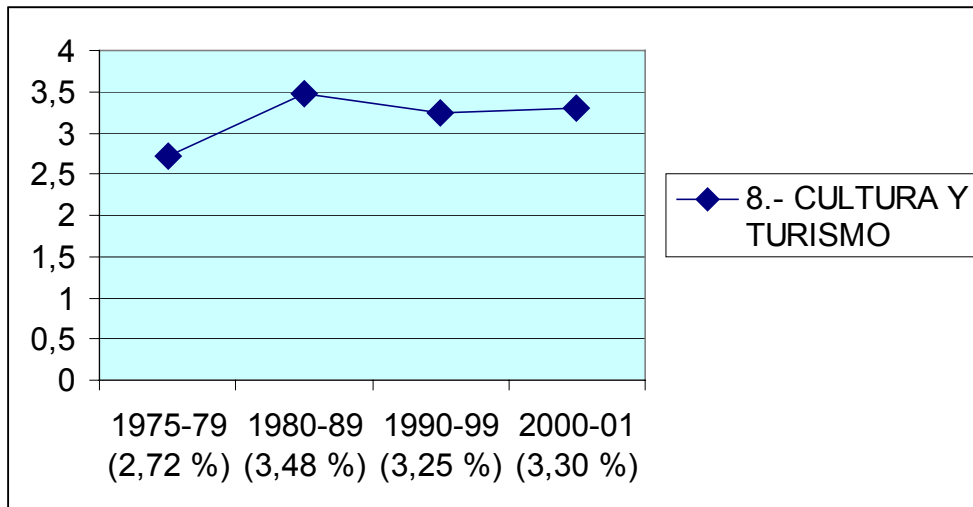
La razón de ser del ferrocarril como medio de transporte de personas y mercancías es ante todo económica, y en tal sentido posee una doble consideración: la de actividad de carácter mercantil que busca una rentabilidad monetaria y, paralelamente, la de servicio público útil para el interés colectivo, es decir, socialmente rentable. Sin embargo, la permanencia del ferrocarril a lo largo de más de siglo y medio ha dado lugar a que, más allá del puro utilitarismo, sea un elemento que forma parte de la vida de las personas desde hace muchas generaciones, y por ello posee una fuerte raigambre socio-cultural, manifestada, por ejemplo, en el campo literario, teatral cinematográfico o audiovisual.

El tren es motivo de interés o diversión en sí mismo desde cualquiera de sus múltiples facetas, ya sea el gusto por la investigación de su evolución técnica, de las locomotoras, líneas o estaciones, o por el gusto del viajar no ya por la simple necesidad de desplazarse, sino por disfrutar del viaje en sí mismo. En este mismo sentido han surgido en nuestro país (si bien en mucha menor escala que en otros países occidentales) numerosas asociaciones de amigos del ferrocarril, en las que, además de cultivarse la investigación técnica e histórica, se llevan a cabo otras actividades como la fotografía, la edición de boletines informativos y otras publicaciones, o el modelismo. La creación de varios museos ferroviarios de titularidad pública, alguno de los cuales dispone de material histórico con el que se realizan viajes turísticos, constituye otro de los factores

importantes del actual contexto cultural ferroviario, ello a pesar de su escasez numérica, pobreza de medios y, en algunos casos, controvertida gestión.

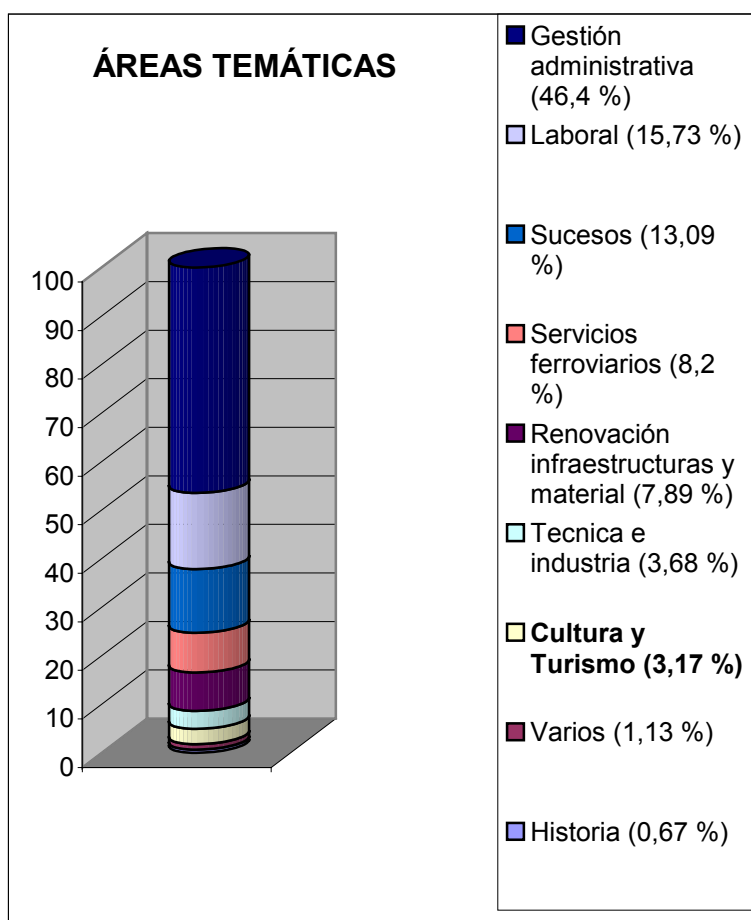
Desde el punto de vista de los fines que persigue este trabajo, y dada su especificidad, nos interesa clasificar las informaciones sobre estas manifestaciones culturales que giran en torno al ferrocarril dentro de un área temática particular, denominada “Cultura y turismo”.

GRÁFICO 122: Evolución del área temática sobre el conjunto de la muestra



Dentro de los reducidos porcentajes en los que, como ya se ha comentado, se mueve esta área temática, el Gráfico 122 pone de manifiesto que en las diferentes etapas en que se divide nuestro periodo de estudio no ha habido grandes diferencias en el número de informaciones, si bien se observa un incremento mayor en la década 1980-89, cuando se alcanza el 3'48 por ciento sobre el total de la muestra. Este aumento se debe esencialmente, y como luego veremos, a la puesta en marcha por aquella época de algunos trenes turísticos y, en menor grado, al asentamiento o creación de varios museos ferroviarios. En las dos últimas etapas del estudio se mantienen los porcentajes con ligera variación a la baja, aunque las cifras son muy parecidas.

GRÁFICO 123: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



El Gráfico 123 permite relacionar el porcentaje de informaciones pertenecientes al área temática que nos ocupa con los del resto de temas informativos. Se observa que *Cultura y turismo* posee el 3,17 por ciento del total, lo que implica que es el tercer menor tema en importancia numérica, con 142 ítems sobre los 4474 de toda la muestra. Este corto valor numérico se puede interpretar teniendo en cuenta que, en general, los temas culturales no ocupan grandes espacios en la prensa diaria, y aún menos aquellos de tipo especializado o minoritario, como son los relacionados con el ferrocarril.

La variedad de aspectos culturales y turísticos que existen alrededor del ferrocarril es la causa de que hayamos estimado conveniente dividir este tema en siete apartados. El primero de ellos es *Museos ferroviarios* (código 8.A), en el que están adscritas las informaciones que dan noticia de los diferentes hechos relacionados con la

organización, funcionamiento y gestión de fondos patrimoniales de estas instituciones, que en nuestro país son propiedad de patronatos o fundaciones de titularidad pública, ya de ámbito estatal o autonómico.

La circulación de trenes turísticos es una actividad en la que se integra el propio placer del viaje con otras facetas de interés cultural, pues por una parte las locomotoras, coches y furgones utilizados suelen ser piezas históricas restauradas, y por otra, dichos trenes recorren zonas de particular belleza paisajística o realizan paradas en ciudades caracterizadas por su riqueza histórica, monumental o incluso gastronómica, en las que normalmente los viajeros participan de actividades de esta índole. Las informaciones relacionadas con este tipo de circulaciones ferroviarias, que normalmente organizan museos o agencias especializadas, figuran en el apartado *Trenes turísticos* (código 8.B).

El apartado *Viajes en ferrocarril* (código 8.C) da cabida a las referencias informativas (normalmente del género reportaje o crónica) centradas en la descripción de itinerarios ferroviarios o en la narración de las impresiones del redactor tras llevar a cabo determinado recorrido en tren, en la que normalmente se reflejan o se glosan los aspectos característicos de este medio de transporte o las sensaciones ambientales experimentadas desde la óptica del viajero.

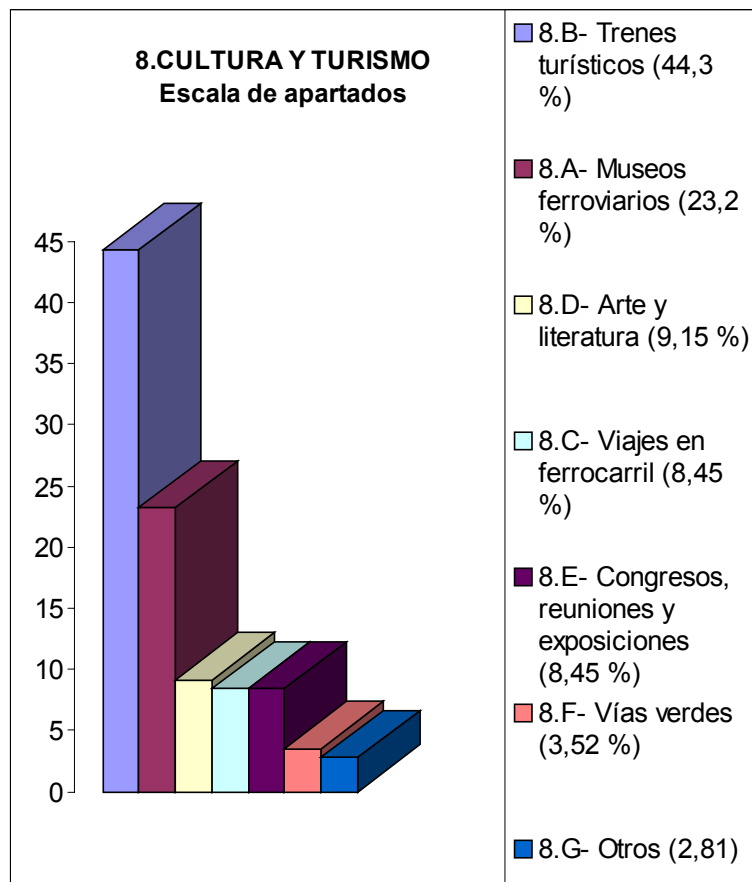
El ferrocarril ha sido motivo central o marco básico de ambiente en numerosas obras artísticas y literarias, desde la pintura al cine, pasando por el teatro o la fotografía. Estas expresiones de carácter netamente cultural dan lugar a concursos, encuentros literarios y otros actos cuya referencias informativas se recogen en el apartado *Arte y Literatura* (código 8.D).

Los estudiosos de la historia y la técnica ferroviaria, los grupos de amigos del ferrocarril y las asociaciones de profesionales que trabajan en este campo del transporte celebran reuniones y congresos para intercambiar y actualizar sus conocimientos y experiencias. El programa de este tipo de encuentros incluye con frecuencia visitas a instalaciones y exposiciones de material móvil. Las informaciones que versan sobre estos dos aspectos de la vertiente técnica de la cultura ferroviaria se clasifican en el apartado *Congresos, reuniones y exposiciones* (código 8.E).

El aprovechamiento de antiguos trazados ferroviarios fuera de uso para la realización de itinerarios en bicicleta ha dado lugar a un particular tipo de turismo en el que predomina el disfrute de los valores de la naturaleza y la práctica del deporte; se trata de una actividad de ocio que en los últimos años ha experimentado un gran desarrollo en nuestro país, donde por desgracia hay numerosas líneas férreas abandonadas. Los recorridos habilitados para esta nueva finalidad reciben el nombre de *Vías Verdes*, denominación que hemos adoptado para clasificar las informaciones relacionadas con la misma, bajo el código 8.F.

Como las demás áreas temáticas del estudio, *Cultura y turismo* cuenta con el apartado *Otros* (código 8.G) para clasificar dentro del mismo las informaciones que tocan aspectos genéricos o con difícil encuadre dentro de los demás apartados.

GRÁFICO 124: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



La gran preponderancia del apartado *Trenes turísticos* queda de manifiesto en el Gráfico 124, pues casi la mitad de los textos informativos registrados en el área temática *Cultura y turismo* pertenecen a él. Esta tendencia hacia una acusada concentración informativa en un solo aspecto del mismo tema se da en casi todos los temas que hemos considerado en el presente análisis.

| Apartado 8.B: <i>Trenes turísticos</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 60: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 22 | 44 (22/50) | 1'53 (22/1434) |
| 1990-1999 | 32 | 47'7 (32/67) | 1'44 (32/2212) |
| 2000-2001 | 9 | 64'2 (9/14) | 2'12 (9/424) |
| Total 1975-2001 | 63 | | |
| % sobre total del área temática: 44'3 (63/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 1'40 (63/4474) | | | |

Totales generales

Este es el apartado con el porcentaje más elevado de informaciones dentro *Cultura y turismo*, con una diferencia de casi el doble respecto al segundo, ya que tiene registrados 63 items de los 142 con que cuenta dicha área temática, lo que supone el 44,3 por ciento, tal como figura en la Tabla 60. La traslación de estas cifras del apartado *Trenes turísticos* en referencia al conjunto de la muestra equivale a un 1,40 por ciento del total. Advertimos en estos datos que, como hemos constatado en otros casos, este apartado posee una importancia cuantitativa proporcionalmente mucho mayor en comparación con su área temática que con el total de informaciones.

La organización de trenes turísticos regulares es un aspecto ferroviario relativamente nuevo en nuestro país, pues comenzó a en el año 1971 con el llamado *Limón Expres*, que circula en la línea de la Costa Blanca alicantina actualmente propiedad de los Ferrocarriles Valencianos, antes perteneciente a Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE). Esta misma compañía lanzó en el año 1983 *El Transcantábrico*, que, como reza su nombre, recorre las regiones de la costa norte. En 1985 RENFE puso en marcha de manera regular el *Tren de la Fresa*, que emplea antiguos coches de viajeros y locomotora de vapor y realiza el trayecto entre Madrid y Aranjuez. Poco después esta misma compañía lanzó otros trenes turísticos, como el *Al-Ándalus*, el *Ciudad Encantada*, el *Murallas de Ávila* etc.; algunos de los cuales circularon durante breve espacio de tiempo.

En fechas más recientes se han puesto en marcha nuevas circulaciones de este tipo en diferentes lugares de España, tanto por iniciativa de los nuevos museos, como por patronatos regionales o provinciales y por asociaciones de amigos del ferrocarril; casi todos estos trenes están formados por material histórico y su circulación es muy variable, aunque normalmente se limita a algunas jornadas concretas o pequeños periodos de tiempo.

A pesar de la irregularidad característica de este tipo de trenes y de su carácter muchas veces local, despiertan con frecuencia la atención de los medios informativos, especialmente cuando circulan con material histórico y máquina de vapor, dado su particular encanto evocador de tiempos pasados. En el caso concreto del diario *Abc* de Madrid, la mayor parte de las informaciones de este apartado tienen como protagonista al mencionado *Tren de la Fresa*, y se han publicado en la sección local.

Totales por etapas

GRÁFICO 125- Porcentajes relativos al área temática

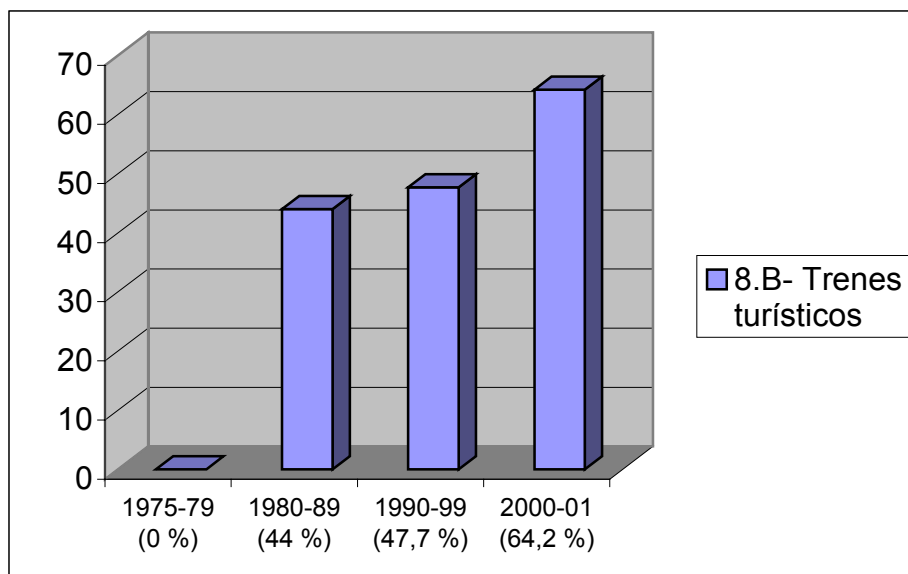
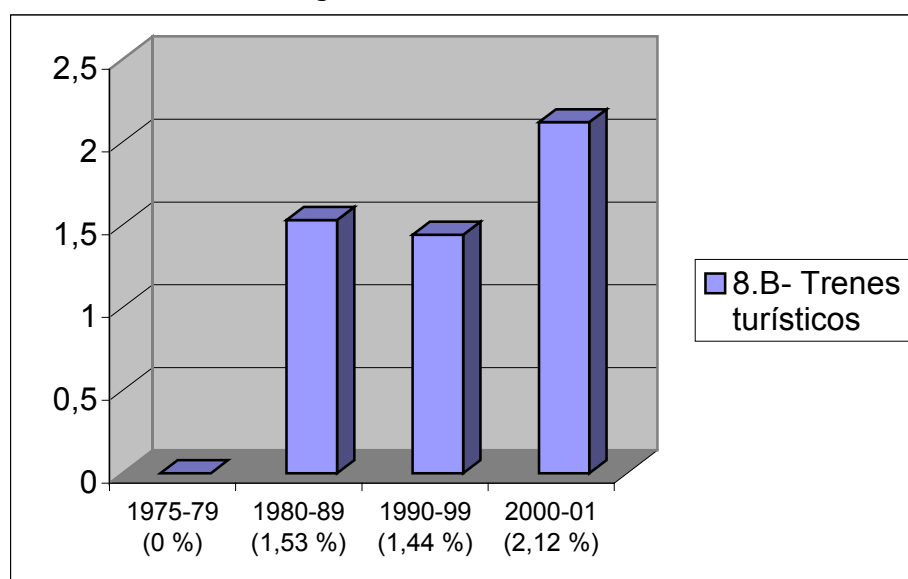


GRÁFICO 126- Porcentajes sobre total de informaciones



La evolución del apartado *Trenes turísticos* con relación al resto del área temática *Cultura y turismo* aparece reflejada en el Gráfico 125, y muestra una trayectoria continuamente ascendente, en la que destaca la gran subida registrada en la década 1980-89 respecto a la etapa anterior. Un ascenso proporcional a éste se observa en la misma etapa del Gráfico 126, que se refiere a la evolución del apartado que nos

ocupa respecto al conjunto de informaciones de la muestra. Este diagrama indica que el porcentaje de informaciones de este apartado baja en la etapa 1990-99, al contrario de lo que aparece en el gráfico anterior, aunque ambos vuelven a coincidir al señalar un ascenso en los años 2000-01.

Tal como señalamos con anterioridad, durante la década de los ochenta se crearon una gran cantidad de trenes turísticos, momento que se corresponde con el gran aumento de informaciones de este apartado. Posteriormente alternó la puesta en marcha de nuevos servicios de este tipo con la supresión de otros, pero respecto a los trenes turísticos ya existentes, las informaciones referentes a la apertura de la temporada del *Tren de la Fresa* se han llevado la mayor parte del porcentaje de este apartado entre los años 1990 y 2001, junto con el llamado *Tren de la Navidad*, que opera desde 1994.

| Apartado 8.A: Museos ferroviarios | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 61: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 9 | 18 (9/50) | 0'62 (9/1434) |
| 1990-1999 | 23 | 34'3 (23/67) | 1'03 (23/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 7'14 (1/14) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 33 | | |
| % sobre total del área temática: 23'2 (33/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'73 (33/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Museos ferroviarios* posee 33 items, por lo que es el segundo en valor numérico dentro de esta área temática, con un 23,2 por ciento, tal como aparece reflejado en el gráfico 8.2. Su valor porcentual respecto a la totalidad de la muestra desciende hasta el 0,73 por ciento, debido al corto peso específico que posee el área *Cultura y turismo* en el conjunto de los temas de la información sobre ferrocarriles.

La importancia informativa de este apartado dentro de su área temática resulta lógica teniendo en cuenta el control absoluto que las administraciones públicas de nuestro país ejercen en todos los campos relacionados con el ferrocarril, entre los que figura la titularidad de los museos ferroviarios. Como además las actividades culturales en torno al tren son mínimas - y pocas veces fruto de la iniciativa privada -, la propia existencia de los museos y los escasos eventos que éstos organizan destacan dentro de un panorama donde domina la atonía. Por otro lado, la gestión del patrimonio de algunos museos ha sido objeto de fuerte polémica por el abandono y falta de cuidado del material adscrito a ellos, lo que ha centrado buena parte del interés de la prensa escrita en general y el diario *Abc* en particular sobre este tema.

Totales por etapas

GRÁFICO 127- Porcentajes relativos al área temática

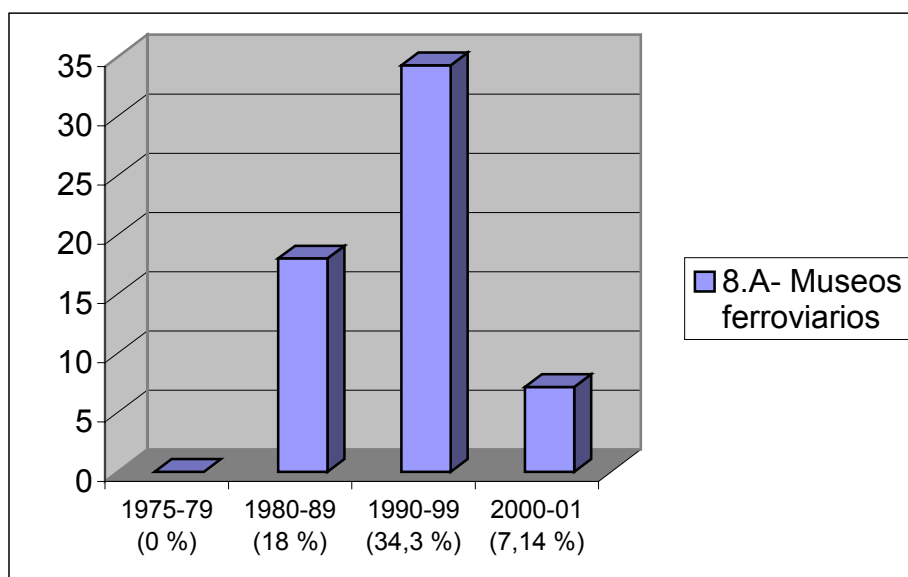
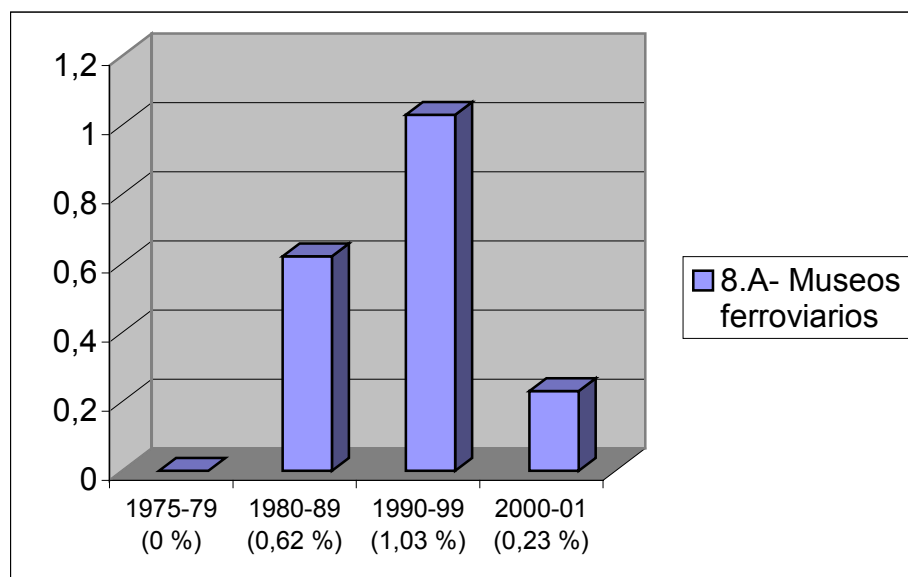


GRÁFICO 128 - Porcentajes sobre total de informaciones



La evolución porcentual recogida en los gráficos 127 y 128 presenta una trayectoria y unas proporciones muy similares, lo que significa que la variación en el número de noticias de este apartado ha tenido una incidencia casi igual tanto con relación a su área temática como al conjunto de la muestra. En ambos casos se observa una gran desigualdad en los porcentajes de las diferentes etapas, alcanzándose el valor máximo en la década 1990-99, con gran diferencia numérica respecto a las demás.

La lectura en paralelo de estos datos informativos y los hechos relacionados con los museos ferroviarios acaecidos en las diferentes etapas que abarca el periodo de estudio arroja una analogía bastante notable. Así, se parte de un valor nulo en la etapa 1975-79, momento en el cual el Museo Nacional Ferroviario no estaba asentado en su sede central de la estación madrileña de Delicias, y la única exposición estable de material histórico en España se encontraba en Vilanova y Geltrú. En la década de los ochenta tiene lugar la definitiva estructuración del Museo Nacional Ferroviario y la apertura al público de sus diferentes sedes, lo que despierta una cierta atención informativa.

Es en la etapa 1990-99 cuando, como hemos visto, se publica un mayor número de informaciones sobre los museos ferroviarios, no tanto por la apertura de algunos de ámbito regional, como el Museo Vasco del ferrocarril o el Museo del Ferrocarril de Gijón, como por la fuerte polémica producida a raíz del desguace, abandono y reparto de varias piezas históricas pertenecientes al fondo del Museo Nacional Ferroviario de Delicias. Pasado este momento de tensión, en el bianual 2000-01 decrece el porcentaje informativo de este apartado de manera espectacular, pues se producen escasas y poco relevantes noticias, como la celebración de alguna jornada de puertas abiertas, reflejo de la propia atonía en que se sumerge el Museo Nacional Ferroviario.

Apartado 8.C: Arte y Literatura

TABLA 62: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 2 | 18'1 (2/11) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 6 | 12 (6/50) | 0'41 (6/1434) |
| 1990-1999 | 5 | 7'46 (5/67) | 0'22 (5/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2002 | 13 | | |
| % sobre total del área temática: 9'15 (13/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'29 (13/4474) | | | |

Totales generales

Las informaciones sobre *Arte y Literatura* conforman el tercer grupo en importancia numérica dentro del tema que nos ocupa. En la Tabla 62 se observa que a este apartado le corresponde el 9,15 por ciento de *Cultura y turismo* (13 items sobre los 142 del total de esta área temática). Con relación al conjunto de informaciones de la muestra analizada, las cifras anteriores suponen el 0,29 por ciento del total, lo que implica que el tema de este apartado es uno de los menos tratados dentro del campo informativo ferroviario.

Totales por etapas

GRÁFICO 129- Porcentajes relativos al área temática

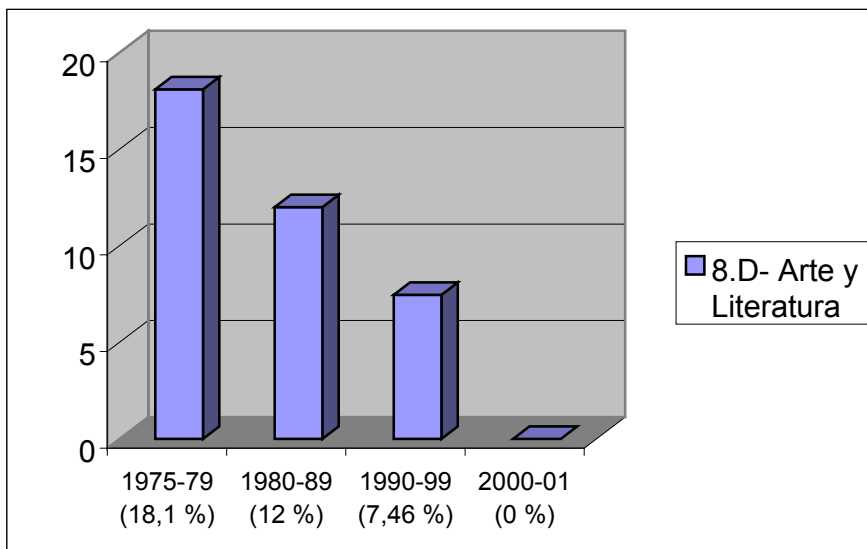
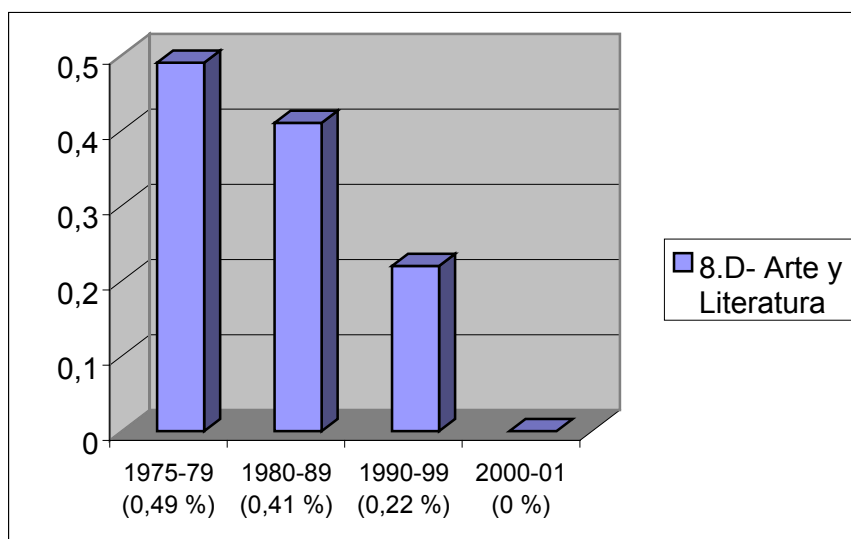


GRÁFICO 130- Porcentajes sobre total de informaciones



La evolución numérica de este apartado en las etapas que componen el periodo de estudio dibuja una trayectoria semejante y una proporción muy parecida, tanto tomando como referencia única el área temática Cultura y turismo como el total de informaciones de la muestra. Conforme se avanza en el tiempo, los porcentajes de ambos gráficos decrecen hasta llegar al valor nulo en la etapa 2000-01. Esta caída revela la propia disminución de este tipo de manifestaciones ligadas al ferrocarril, y el desinterés informativo hacia las mismas.

Apartado 8.C: *Viajes en ferrocarril*

TABLA 63: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 6 | 54'5 (6/11) | 1'48 (6/404) |
| 1980-1989 | 3 | 6 (3/50) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 2 | 2'98 (2/67) | 0'09 (2/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 7'14 (1/14) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 12 | | |
| % sobre total del área temática: 8'45 (12/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'26 (12/4474) | | | |

Totales generales

Viajes en ferrocarril ocupa el cuarto lugar en porcentaje dentro de la escala de apartados del tema *Cultura y turismo*, correspondiéndole un valor del 8'45 (12 items sobre 142 del área temática). Proyectando este mismo número de items sobre el total de la muestra se obtiene el 0,26 por ciento, que sitúa al apartado entre los que poseen una incidencia numérica menor dentro del marco informativo sobre ferrocarriles. Debido a que, por su naturaleza temática, *Viajes en ferrocarril* no está ligado a la “rabiosa actualidad” ni a acontecimientos y celebraciones concretas o trascendentes, tiene escaso gancho noticioso, y quizás en ello estriba su modesto peso cuantitativo.

Totales por etapas

GRÁFICO 131- Porcentajes relativos al área temática

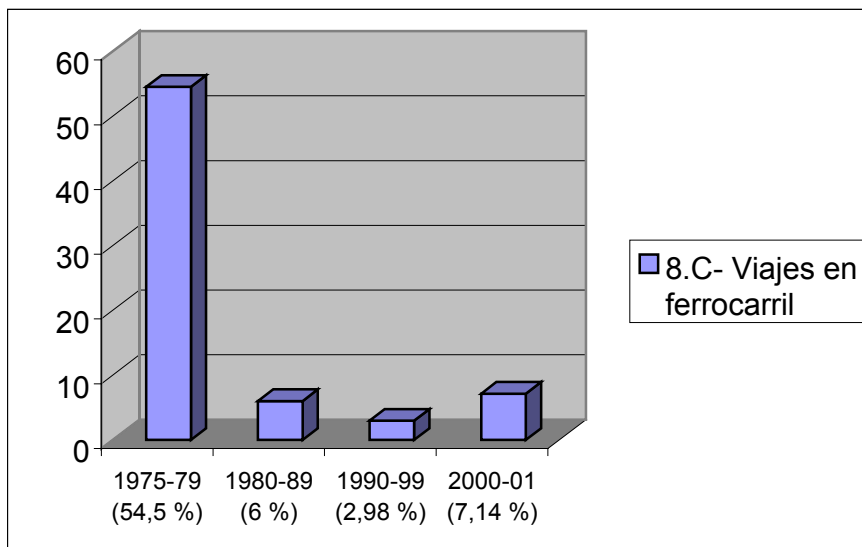
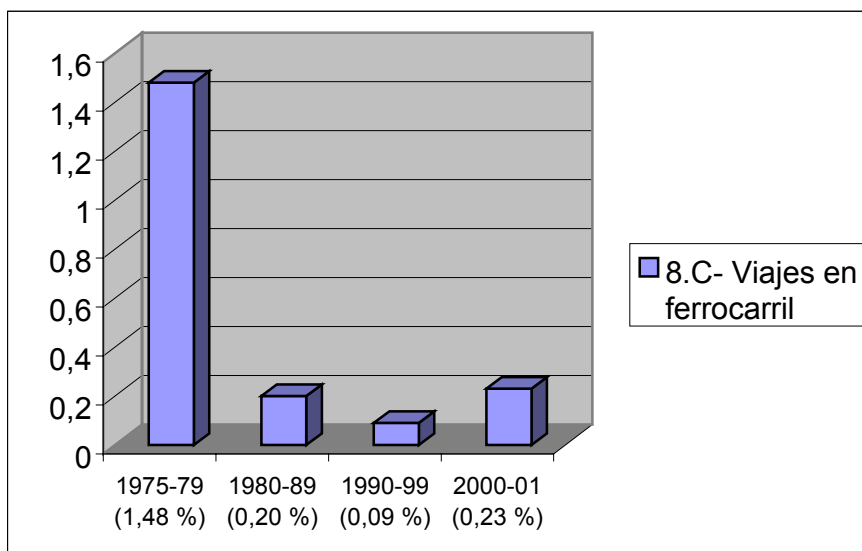


GRÁFICO 132- Porcentajes sobre total de informaciones



Los gráficos 131 y 132 presentan una distribución de porcentajes de idénticas proporciones. A gran distancia de los valores correspondientes a las demás etapas, se sitúan los de 1975-79, y no porque durante estos años se produjera ningún hecho de particular interés, sino por un motivo intrínseco al diario *Abc*, como fue la publicación de una serie de seis reportajes sobre un viaje por diferentes rutas ferroviarias españolas. Las referencias posteriores a este aspecto temático han sido escasas y aisladas.

| Apartado 8.E: Congresos, reuniones y exposiciones | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 64: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 2 | 18,1 (2/11) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 7 | 14 (7/50) | 0'48 (7/1434) |
| 1990-1999 | 3 | 4'47 (3/67) | 0'13 (3/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 12 | | |
| % sobre total del área temática: 8,45 (12/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0,26 (12/4474) | | | |

Totales generales

Como se observa en el Gráfico 59, este apartado comparte con *Viajes en ferrocarril* el cuarto lugar por porcentaje en la escala de *Cultura y turismo*, ya que ambos poseen 12 items y les corresponde el 8,45 por ciento del área temática y, a su vez, el 0,26 por ciento respecto al total de informaciones de la muestra. No tanto la poca frecuencia con que se celebran en nuestro país los actos a los que hace referencia este apartado, sino, sobre todo, su escasa incidencia en las decisiones que afectan a la gestión ferroviaria y, consecuentemente, el poco o nulo eco que tienen en la prensa, es la causa fundamental que explica la modestia de estas cifras.

Totales por etapas

GRÁFICO 133 - Porcentajes relativos al área temática

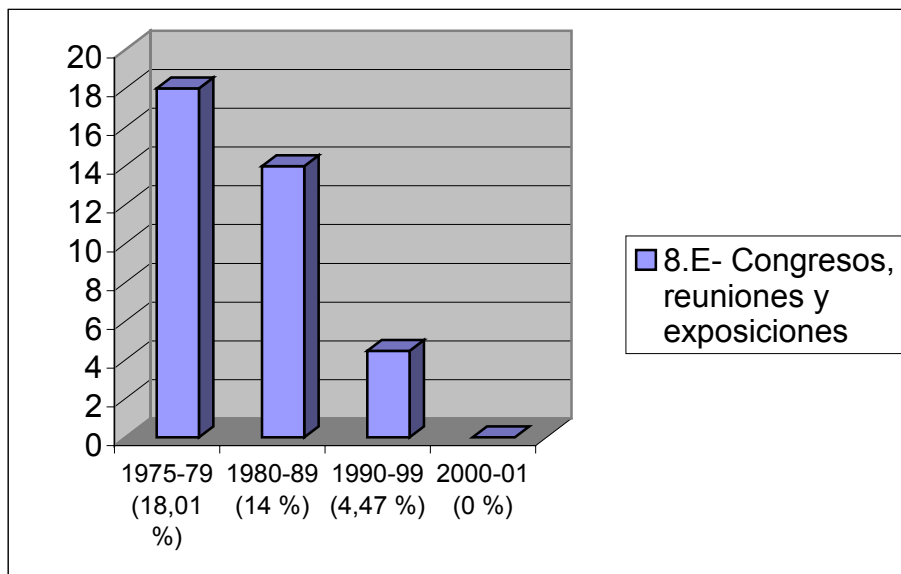
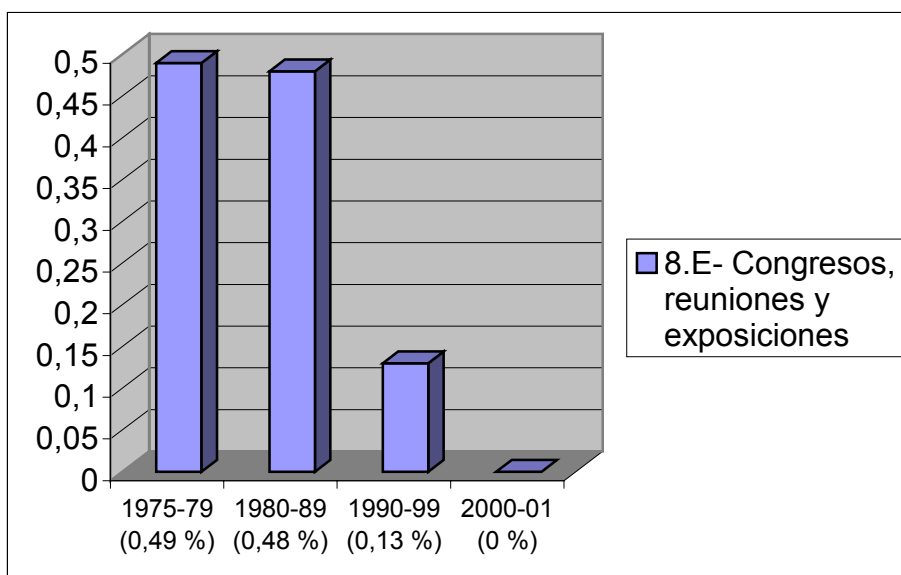


GRÁFICO 134 - Porcentajes sobre total de informaciones



Aunque en diferentes proporciones, los gráficos 133 y 134 presentan una trayectoria muy similar, que marca una línea descendente en los porcentajes de informaciones de este apartado, en la que destaca la gran bajada experimentada en la década 1990-99 y la caída hasta el valor nulo en los años 2000-01. Esto refleja el descenso de este tipo de actos y su menor eco informativo con respecto a otros tiempos.

| Apartado 8.F: <i>Vías verdes</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 65: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 0 | 0 | 0 |
| 1990-1999 | 2 | 2'98 (2/67) | 0'09 (2/2212) |
| 2000-2001 | 3 | 21'4 (3/14) | 0'70 (3/424) |
| Total 1975-2002 | 5 | | |
| % sobre total del área temática: 3'52 (5/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'11(5/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Vías verdes* cuenta con 5 items, que le otorgan el 3,52 por ciento del área temática *Cultura y turismo*, situándolo en penúltimo lugar dentro de la escala que muestra el gráfico 8.2, y representan el 0'11 por ciento respecto al total de informaciones de la muestra. La cortedad de estos valores puede entenderse, por una parte, teniendo en cuenta que, como ya apuntamos, esta actividad deportivo-turística es relativamente novedosa en nuestro país, y por otro que su práctica no posee ni mucho menos un carácter masivo, por lo que concita un corto interés informativo.

Totales por etapas

GRÁFICO 135- Porcentajes relativos al área temática

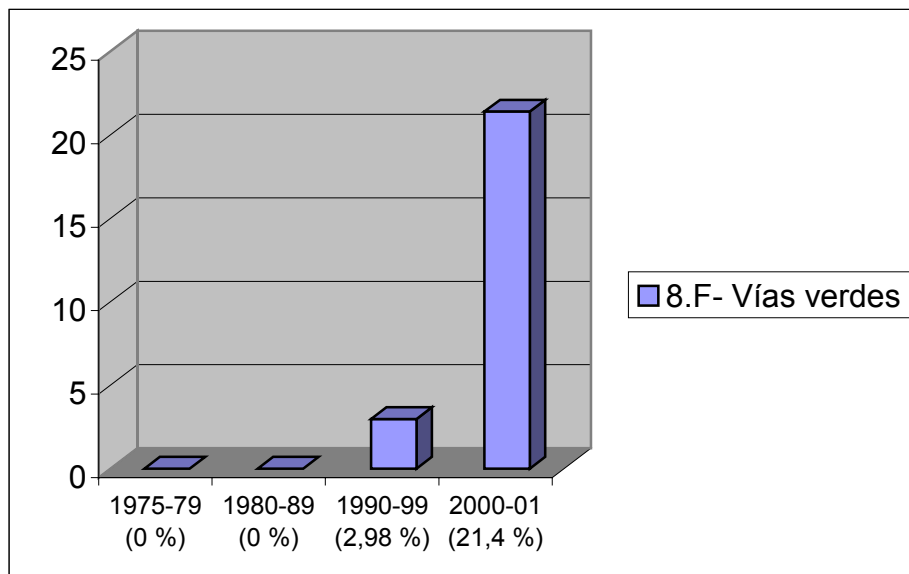
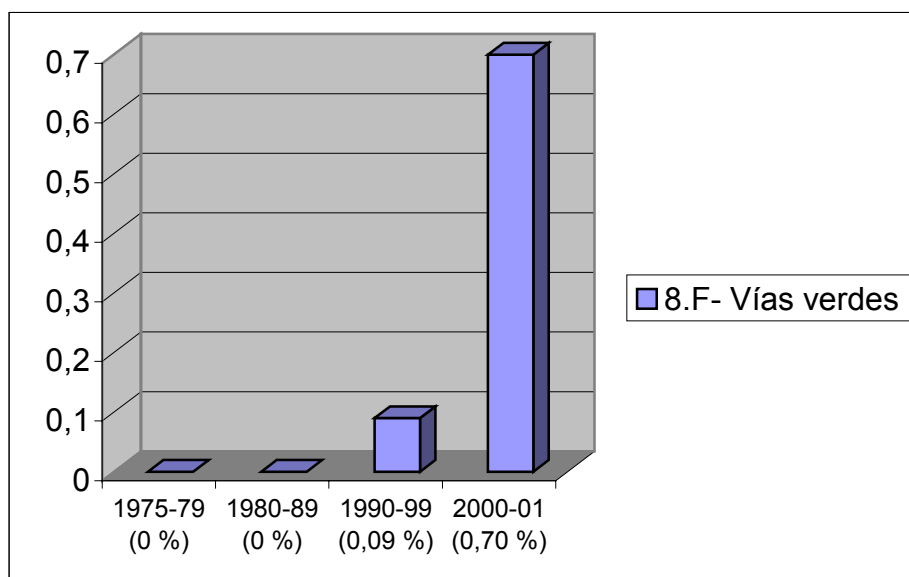


GRÁFICO 136- Porcentajes sobre total de informaciones



Desde el valor nulo de las primeras etapas los porcentajes de *Vías verdes* ascienden ligeramente en 1990-99, y lo hacen de forma clara en los años 2000-01, reflejando una presencia informativa creciente, aunque aún escasa, que van en paralelo con el auge experimentado en los últimos años por esta actividad. La evolución de este apartado ha seguido el mismo curso respecto al su área temática y al total de la muestra.

| Apartado 8.G: <i>Otros</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 66: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 1 | 9'09 (1/11) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 3 | 6 (3/50) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 0 | 0 | 0 |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 4 | | |
| % sobre total del área temática: 2'81(4/142) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'08 (4/4474) | | | |

Totales generales

Este apartado es el que posee menor número de informaciones dentro del área temática que nos ocupa, un total de cuatro, que suponen el 2,81 por ciento del tema y únicamente el 0,08 por ciento del total de la muestra.

Totales por etapas

GRÁFICO 137 - Porcentajes relativos al área temática

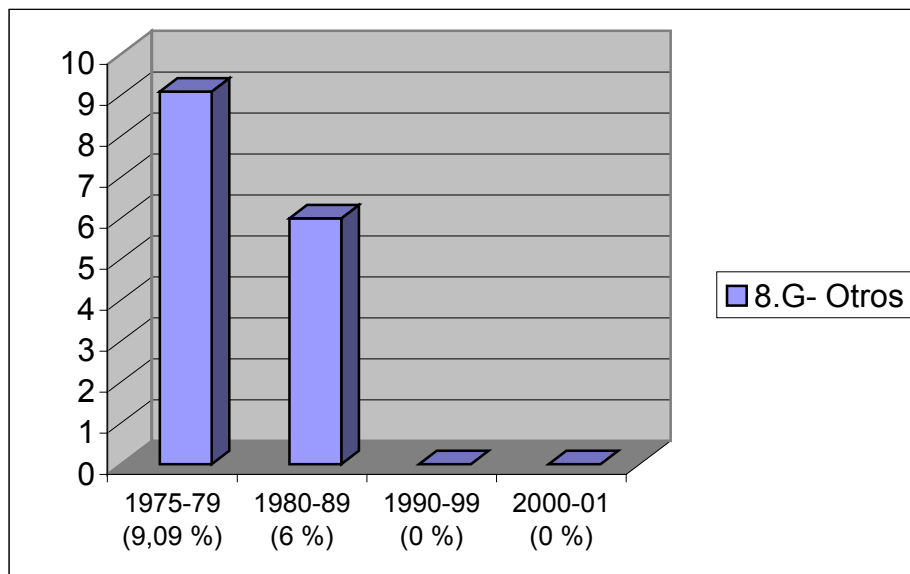
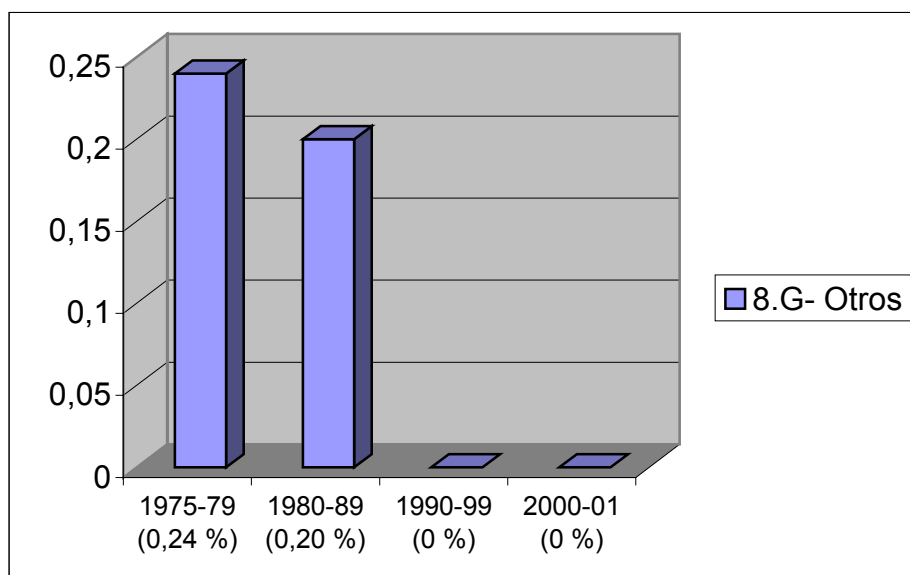


GRÁFICO 138 - Porcentajes sobre total de informaciones



Como se reflejan por igual los gráficos 137 y 138, los porcentajes correspondientes al apartado *Otros* presentan una trayectoria descendente a lo largo de las diferentes etapas en que se divide el periodo de estudio, hasta caer a valores nulos a partir de la década 1990-99. Esto implica que de manera progresiva dentro del tema *Cultura y turismo* se reducen y desaparecen las referencias temáticas más abstractas.

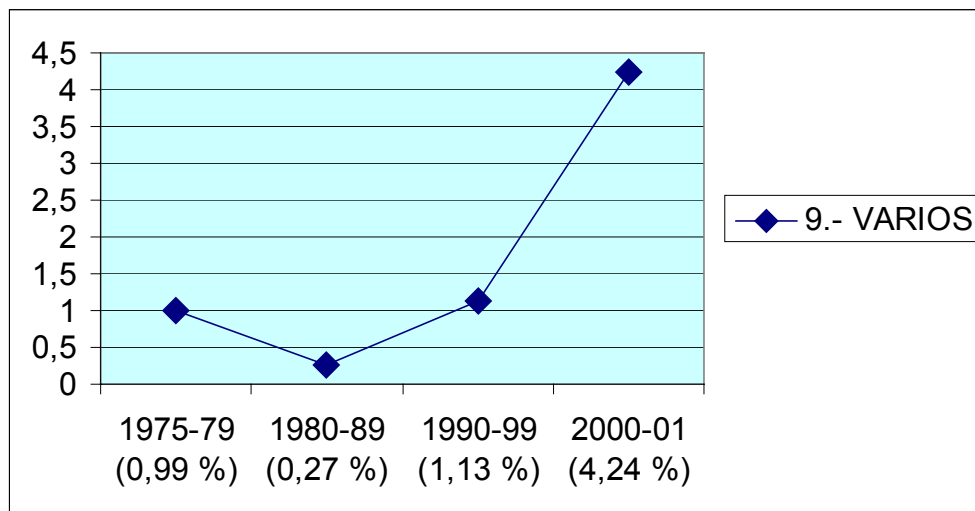
ÁREA TEMÁTICA 9: VARIOS

| TABLA 67: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|--------------------|-------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: <i>Varios</i> | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Total ítems</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 4 | 0'99 (4/404) |
| 1980-1989 | 4 | 0'27 (4/1434) |
| 1990-1999 | 25 | 1'13 (25/2212) |
| 2000-2001 | 18 | 4'24 (18/424) |
| Total ítems 1975-2001 | 51 | |
| % sobre total de la muestra: 1'13 (51/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

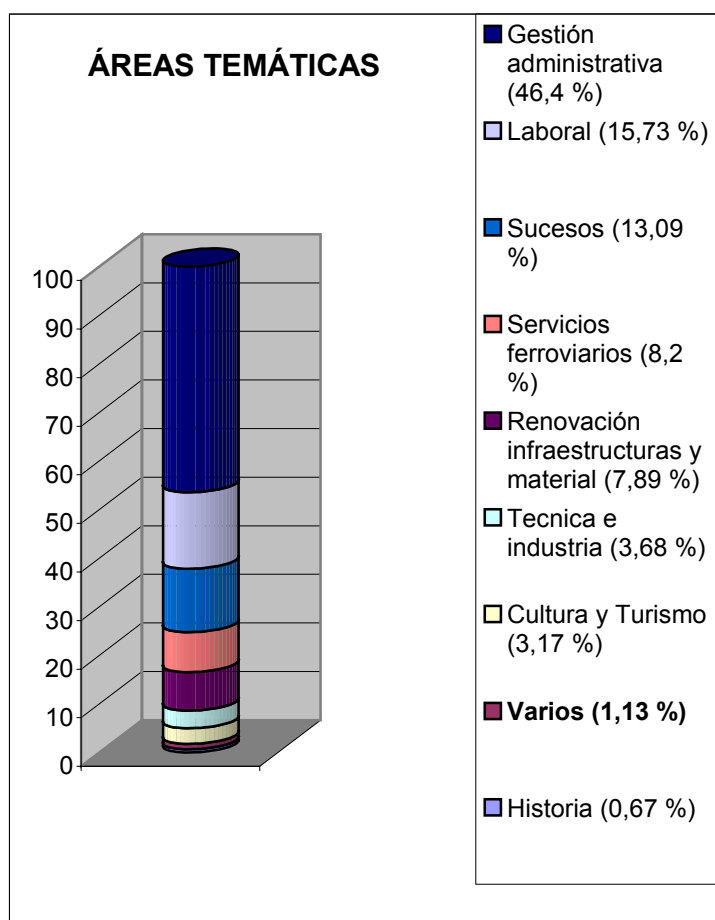
El carácter heterogéneo de esta área temática hace imposible realizar una identificación unitaria de su contenido. El único aspecto significativo respecto a ella es su propia razón de ser, que confirma la riqueza temática de la información sobre ferrocarril, ya que a pesar de haber considerado ocho áreas temáticas concretas, a su vez desglosadas en varias decenas de apartados, aún hemos encontrado textos cuyo tema central no encaja en ninguna de los anteriores grupos y subgrupos.

GRÁFICO 139: Evolución del área temática sobre el conjunto de la muestra



Esta área temática presenta una evolución numérica bastante desigual en las diferentes etapas que componen el periodo de estudio, tal como se comprueba en el gráfico 9.2. Así, desde el punto de partida del 0,99 por ciento en el tramo 1975-79, desciende al su valor más bajo de todo el periodo, el 0,27, en la década de los ochenta; remonta en 1990-99 hasta superar con el 1,13 por ciento el valor de la primera etapa, y despegaba hasta multiplicar por cuatro el porcentaje anterior en los años 2000-01, con el 4,24 del total de informaciones de la muestra. Esta trayectoria pone especialmente de relieve la aparición y crecimiento de nuevos temas y puntos de interés social alrededor de la realidad ferroviaria de nuestro país, como más adelante concretaremos.

GRÁFICO 140: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



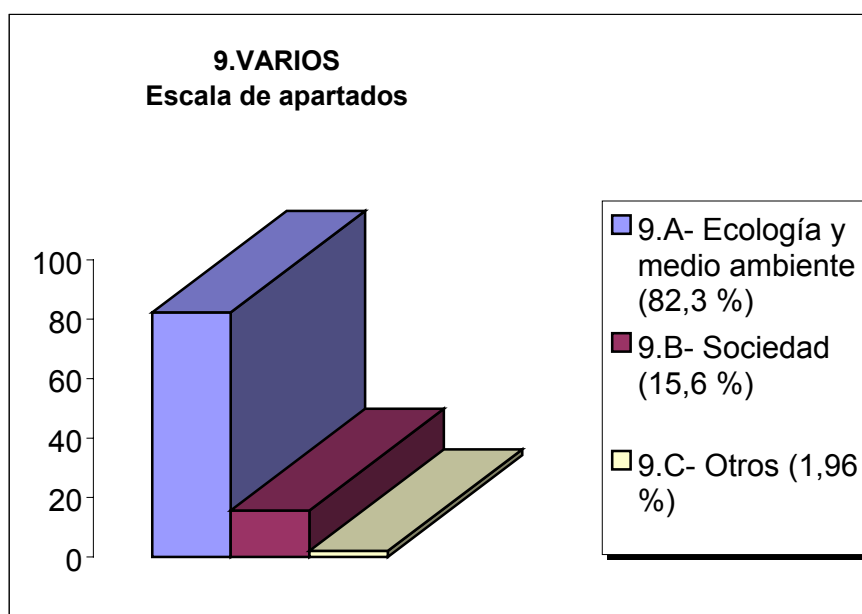
El Gráfico 140 muestra la posición relativa de *Varios* con respecto al resto de las áreas temáticas contempladas en el presente estudio, en función al número de items que se agrupan en cada una de ellas. Obsérvese que le corresponde el 1,13 por ciento del total de informaciones de la muestra y ocupa el penúltimo lugar, sólo por delante de *Historia*.

Esta área temática consta de tres apartados, el primero de los cuales es *Ecología y medio ambiente* (código 9.A). Se trata de un aspecto bastante novedoso dentro de la información sobre ferrocarriles, que por lo general está centrado en el impacto medioambiental que causa la construcción de nuevas líneas de alta velocidad, así como de otro tipo de daños tales como vertidos que accidentalmente son causados durante el transporte o en los trabajos de mantenimiento del ferrocarril.

Dentro del apartado Sociedad (código 9.B) han sido clasificados los items (normalmente del género artículo o crónica) que hacen referencia al ferrocarril y su ambiente como marco de encuentro de personas, de intercambio de ideas, como tema de programas televisivos, etc.

Las referencias informativas que no pueden ser encuadradas en ninguna de las anteriores áreas temáticas, o dentro de los apartados que acabamos de describir, figuran en el apartado *Otros* (código 9.C).

GRÁFICO 141: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



El Gráfico 141 vuelve a revelar la preponderancia cuantitativa de un solo apartado dentro de un área temática; en esta caso se trata de *Ecología y medio ambiente*, dentro del que se engloba el 82,3 por ciento de los textos informativos pertenecientes a *Varios*; es decir, existe una gran desproporción con respecto a los otros dos apartados del mismo tema.

Apartado 9.A: Ecología y medio ambiente

TABLA 68: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 2 | 50 (2/4) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 3 | 75 (3/4) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 19 | 76 (19/25) | 0'85 (19/2212) |
| 2000-2001 | 18 | 100 (18/18) | 3'53 (18/424) |
| Total 1975-2001: | 42 | | |
| % sobre total del área temática: 82'3 (42/51) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'93 (42/4474) | | | |

Totales generales

Ecología y medio ambiente es el apartado más numeroso de esta área temática, pues cuenta con 42 items sobre 51 de todo el tema, lo que traducido en términos porcentuales supone el 82,3 por ciento. Con relación al conjunto de la muestra informativa seleccionada, el porcentaje de este apartado baja hasta un escaso 0,93 por ciento, debido a la escasa importancia numérica del tema *Varios* comparada con el resto de las áreas temáticas.

Totales por etapas

GRÁFICO 142- Porcentajes relativos al área temática

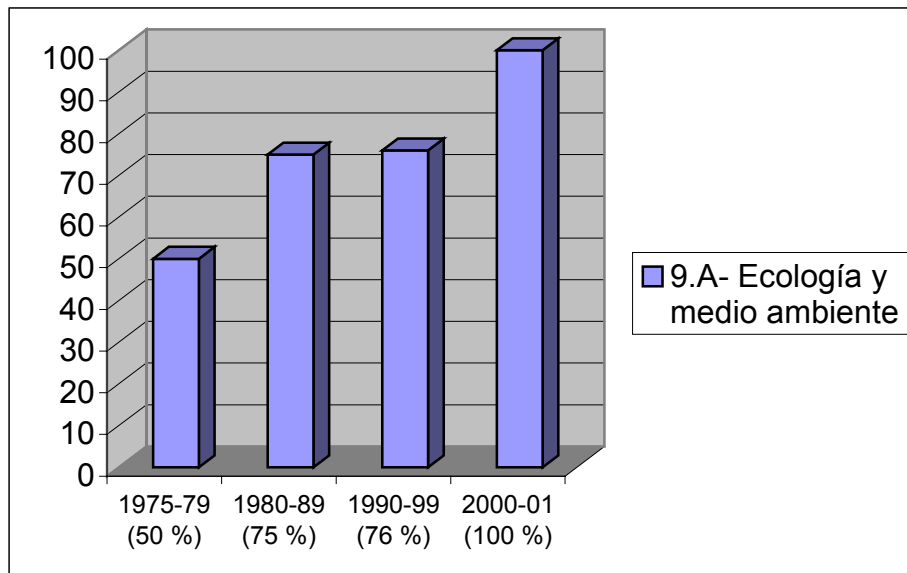
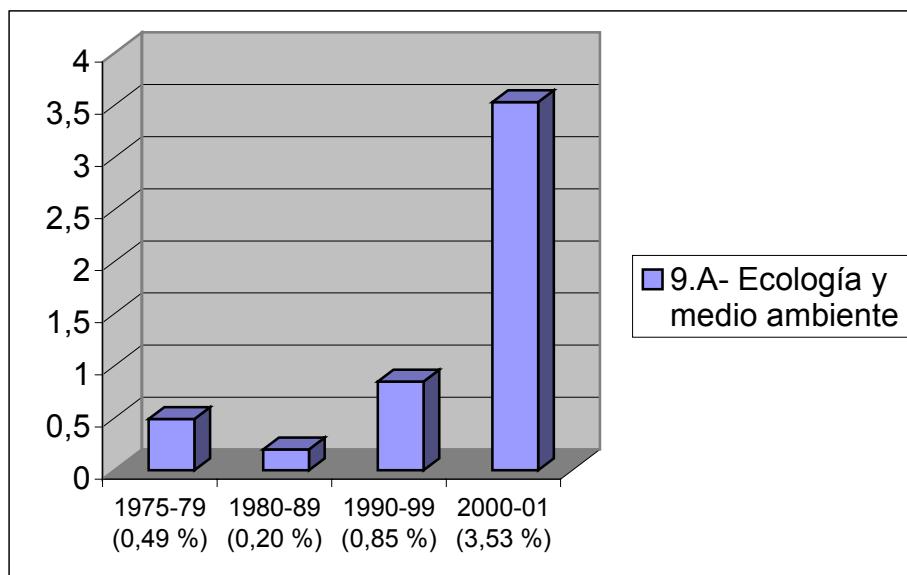


GRÁFICO 143- Porcentajes sobre total de informaciones



La evolución porcentual de este apartado a lo largo de las cuatro etapas en que se divide el periodo de estudio muestra notables altibajos. Los porcentajes relativos al área temática (Gráfico 142) y los obtenidos respecto al total de la muestra (Gráfico 143) muestran tendencias y proporciones diferentes hasta la última etapa, de los años 2000-01, en la que coinciden al indicar una fuerte subida; éste es el aspecto más significativo

que se desprende de ambos gráficos: la clarísima tendencia al alza del número de informaciones de *Ecología y medio ambiente*, lo que refleja que la inquietud social hacia el respeto y protección a la naturaleza se ha trasladado también al campo ferroviario.

El ferrocarril convencional es el medio de transporte que menos impacto causa sobre el medio natural, pero dicho impacto se multiplica cuando se trata de líneas de alta velocidad, en las que, además, el consumo energético de los trenes es considerablemente, lo que ha dado lugar a numerosas reclamaciones de grupos ecologistas y ayuntamientos de poblaciones afectadas por el paso de estas líneas.

Apartado 9.B: *Sociedad*

TABLA 69: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>N° Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 1975-1979 | 2 | 50 (2/4) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 1 | 25 (1/4) | 0'06 (1/1434) |
| 1990-1999 | 5 | 20 (5/25) | 0'22 (5/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 8 | | |
| % sobre total del área temática: 15'6 (8/51) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'17 (8/4474) | | | |

Totales generales

Sociedad es el segundo apartado en importancia numérica dentro del área temática *Varios*, aunque con notable diferencia respecto al primero, ya que, como se aprecia en la tabla adjunta, le corresponde un porcentaje del 15,6 (8 items sobre 51). La proyección de este número de items sobre la totalidad de la muestra (4474 items) arroja un 0,17 por ciento, valor que da la auténtica medida de este apartado con relación al conjunto de temas informativos que pivotan en torno al ferrocarril.

Totales por etapas

GRÁFICO 144- Porcentajes relativos al área temática

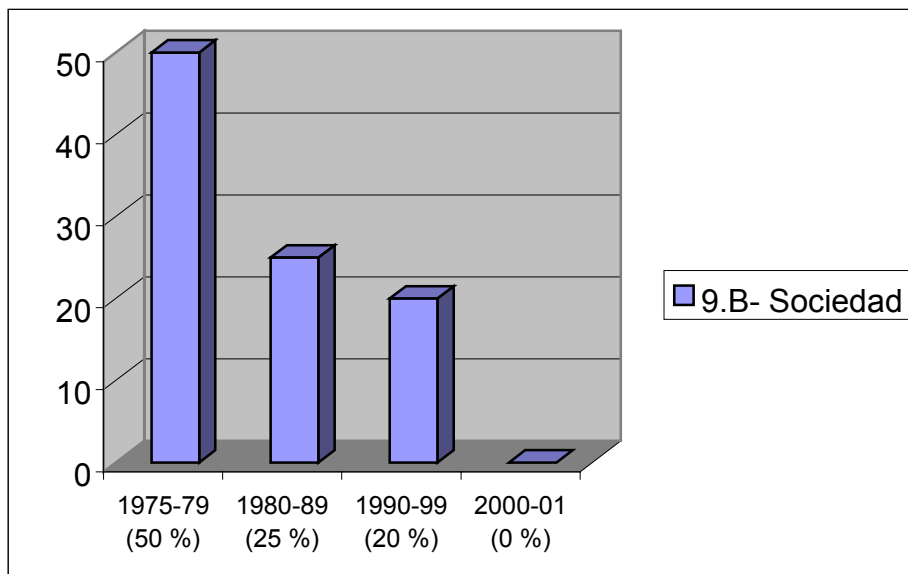
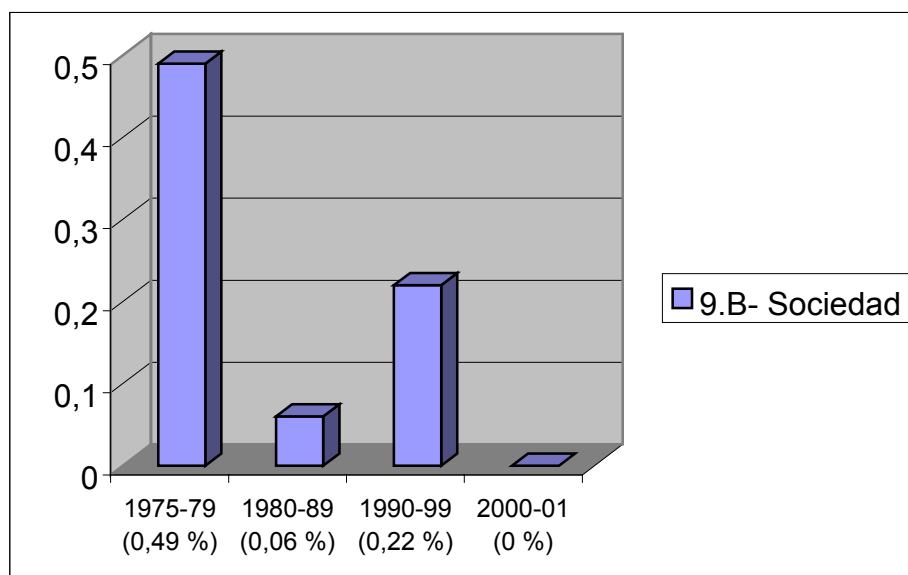


GRÁFICO 145- Porcentajes sobre total de informaciones



La irregularidad es la nota dominante en la evolución numérica de este apartado a lo largo de las etapas que componen el periodo de estudio. El aspecto más significativo y común a los dos gráficos adjuntos es el gran descenso registrado en la década 1980-89 y la caída al valor nulo que aparece en el lapso 2000-01, lo que marca una tendencia descendente de las informaciones con este enfoque temático.

| Apartado 9.C: Otros | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 70: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 0 | 0 | 0 |
| 1980-1989 | 0 | 0 | 0 |
| 1990-1999 | 1 | 4 (1/25) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2001 | 1 | | |
| % sobre total del área temática: 1'96 (1/51) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'02 (1/4474) | | | |

Totales generales y por etapas

El apartado temático más genérico del presente análisis es el que ahora nos ocupa, en el que únicamente se ha registrado un ítem, equivalente al 1,96 por ciento del área temática *Varios*, y únicamente el 0,02 por ciento respecto al total de la muestra. Como reflejan la Tabla 70 y los gráficos 146 y 147, la única referencia informativa de este apartado pertenece a la etapa 1990-99.

GRÁFICO 146 - Porcentajes relativos al área temática

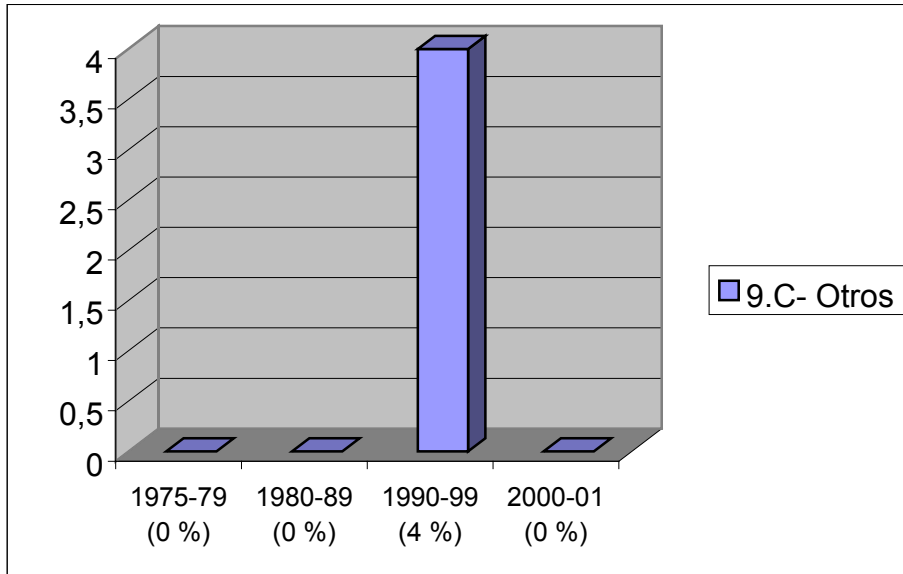
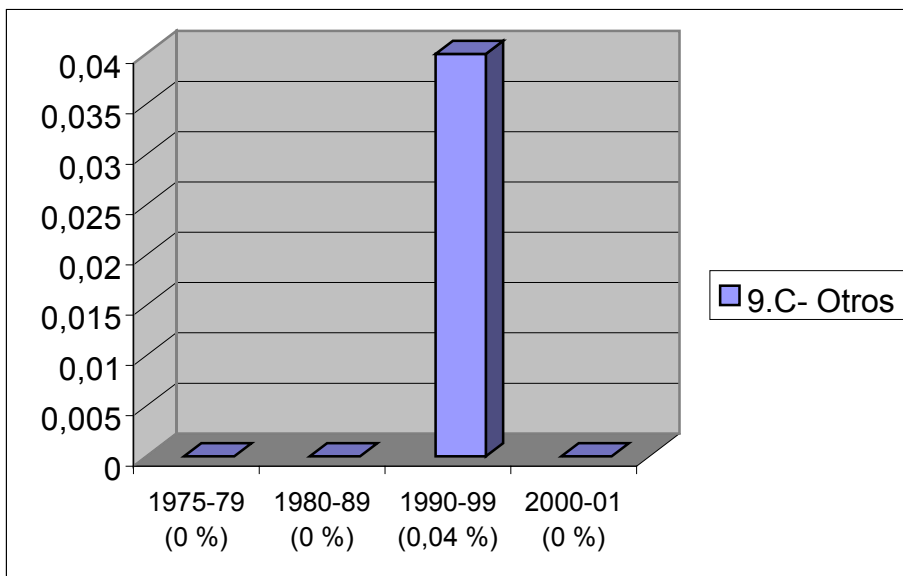


GRÁFICO 147 - Porcentajes sobre total de informaciones



ÁREA TEMÁTICA 7: HISTORIA

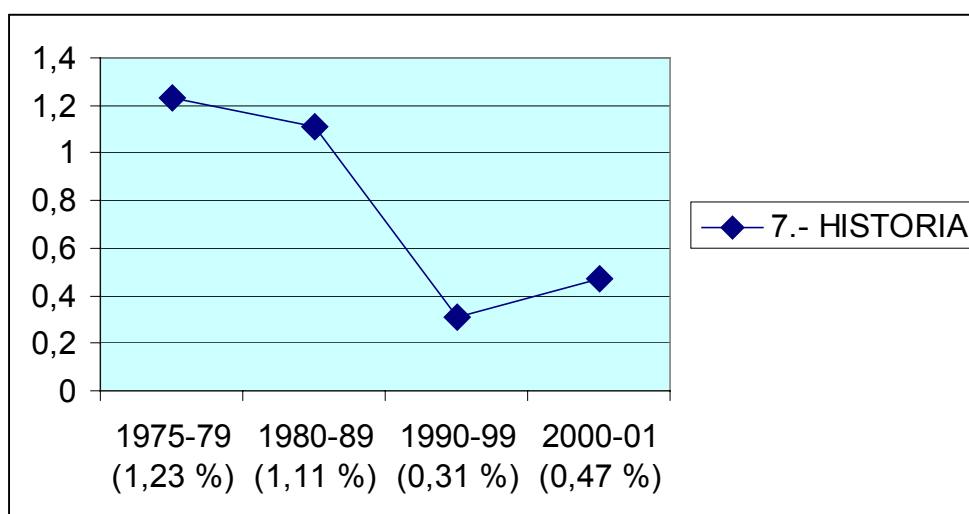
| TABLA 71: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática | | |
|--|--------------------|-------------------------------|
| ÁREA TEMÁTICA: <i>Historia</i> | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Total items</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 5 | 1'23 (5/404) |
| 1980-1989 | 16 | 1'11 (16/1434) |
| 1990-1999 | 7 | 0'31 (7/2212) |
| 2000-2001 | 2 | 0'47 (2/424) |
| Total items 1975-2001 | 30 | |
| % sobre total de la muestra: 0'67 (30/4474) | | |

A.- Características del área temática y apartados correspondientes

La historia del ferrocarril es un tema que presenta múltiples facetas, tantas como posee este medio de transporte; así cabe hablar, por ejemplo, de historia sobre construcción de líneas, material móvil, política y gestión, evolución laboral, accidentes ferroviarios, ingeniería, técnica y otros muchos campos. En nuestro país se han publicado excelentes trabajos de investigación sobre todos estos temas históricos, tanto en forma de libros como en revistas especializadas, pero la historia en sí misma no suele ser una materia informativa, pues carece de un componente periodístico básico: la actualidad. Cuando la historia vuelve al presente lo hace figuradamente y de forma puntual, por ejemplo, en la conmemoración de algún acontecimiento de especial relevancia; sólo entonces adquiere actualidad y, en consecuencia, eco periodístico.

Otra consideración distinta es utilizar análisis de hechos pretéritos para interpretar los actuales, contextualizarlos o comprobar el alcance que tuvieron en el pasado determinadas medidas. En estos casos lo histórico no es el tema central, sino un referente que arroja luz sobre la actualidad. Para evitar la posible confusión que de esta doble interpretación de la historia podría derivarse, en nuestro estudio incluimos esta área temática las informaciones dedicadas en exclusiva a narrar o recordar acontecimientos históricos y personajes ligados al ferrocarril, o bien a reflejar eventos actuales cuyo objeto es conmemorar los del pasado.

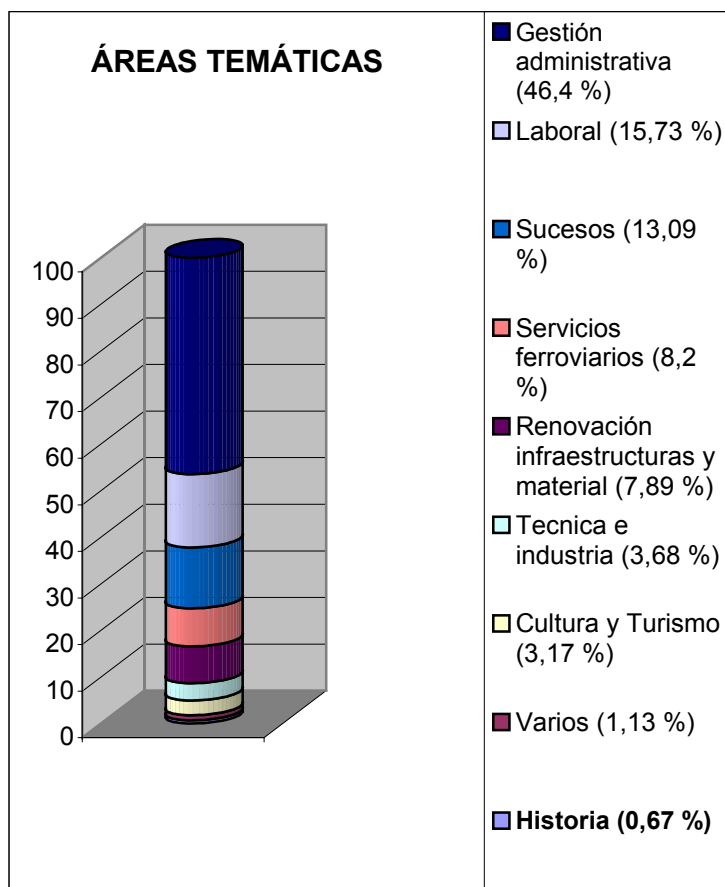
GRÁFICO 148: Evolución sobre total de informaciones de la muestra



Como muestra el gráfico 148, el porcentaje de informaciones del área temática *Historia* presenta una notable irregularidad. Tiene su punto más elevado en la etapa 1975-79, y a partir de ahí desciende suavemente en la década siguiente y lo hace de forma brusca en 1990-99, para ascender con timidez en el bianual 2000-01.

La mayor abundancia de informaciones sobre temas históricos en las dos primeras etapas del estudio se solapa con la celebración oficial de un notable número de eventos conmemorativos, la mayor parte de ellos organizados e impulsados de manera oficial por RENFE. Pero desde el año 1992 se produce un cambio sustancial en la gestión de esta compañía, que en términos de imagen conlleva una estrategia de preconcebida ruptura con todo lo anterior. Este nuevo giro coincide con la gran caída del porcentaje de informaciones del tema que nos ocupa en esta misma etapa, a pesar de que durante la misma (año 1998) tiene lugar la significativa celebración del 150 aniversario de la primera línea férrea española, que unió Barcelona con Mataró.

GRÁFICO 149: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas



Como refleja el Gráfico 149, las informaciones sobre temas históricos conforman el grupo menos numeroso dentro de la muestra que aquí estamos analizando, pues suponen únicamente el 0,67 por ciento del total (30 ítems sobre 4474). Esto se puede entender teniendo en cuenta, por un lado, la ya aludida carencia de la componente “actualidad” implícita en todo lo histórico, y por otro lado, el casi nulo interés y conocimiento social que existe en España respecto al ferrocarril en general y su historia en particular. Este hecho contrasta con lo que ocurre en muchos países de Europa occidental y Norteamérica, y explica la escasez de iniciativas públicas y privadas en este terreno. Además, hay que añadir que no todas las celebraciones históricas de cierto relieve celebradas en nuestro país a lo largo del periodo de estudio que contemplamos han tenido eco en la prensa de circulación nacional, y sí en los diarios regionales, por tratarse de eventos circunscritos al ámbito local.

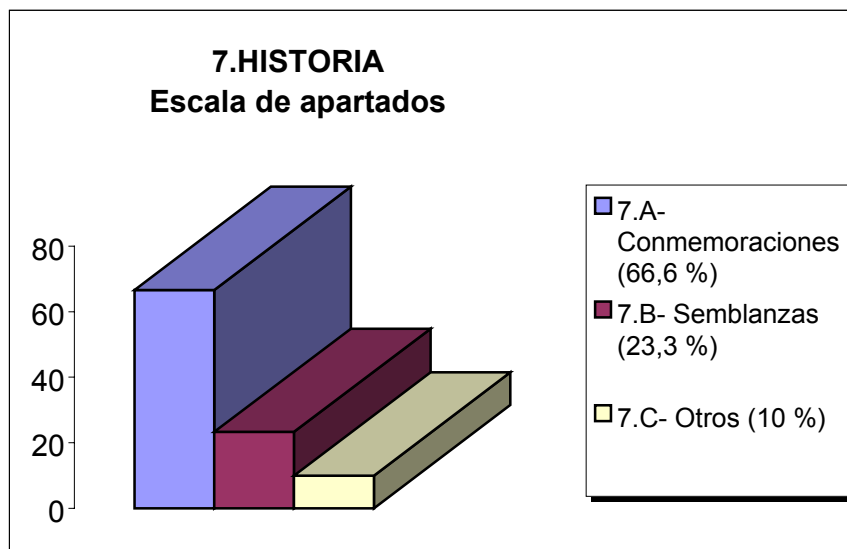
El área temática *Historia* se desglosa en tres apartados, el primero de los cuales es *Conmemoraciones* (código 7.A), en el que están registrados los ítems que tienen por tema central los actos de celebración de efemérides ligadas al ferrocarril, como son los aniversarios de la inauguración de líneas, infraestructuras (fundamentalmente estaciones) o incorporación medios técnicos relevantes (por ejemplo, la electrificación de trazados o la sustitución de las locomotoras de vapor). Estos hechos poseen, por su importancia y repercusión, un especial significado en la implantación y el desarrollo de este medio de transporte.

El apartado *Semblanzas* (código 7.B) abarca las referencias informativas de carácter biográfico que suelen publicarse tras el fallecimiento de alguna personalidad relevante ligada profesionalmente al mundo ferroviario, por ejemplo, antiguos directores de compañías, ingenieros, etc.

Las informaciones de tema histórico que no tienen encuadre en los anteriores están incluidas en el apartado genérico *Otros* (código 7.C).

B.- Análisis por apartados

GRÁFICO 150: Escala de apartados por porcentaje de informaciones



En el Gráfico 150 encontramos que el porcentaje de textos informativos del apartado *Conmemoraciones* es mayor en proporción de tres a uno al del siguiente apartado, *Semblanzas*, y a su vez, éste duplica con creces al tercero de los apartados considerados, por lo que resulta evidente que el reparto de items resulta bastante desproporcionado, como también ocurre en casi todas las áreas temáticas analizadas.

Apartado 7.A: *Conmemoraciones*

TABLA 72: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra

| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 1975-1979 | 2 | 40 (2/5) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 12 | 75 (12/16) | 0'83 (12/1434) |
| 1990-1999 | 5 | 71'4 (5/7) | 0'22 (5/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 50 (1/2) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 20 | | |
| % sobre total del área temática: 66'6 (20/30) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'44 (20/4474) | | | |

Totales generales

Los 20 ítems registrados en *Conmemoraciones* suponen el 66,6 por ciento del área temática *Historia*, por lo que se trata del apartado más numeroso dentro de la misma, como puede comprobarse en la Tabla 72. Sin embargo, como las informaciones de tema histórico poseen un corto peso específico considerada la totalidad de la muestra, el valor relativo de este apartado decrece de manera notable tomando como referencia el número absoluto de ítems (4474), y se sitúa en un discreto 0'44 por ciento sobre dicho total.

Totales por etapas

GRÁFICO 151- Porcentajes relativos al área temática

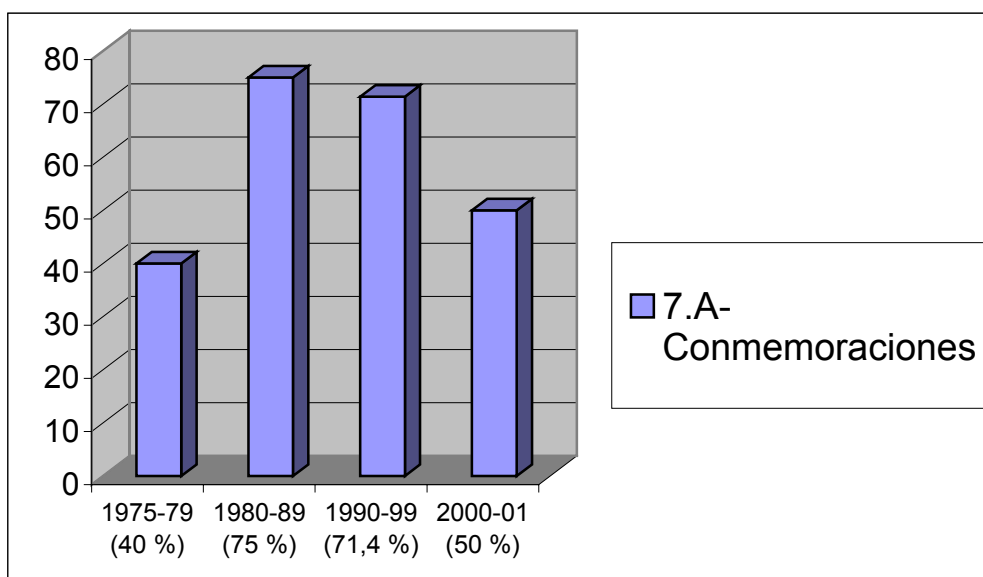
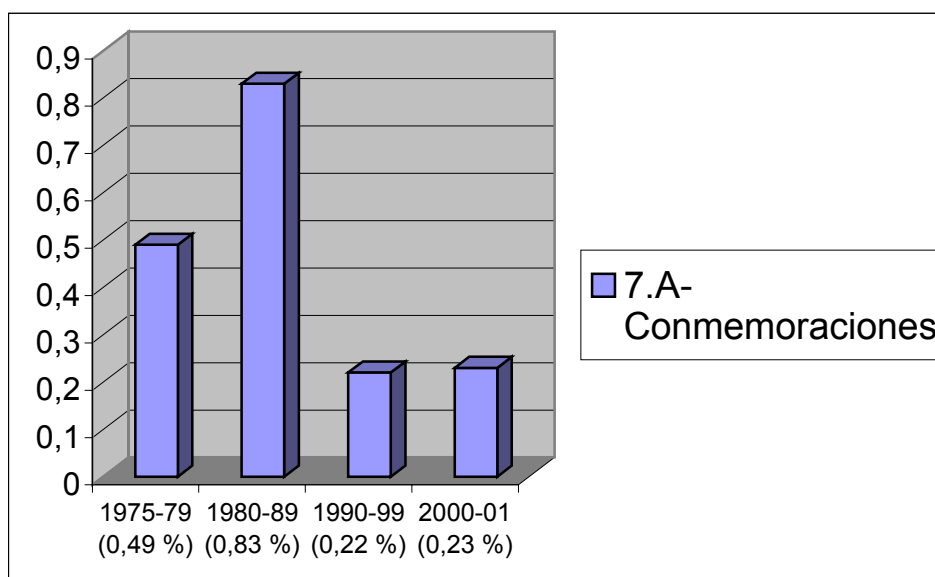


GRÁFICO 152- Porcentajes sobre el total de informaciones



El desglose por etapas de los porcentajes correspondientes a este apartado se presta a consideraciones diferentes según lo contemplemos en referencia exclusiva al tema *Historia* (Gráfico 151) o respecto al conjunto de informaciones de la muestra (Gráfico 152). En el primer caso la cuantía de las cifras es mucho más elevada, pues no podemos olvidar que, como indicamos anteriormente, se trata del apartado más numeroso de su área temática. En la segunda referencia, por el contrario, los porcentajes

son mucho menores, dada la modestia cuantitativa del tema en comparación del total de la muestra.

Más significativo que lo anterior a la hora de marcar tendencias es observar los aspectos coincidentes de ambos gráficos. El primero y esencial es que en los dos aparece la década 1980-89 como etapa con mayor porcentaje de informaciones; este dato concuerda en el tiempo con una fase en la que tuvieron lugar en el ámbito de RENFE algunas conmemoraciones importantes, en especial el centenario de la línea de Pajares (1984), en torno al cual se organizaron numerosos actos en los que destacó la presencia de SM los Reyes de España. El descenso porcentual que se aprecia a partir de la etapa 1990-99, muy fuerte con relación al total de informaciones sobre el ferrocarril, también coincide con la gran caída del “interés conmemorativo” de RENFE que se observa a partir de entonces con muy raras excepciones, entre las que figuran la celebración en 1998 del 150 aniversario de la primera línea férrea española (Barcelona-Mataró), y del ferrocarril Madrid-Aranjuez en 2001, si bien los respectivos programas de actos fueron mucho más pobres que, por ejemplo, el del centenario de Pajares.

| Apartado 7.B: <i>Semblanzas</i> | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| TABLA 73: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 2 | 40 (2/5) | 0'49 (2/404) |
| 1980-1989 | 3 | 18'7 (3/16) | 0'20 (3/1434) |
| 1990-1999 | 1 | 14'2 (1/7) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 1 | 50 (1/2) | 0'23 (1/424) |
| Total 1975-2001 | 7 | | |
| % sobre total del área temática: 23'3 (7/30) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'15 (7/4474) | | | |

Totales generales

El apartado *Semblanzas* es el segundo en porcentaje de informaciones dentro del área temática *Historia*, con un 23,3 por ciento (7 items sobre 30 del total). El mismo número de items representa nada más que el 0'15 por ciento respecto al conjunto de la muestra, lo que sitúa en su verdadera dimensión la importancia numérica de este apartado, ya que son pocas informaciones dentro de un periodo tan extenso (años 1975 a 2001) como el que abarca este análisis.

Totales por etapas

GRÁFICO 153 - Porcentajes relativos al área temática

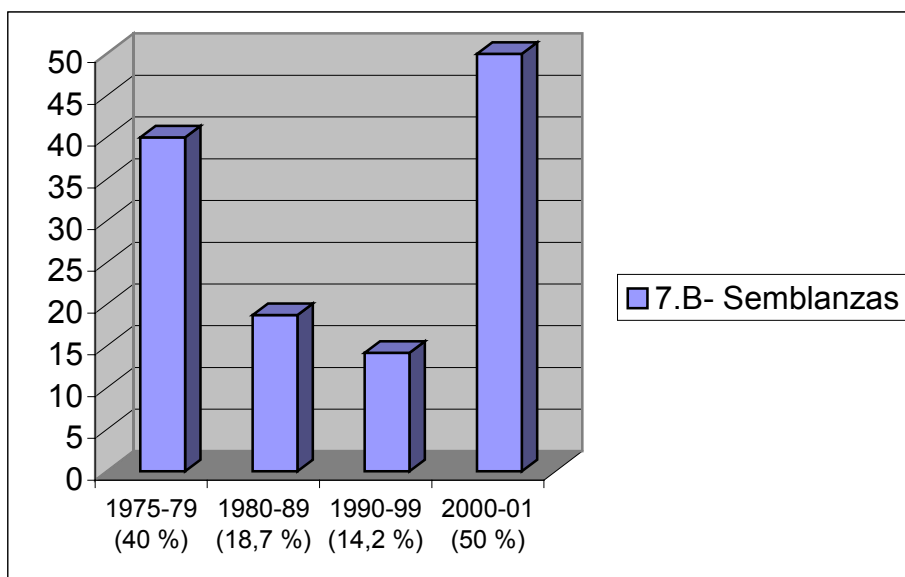
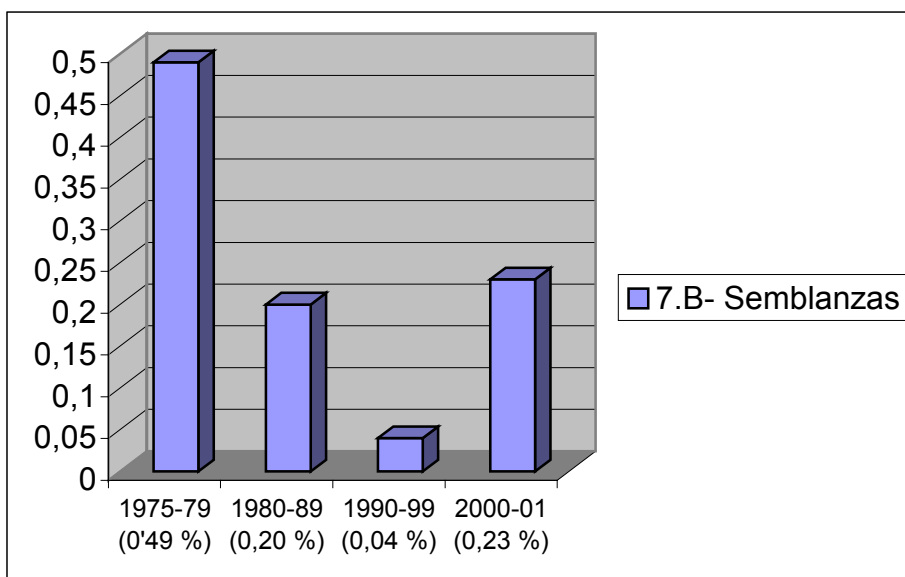


GRÁFICO 154 - Porcentajes sobre total de informaciones



Debido a la naturaleza imprevista de los fallecimientos, que por lo general dan lugar a las referencias noticiosas pertenecientes a este apartado, la irregularidad es su nota más característica, tal como se aprecia en los gráficos adjuntos. La principal diferencia entre éstos se centra en la etapa 2000-01, pues respecto a su área temática, el apartado registra su porcentaje más alto, y en comparación con el total de la muestra su crecimiento es mucho menor en esos mismos años, situándose el porcentaje más elevado en la etapa 1975-79.

| Apartado 7.C: Otros | | | |
|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| TABLA 74: Evolución del apartado respecto al área temática y al total de la muestra | | | |
| <u>Etapa</u> | <u>Nº Items del apartado</u> | <u>% del área temática</u> | <u>% sobre total de etapa</u> |
| 1975-1979 | 1 | 20 (1/5) | 0'24 (1/404) |
| 1980-1989 | 1 | 6'25 (1/16) | 0'06 (1/1434) |
| 1990-1999 | 1 | 14'2 (1/7) | 0'04 (1/2212) |
| 2000-2001 | 0 | 0 | 0 |
| Total 1975-2002 | 3 | | |
| % sobre total del área temática: 10 (3/30) | | | |
| % sobre el total de la muestra: 0'06 (3/4474) | | | |

Totales generales

Nos encontramos ante el apartado numéricamente más corto de los tres que componen el área temática *Historia*, pues sólo le corresponden 3 items sobre los 30 totales, lo que otorga un 10 por ciento. Este porcentaje merma de forma considerable con relación al conjunto de la muestra, quedando reducido al 0,06 sobre el total. Así pues, nos encontramos con que los temas históricos de diversa naturaleza, que no se refieren a conmemoraciones o a semblanzas, poseen un peso numérico muy reducido.

Totales por etapas

GRÁFICO 155 - Porcentajes relativos al área temática

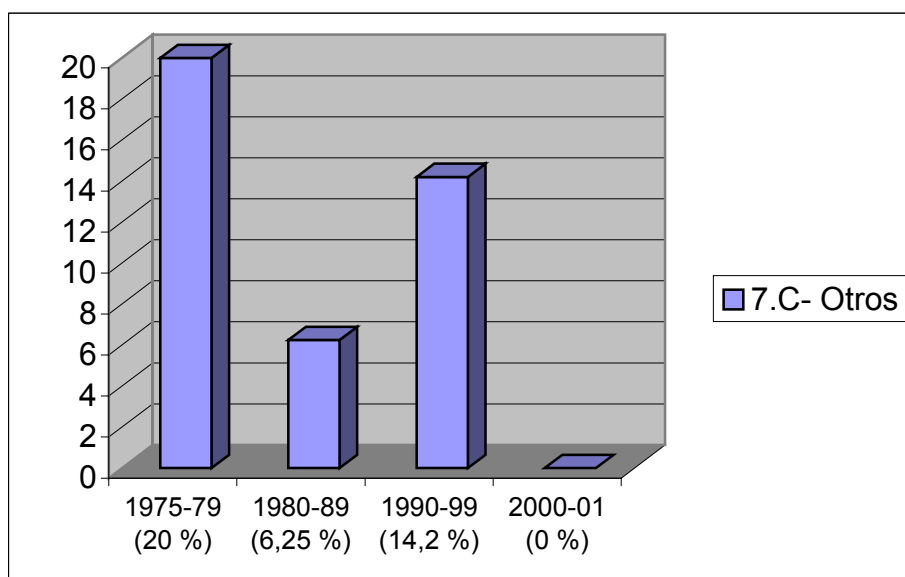
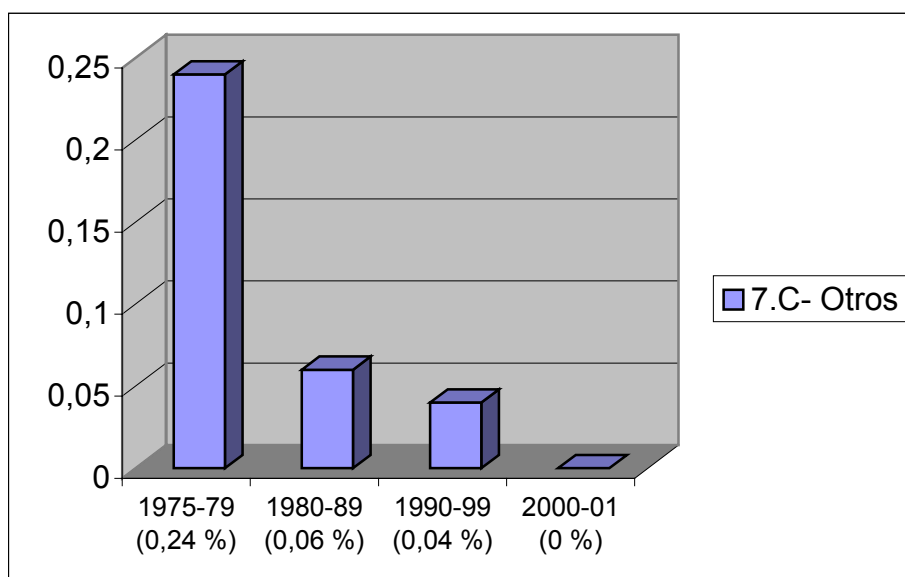


GRÁFICO 156 - Porcentajes sobre total de informaciones



Los hechos históricos de naturaleza heterogénea a los que se refiere este apartado presentan en las dos referencias gráficas una evolución muy irregular, aunque divergente si comparamos una con otra. El aspecto más significativo es la tendencia decreciente de ambas, que culmina con el valor nulo registrado en la última etapa del estudio.

6.2.2.5. Valoraciones generales

Una vez efectuado el análisis de todas las áreas temáticas y apartados correspondientes, podemos extraer las siguientes valoraciones generales:

1.- La información sobre transporte ferroviario presenta una gran amplitud de temas, en correspondencia con la variedad de facetas involucradas en el mismo. Se han considerado un total de nueve grandes áreas temáticas, divididas de manera global en sesenta y cuatro apartados o sub-áreas. Esto indica que la actualidad ferroviaria presenta muchas variantes de especialización y, en consecuencia, un alto grado de diversificación y complejidad temática.

2.- La distribución por temas es muy desigual, observándose notables diferencias entre el porcentaje de informaciones de unas áreas y otras, y, a su vez, dentro de cada tema existe una tendencia general a que la mayor parte de los textos informativos se concentren muy mayoritariamente en uno o dos apartados temáticos.

3.- Por lo general, los temas de naturaleza técnica o científica registran un menor número de informaciones, a pesar de su importancia objetiva.

4.- Queda de manifiesto que a lo largo del periodo de estudio la mayor parte de los temas registra una tendencia descendente, mientras que se produce un notable aumento de porcentaje de informaciones del área *Gestión administrativa* y, en mucha menor escala, también crece el número de las áreas *Cultura y Turismo* y *Varios*. Esto indicia una progresiva restricción de la variedad de temas, paralela a una fuerte concentración en determinados aspectos temáticos, justamente aquellos más cercanos a la esfera oficial o político-institucional; la evolución temática refleja cada vez más estos intereses.

5.- El mayor crecimiento proporcional del área temática *Gestión administrativa* coincide con la llegada al poder del Partido Popular, y es especialmente intenso en la última etapa del estudio (años 2000-2001), cuando Francisco Álvarez Cascos se pone al frente del Ministerio de Fomento. Dentro de este tema, el apartado que mayor aumento de informaciones registra, con notable diferencia del resto, es *Planificación y Proyectos*,

en el que casi exclusivamente figuran noticias sobre una sola modalidad de transporte ferroviario: la alta velocidad.

6.- La tendencia al alza del área *Cultura y Turismo* se basa, de manera fundamental, en el crecimiento del apartado *Trenes turísticos*, más que por el aumento de este tipo de circulaciones, por el espacio que regularmente les dedica la prensa diaria, coincidiendo con una mayor atención hacia los periodistas por parte de las instituciones organizadoras, especialmente la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

7.- Aunque aún posee una importancia cuantitativa pequeña, se observa un crecimiento apreciable de las informaciones que tratan sobre ecología y medio ambiente, apartado del área temática *Varios*.

8.- Desciende gradualmente el porcentaje de informaciones de los temas *Laboral* y *Sucesos*, lo que refleja, respectivamente, la bajada del número de conflictos laborales y accidentes ferroviarios en los últimos años del estudio. También baja la incidencia del tema *Renovación de infraestructuras y material* y de los temas históricos. Por su parte, la evolución del porcentaje de informaciones del tema *Técnica e industria* se caracteriza por una notable irregularidad.

9.- Hay bastantes hechos relacionados con el ferrocarril de los que se informa muy poco o nada; casi todas ellos aluden a temas que resultan incómodos para el ámbito oficial (RENFE y los órganos de los que depende), como cierre de líneas, supresión de servicios, levantamiento de vías férreas, etc. Este ocultismo puede deberse a que los gabinetes institucionales implicados no transmiten información de estos hechos a los medios, o bien a una intencionalidad preconcebida por parte de éstos.

6.2.3. Análisis de las fuentes informativas

6.2.3.1. Significado y objetivos

En el estudio del tratamiento periodístico de cualquier tema de actualidad resulta fundamental conocer el grado de incidencia de las fuentes informativas. Se trata de examinar cuáles son los organismos, instituciones y personas que suministran información a los medios, en qué proporción lo hacen (tanto a escala individual como general), sobre qué aspectos, y rastrear la evolución de todo este flujo a lo largo del tiempo. El empleo de unas determinadas fuentes en la elaboración de los contenidos informativos es un claro indicativo del influjo que las mismas tienen en el mensaje, pues, obviamente, a mayor protagonismo de una fuente, más se subraya su valor e influye en la visión final que el lector tiene del hecho. Asimismo, la utilización de fuentes diversas, y más si las mismas tienen tendencias u opiniones divergentes, es un indicativo relevante del grado de contraste de la información, factor básico para medir la objetividad.

Como vimos en la parte inicial de este trabajo, habitualmente las empresas de comunicación han intentado estar próximas a los poderes económicos, financieros y políticos, motivo por el cual el periodismo económico español ha dado énfasis a los puntos de vista de los grupos más grandes y poderosos, en detrimento de otros menores. En tal sentido, Ayuso (1995, 37) pone asimismo de manifiesto que “en etapas sucesivas, los periodistas hemos concedido excesivo protagonismo, primero, a los sindicatos y a la patronal, luego a ministros y políticos, más tarde a especuladores y ejecutivos de empresas públicas...”. Entre los principales riesgos del excesivo protagonismo de algunas fuentes está la creación de tipo de periodismo dirigido, muy mediatizado por dichas fuentes o ceñido en exceso a declaraciones, notas de prensa o comunicados elaborados por los gabinetes oficiales.

Si la tendencia descrita es una realidad en el entorno global de la información económica (y no sólo económica), dentro del ámbito concreto del transporte ferroviario, se presenta de forma más acentuada, habida cuenta del papel absolutamente preponderante que tiene RENFE, como empresa pública dependiente de los sucesivos ministerios de Transporte o Fomento, que desde 1941 ha detentado el monopolio del transporte ferroviario nacional. De ello se deriva que su influencia en la información

sobre el ferrocarril ha sido decisiva, fundamental, casi diríamos que esencial, como asimismo, aunque de manera menos evidente, ha ocurrido con los organismos públicos de mayor rango de los cuales depende la citada empresa.

Como queda patente en el epígrafe del primer capítulo donde se enumeran y clasifican las fuentes de la información ferroviaria, el número, variedad y naturaleza de las mismas es bastante considerable. Por ello, el periodista que toca este campo tiene a su disposición un amplio abanico de posibilidades para enriquecer la visión y la interpretación de los hechos, lo que, unido a la identificación de las mismas, sin duda puede dar más credibilidad y profundidad a sus trabajos.

Teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, los objetivos del análisis que ahora nos ocupa son los siguientes:

- a) Fijar cuál es grado de identificación de las fuentes informativas en el tratamiento de la actualidad ferroviaria dentro de la muestra objeto de análisis, a través de la comprobación de los porcentajes de textos en los que dicha identificación se produce de forma explícita o no.
- b) Llevar a cabo una relación de las fuentes informativas utilizadas en los textos periodísticos pertenecientes a la muestra.
- c) Determinar cuáles son las fuentes más empleadas, llevar a cabo una clasificación en escala de las mismas según cuál sea este grado de utilización y estudiar cómo fluctúa ésta a lo largo de las diferentes etapas temporales que componen el periodo de estudio.
- d) Examinar la incidencia de las fuentes informativas en los diferentes campos temáticos relacionados con el ferrocarril con el objeto de precisar si existen y cuáles son las relaciones entre las fuentes y temas específicos de este medio de transporte, así como el grado de contraste existente en cada caso.

6.2.3.2. Delimitación de las fuentes

Antes de enumerar y explicar las fuentes informativas que figuran en este análisis, debemos tener en cuenta algunas consideraciones previas, de tipo metodológico, justificadas por el tratamiento que los textos informativos del diario *Abc* que componen la muestra objeto de estudio hacen respecto a las fuentes:

1.- No todos los textos presentan la fuente de forma explícita, aunque por la naturaleza de la noticia o la exposición de la misma se puede deducir fácilmente su procedencia. Por ejemplo, en bastantes textos sobre los que hemos trabajado no se cita como fuente a RENFE cuando es evidente que se trata de la única fuente posible. No obstante, para evitar posibles confusiones o subjetivismos, el criterio seguido es que si no se cita expresamente la fuente, se considera que ésta no se emplea como tal.

2.- En el caso de los textos en los que se identifican varias fuentes, se computan todas ellas, motivo por el cual no coincide el número de informaciones con el de fuentes citadas.

3.- Dada la gran cantidad de fuentes individuales que se citan, con objeto de sistematizar y hacer más claros los resultados del análisis, dichas fuentes han sido agrupadas en función de su tipo de actividad y ámbito de actuación.

Basándonos en los anteriores criterios, las fuentes informativas utilizadas en el tratamiento del transporte ferroviario por el diario *Abc* se agrupan de la siguiente forma:

- Unión Europea
- Gobierno central y ministerios
- Gobiernos civiles-Delegaciones de Gobierno
- Comunidades Autónomas y Diputaciones
- Ayuntamientos
- Partidos políticos y Parlamentos
- Instancias judiciales
- Fuerzas de seguridad y Sanidad
- Consorcios públicos

- Sindicatos
- RENFE
- FEVE y ferrocarriles regionales
- Ferrocarriles extranjeros
- Industria ferroviaria
- Entidades financieras y empresariales
- Constructoras
- Colegios profesionales, Universidades y expertos
- Fundaciones y Museos ferroviarios
- Consumidores
- Agencias de información
- Medios de comunicación

6.2.3.3. Descripción de contenidos

La distribución de los contenidos se realiza en el orden y con el modo siguientes:

1.- Examen comparativo del porcentaje de textos en los que la fuente está identificada y en los que no y de la evolución de estas proporciones a lo largo del periodo que abarca en este trabajo, para determinar las tendencias imperantes en dicho sentido.

2.- Estudio de los porcentajes generales de utilización de las diferentes fuentes informativas, tanto en las cuatro etapas parciales que comprende el periodo de estudio, como en la totalidad del mismo. A partir de estos valores totales se obtiene una escala comparativa del empleo de fuentes informativas en el conjunto de la muestra, lo que da una visión genérica de cuáles son las más empleadas considerando globalmente el tratamiento de la actualidad ferroviaria.

3.- Investigación de la evolución individual de la utilización de cada una de las fuentes informativas a lo largo de las cuatro etapas temporales comprendidas en el periodo analizado, y su posible relación con el contexto informativo o ferroviario del momento.

4.- Análisis de la relación entre los diferentes temas de la actualidad ferroviaria y el empleo de las fuentes, lo que indica, por un lado, la mayor o menor importancia de las fuentes en según qué temas y, por otro, el grado de contraste de las informaciones. Se contempla por separado la evolución de estas variables en las cuatro etapas que integran el periodo de estudio, con el fin de observar las tendencias correspondientes y cómo, en definitiva, cambia el peso específico de la fuente a lo largo del tiempo.

6.2.3.4. Utilización de fuentes informativas: resultados y tendencias

Resultados generales

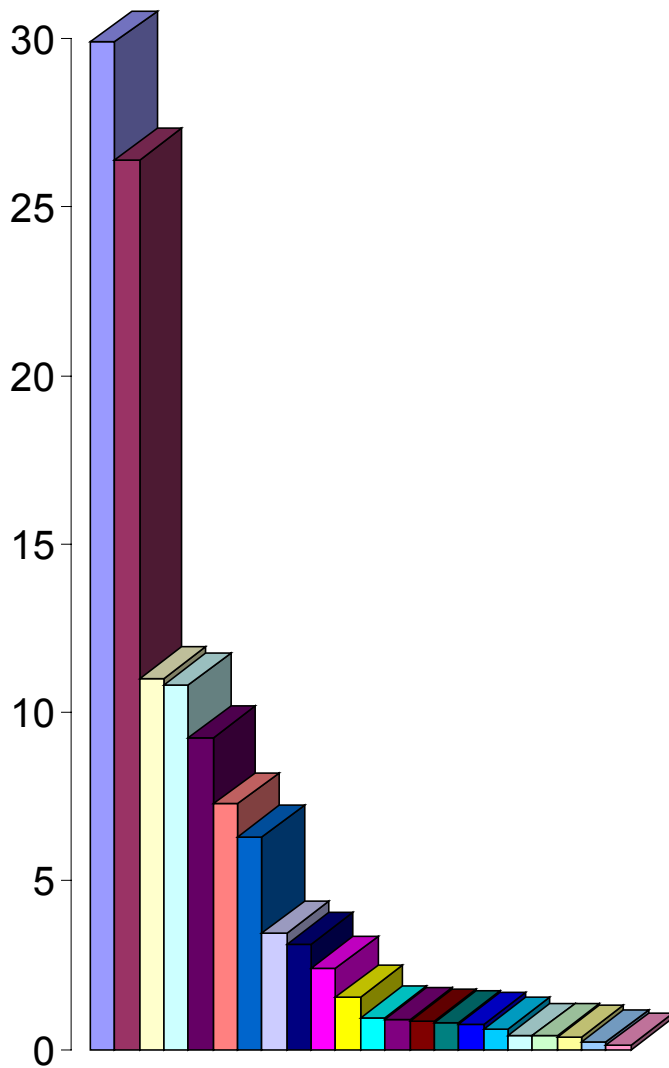
La Tabla 75 muestra los porcentajes de utilización de las fuentes informativas en las cuatro etapas en que se divide el periodo de estudio, así como el valor absoluto de cada una en el lapso temporal completo 1975-2001 y recoge el total de items con fuente identificada y con fuente no expresa. Los valores totales de cada fuente sirven de base para elaborar el Gráfico 155, que figura detrás de la tabla, en el que se muestra una escala de las fuentes ordenadas de mayor a menor porcentaje de empleo. Las fuentes aparecen ordenadas de mayor a menor porcentaje total de utilización, y el resto del análisis se respeta el mismo orden.

TABLA 75
PORCENTAJE DE UTILIZACIÓN DE FUENTES INFORMATIVAS

| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTAL |
|--|---|----------------|----------------|----------------|--------------|
| | (n° de ítems y porcentaje sobre total de etapa) | | | | |
| RENFE | 89 (22%) | 393 (27,4%) | 623 (28,1%) | 79 (19,5%) | 1184 (26,4%) |
| Agencias | 127 (31,4%) | 152 (10,5%) | 182 (8,22%) | 32 (7,54%) | 493 (11,01%) |
| Gobierno central y ministerios | 29 (7,17%) | 173 (12%) | 185 (8,36%) | 100 (23,5%) | 487 (10,8%) |
| Sindicatos | 34 (8,41%) | 213 (14,8%) | 142 (6,41%) | 24 (5,66%) | 413 (9,23%) |
| Ayuntamientos | 9 (2,22%) | 43 (2,99%) | 212 (9,58%) | 62 (14,6%) | 326 (7,28%) |
| Comunidades Autónomas y Diputaciones | 9 (2,22%) | 38 (2,64%) | 193 (8,72%) | 42 (9,9%) | 282 (6,30%) |
| Consumidores | 14 (3,46%) | 43 (2,99%) | 75 (3,39%) | 23 (5,42%) | 155 (3,46%) |
| Partidos políticos y Parlamentos | 2 (0,49%) | 14 (0,97%) | 115 (5,19%) | 9 (2,12%) | 140 (3,12%) |
| Industria ferroviaria | 6 (1,48%) | 41 (2,85%) | 44 (1,98%) | 16 (3,77%) | 107 (2,39%) |
| Fuerzas de seguridad y Sanidad | 3 (0,74%) | 35 (2,44%) | 22 (0,99%) | 10 (2,35%) | 70 (1,56%) |
| Colegios, universidades y expertos | 2 (0,49%) | 14 (0,97%) | 20 (0,90%) | 6 (1,41%) | 42 (0,93%) |
| FEVE y ferrocarriles regionales | 8 (1,98%) | 23 (1,6%) | 8 (0,36%) | 1 (0,23%) | 40 (0,89%) |
| Medios de comunicación | 9 (2,22%) | 12 (0,83%) | 16 (0,72%) | 0 | 37 (0,82%) |
| Entidades financieras y empresariales | 5 (1,23%) | 10 (0,69%) | 14 (0,63%) | 7 (1,65%) | 36 (0,80%) |
| Consortios públicos | 0 | 7 (0,48) | 24 (1,08%) | 2 (0,47%) | 33 (0,73%) |
| Fundaciones y Museos ferroviarios | 0 | 2 (0,13%) | 23 (1,03%) | 3 (0,70%) | 28 (0,62%) |
| Gobiernos civiles - Delegaciones de Gobierno | 1 (0,24%) | 6 (0,41%) | 11 (0,49%) | 1 (0,23%) | 19 (0,42%) |
| Unión Europea | 0 | 5 (0,34%) | 11 (0,49%) | 2 (0,47%) | 18 (0,40%) |
| Instancias judiciales | 2 (0,49%) | 5 (0,34%) | 5 (0,22%) | 4 (0,94%) | 16 (0,35%) |
| Ferrocarriles extranjeros | 1 (0,24%) | 6 (0,41%) | 2 (0,09%) | 1 (0,23%) | 10 (0,22%) |
| Constructoras | 0 | 0 | 3 (0,13%) | 3 (0,7%) | 6 (0,13%) |

GRÁFICO 157

Porcentaje de fuentes informativas respecto al total de la muestra (1975-2001)



- No expresa (29,9%)
- RENFE (26,4%)
- Agencias (11,01%)
- Gobierno central y ministerios (10,8%)
- Sindicatos (9,23%)
- Ayuntamientos (7,28%)
- Comunidades Autónomas y Diputaciones (6,30%)
- Consumidores (3,46%)
- Partidos políticos y Parlamentos (3,12%)
- Industrias ferroviarias (2,39%)
- Fuerzas de seguridad y Sanidad (1,56%)
- Colegios profesionales, universidades y expertos (0,93%)
- FEVE y ferrocarriles regionales (0,89%)
- Medios de comunicación (0,82%)
- Entidades financieras y empresariales (0,8%)
- Consorcios públicos (0,73%)
- Fundaciones y Museos ferroviarios (0,62%)
- Gobiernos civiles-Delegaciones de Gobierno (0,42%)
- Unión Europea (0,4%)
- Instancias judiciales (0,35%)
- Ferrocarriles extranjeros (0,22%)
- Constructoras (0,13%)

TABLA 76: Porcentaje general de identificación de fuentes

| | <u>1975-79</u> | <u>1980-89</u> | <u>1990-99</u> | <u>2000-01</u> | <u>TOTAL</u> |
|--------------------------|---|-----------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| | (n° de items y porcentaje sobre total de etapa) | | | | |
| Fuente IDENTIFICADA | 263 (65%) | 930 (64,8%) | 1626 (73,5%) | 316 (74,5%) | 3135 (70,01%) |
| Fuente NO EXPRESA | 141 (34,9%) | 504 (35,1%) | 586 (26,4%) | 108 (25,4%) | 1339 (29,9%) |

Los aspectos fundamentales que se desprenden del examen de las Tablas 75 y 76 y del Gráfico 157 son los siguientes:

1.- Las fuentes informativas están identificadas en 3135 items de los 4474 que componen el total de la muestra, lo que representa el 70,1 por ciento. En 1339 items no se produce mención expresa de la fuente, cifra que en términos porcentuales equivale al 29,9.

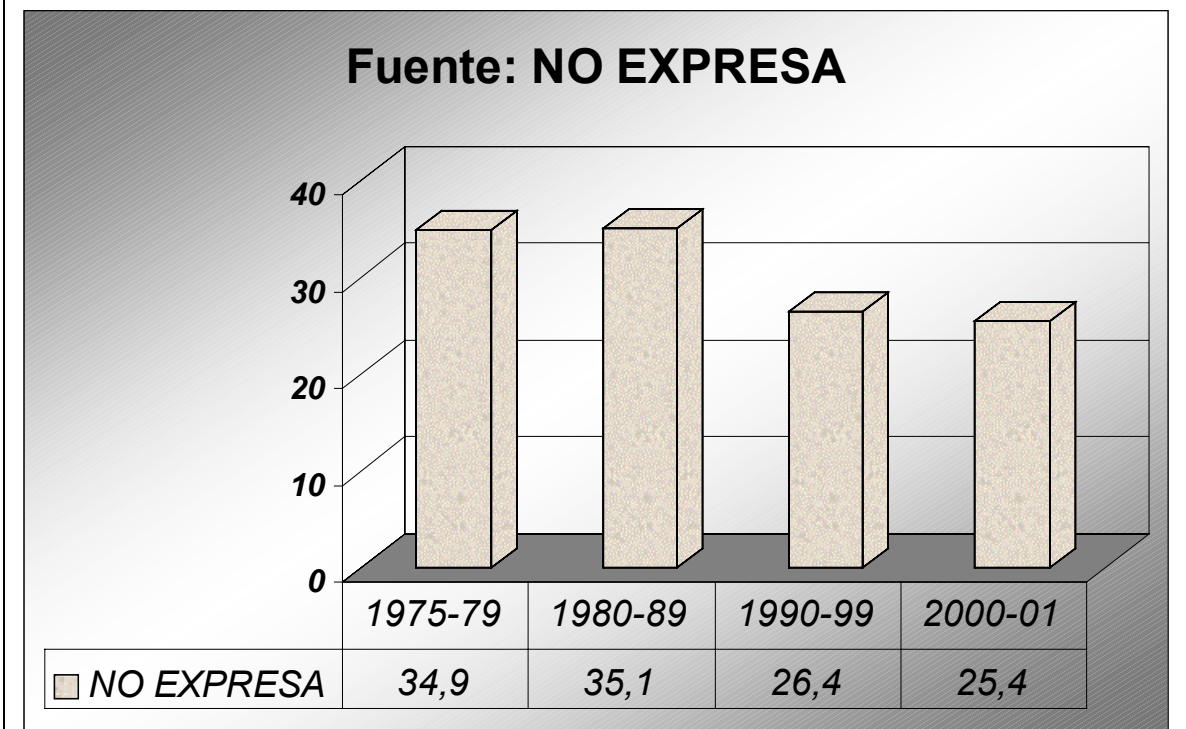
2.- La fuente informativa más utilizada en términos absolutos es RENFE, a la que corresponde un porcentaje total del 26,4 por ciento, lo que proporcionalmente equivale a más doble respecto a la segunda fuente más importante de la escala mostrada en el Gráfico 155 : las agencias informativas, que ostenta el 11,01 por ciento.

3.- Existe un notable predominio de las fuentes informativas oficiales, es decir, las relacionadas con organismos y entidades públicas y la esfera política. Las más importantes de ellas son la propia RENFE (26,4%), el Gobierno central y los ministerios (10,8%), los ayuntamientos (7,28%), comunidades autónomas y diputaciones (6,30%), partidos políticos y poderes Legislativos (3,12%), las fuerzas de seguridad y las fuentes sanitarias (1,56%). La suma de estos porcentajes indica que dichas fuentes son utilizadas en el 55,46 de las informaciones recogidas en la muestra, lo que a su vez supone que más del 80 por ciento de los textos sobre los que trabajamos en los que se identifica la fuente, aluden a una fuente de procedencia oficial.

Resultados particulares

GRÁFICO 158

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

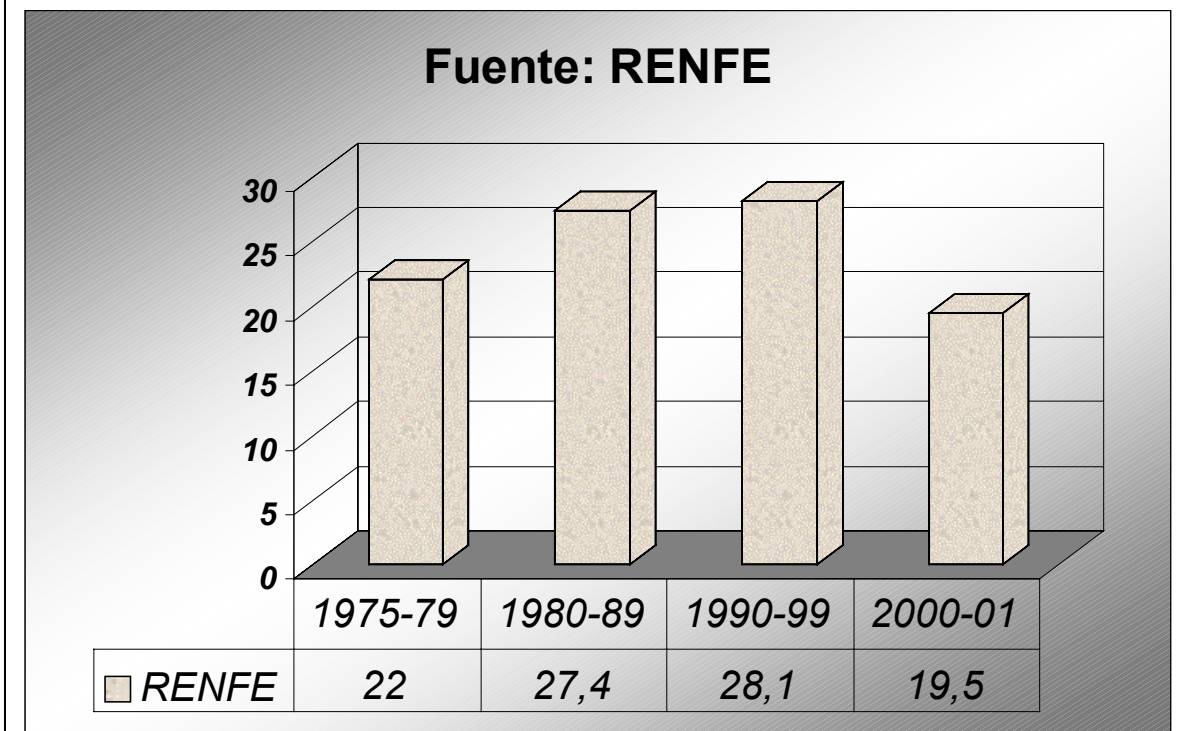


Porcentaje total de informaciones de fuente NO EXPRESA: 29,9%

La gráfica que acompaña a este comentario muestra la evolución del porcentaje de informaciones en las que no se produce la mención expresa de las fuentes utilizadas. Resulta significativo observar cómo la tendencia general es que disminuya el porcentaje de esta categoría, lo que arroja como conclusión más importante que en el tratamiento de actualidad ferroviaria por parte del diario *Abc* se citan cada vez con más frecuencia las fuentes, aspecto que aporta más claridad y transparencia a la propia información.

GRÁFICO 159

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

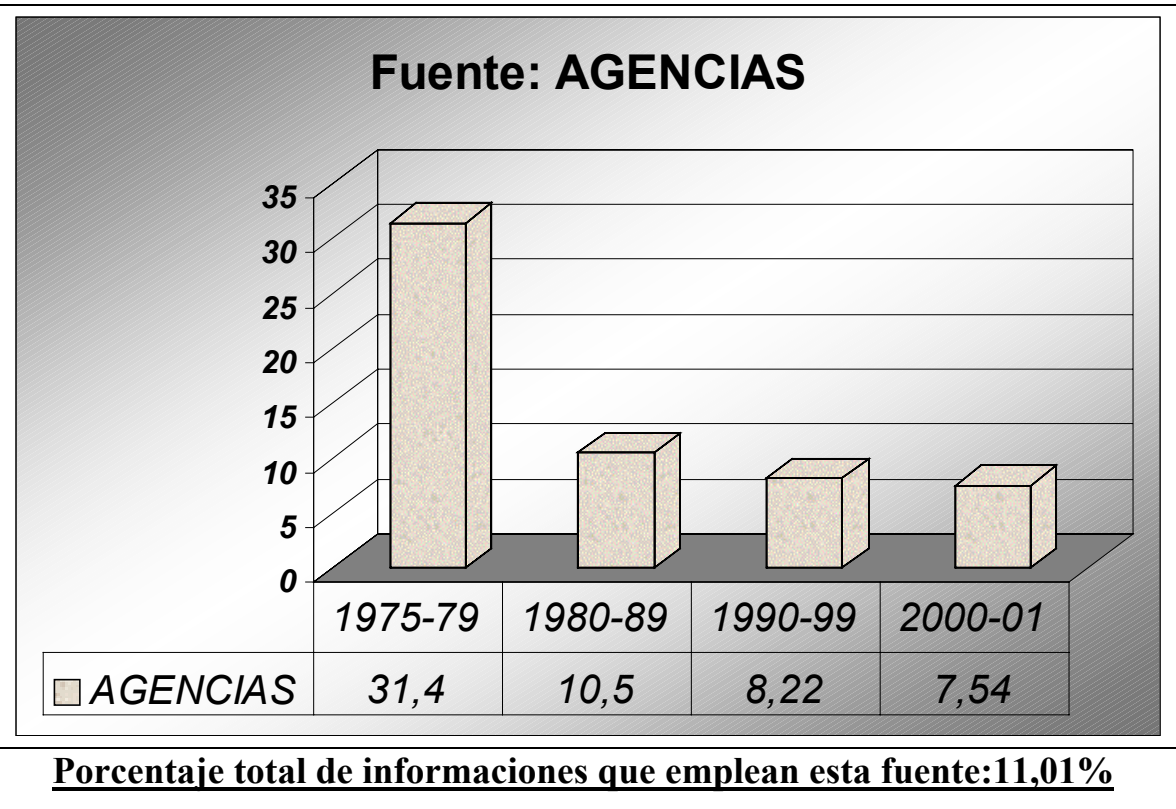


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 26,4%

En el comentario de los datos generales de este análisis quedó señalado el papel preponderante de RENFE como fuente informativa ferroviaria, con gran diferencia proporcional respecto a los demás suministradores de información de este sector del transporte. Nos centramos ahora en examinar la evolución cuantitativa de esta fuente a lo largo de las cuatro etapas del periodo de estudio sobre la base de los datos recogidos en el Gráfico 159; en él se muestra que el peso informativo de RENFE creció de forma sostenida hasta la década 1990-99, cuando alcanza su máximo porcentaje de penetración, con el 28,1 por ciento. Curiosamente, en la etapa 2000-01 se registra una bajada de casi 9 puntos respecto a la anterior; ello se corresponde con la llegada al Ministerio de Fomento de Francisco Álvarez Cascos, que en materia de comunicación desarrolla una política de gran presencia en los medios, basada casi de forma exclusiva en informes y declaraciones sobre proyectos de alta velocidad. De hecho, como veremos más adelante, esta bajada de RENFE en los años 2000-01 coincide con una gran subida del Gobierno central y los ministerios como fuente informativa, ascenso más elevado que el porcentaje de bajada de RENFE.

GRÁFICO 160

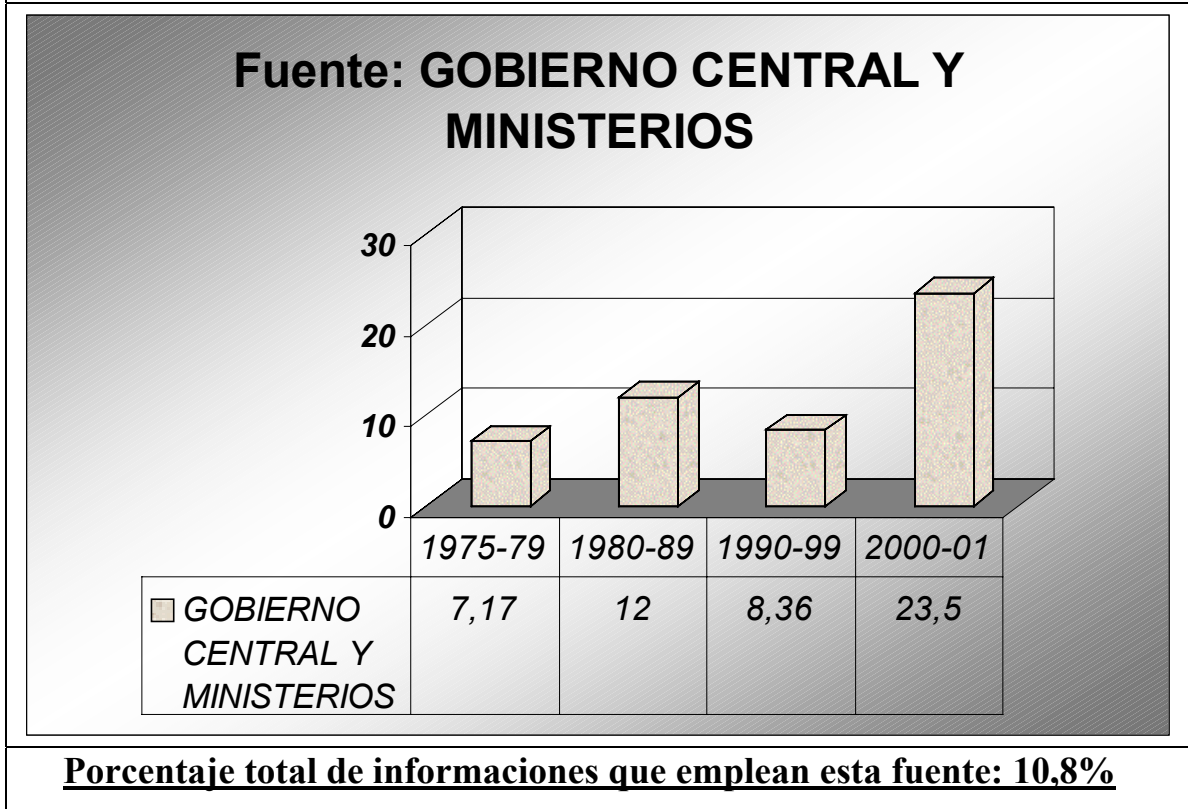
EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS



Como indicamos con anterioridad, las agencias informativas son el segundo grupo de fuentes más utilizadas en el cómputo total del periodo completo 1975-2001. No obstante, como muestra el Gráfico 160, su empleo ha decaído de forma ostensible a lo largo del tiempo, y así, en la última etapa del estudio es aproximadamente cuatro veces menor que en la primera. El descenso porcentual más brusco se produce en la década de los ochenta, cuando cae a la tercera parte del registrado en 1975-79. Este empleo decreciente de fuentes de agencia no es privativa del *Abc*, ni mucho menos del campo ferroviario, sino que podría enmarcarse dentro de la tendencia general de los medios a recurrir a los gabinetes de comunicación como suministradores principales de información, en detrimento de otras fuentes “clásicas”, como son las propias agencias. En el caso ferroviario, la mayor especialización de los gabinetes ligados a organismos como RENFE o el Ministerio de Fomento, así como su buena organización y dotación de medios, contribuye a que los periodistas recurran a ellos con mayor frecuencia para hacer más fácil su trabajo.

GRÁFICO 161

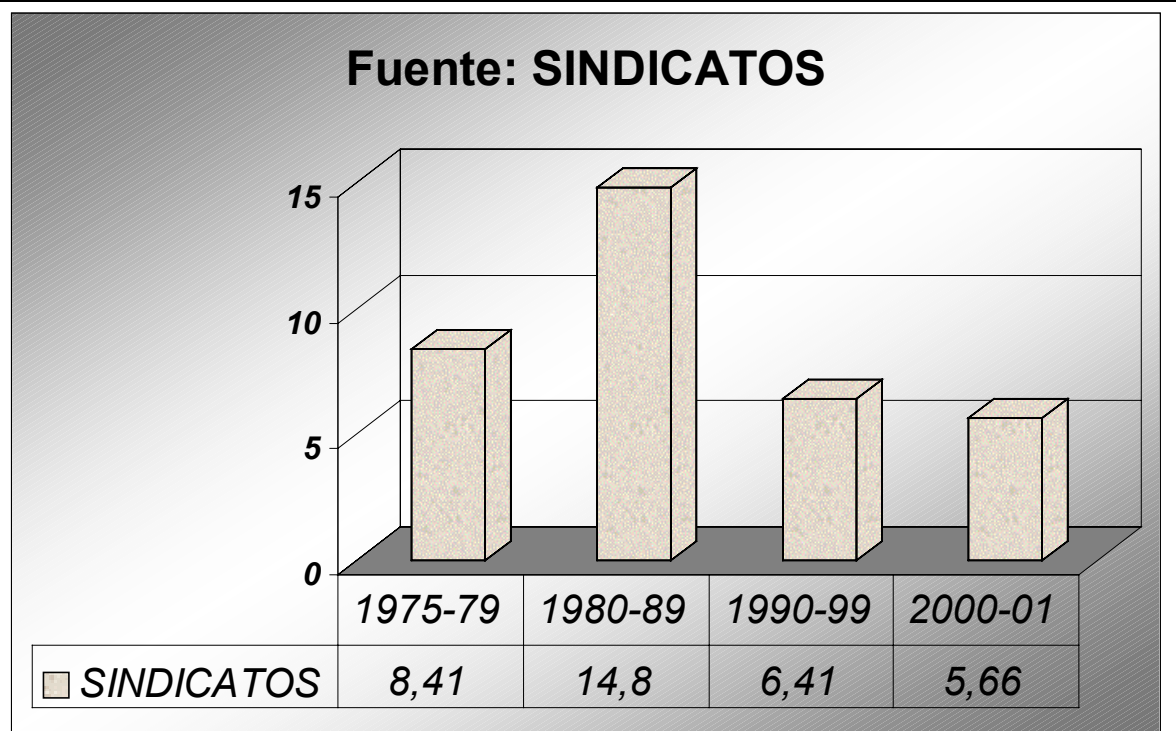
EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS



El Gráfico 161 pone de manifiesto una notable desigualdad en el empleo de este grupo de fuentes informativas, que se mantiene dentro de niveles bajos en las tres primeras etapas del periodo de estudio. Llama la atención el enorme incremento de su utilización registrado en los dos últimos años, cuando se multiplica casi por cuatro respecto a la década anterior. En este hecho, anteriormente comentado, tiene mucho que ver el intenso trabajo de comunicación llevado a cabo desde el Ministerio de Fomento desde que en junio del año 2000 se puso al frente del mismo el señor Álvarez Cascos, quien ha centrado casi el 100 por 100 de este flujo informativo en sus proyectos de alta velocidad.

GRÁFICO 162

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

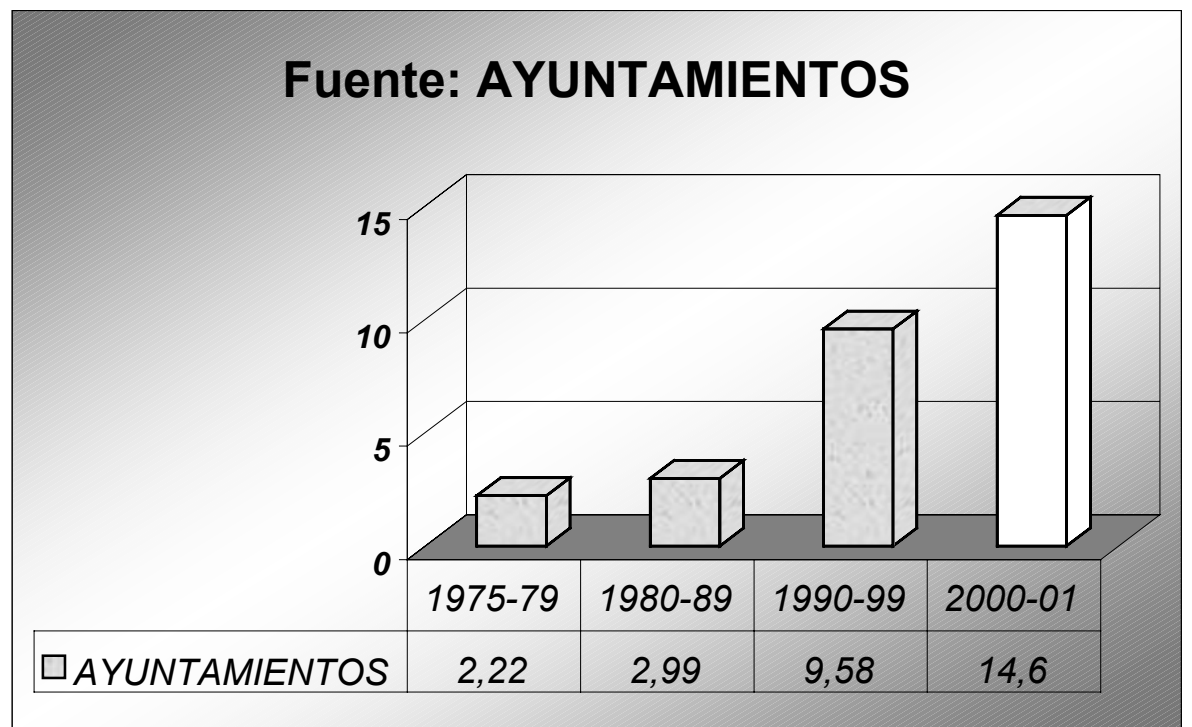


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 9,23%

El recurso a las fuentes sindicales muestra una gran desigualdad a lo largo de las distintas etapas temporales que abarca el periodo completo de estudio. El Gráfico 162 refleja un incremento de su empleo a lo largo de los años setenta y ochenta, momento éste en el que se registra el máximo valor. En este sentido se debe resaltar la coincidencia temporal de dichos datos con una situación de gran conflictividad laboral en RENFE, caracterizada por una sucesión de huelgas y movilizaciones, que comenzó en los albores de la Transición y perdió intensidad, justamente, a finales de la década de los ochenta. Coincide, en efecto, este clima laboral más distendido con el menor empleo de estas fuentes en las dos últimas etapas del estudio. Esto se debe, como veremos más adelante, a que en tratamiento de la actualidad ferroviaria los medios recurren a los sindicatos casi exclusivamente para contrastar hechos de índole labora, y muy pocas veces para tratar temas de diferente naturaleza.

GRÁFICO 163

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

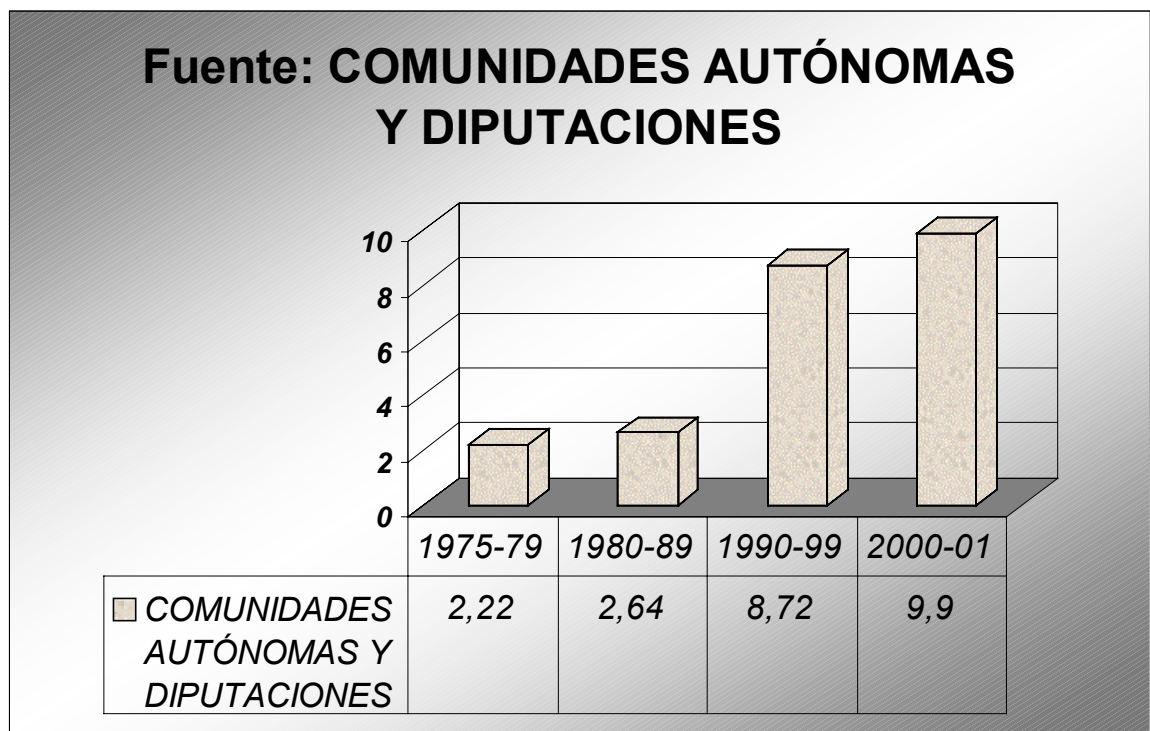


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 7,28%

Nos encontramos ante otra de las fuentes de tipo oficial cuyo empleo experimenta un alza continua y creciente a lo largo del periodo de estudio, multiplicándose su aumento por cinco entre la primera y la última etapa. La relación de los ayuntamientos con el ámbito ferroviario se centra los servicios de cercanías y, de manera especial, en el diseño y ejecución de obras y las consiguientes gestiones urbanísticas. Estos aspectos han cobrado importancia creciente en los últimos años, más en concreto dentro de la ciudad de Madrid con la construcción del llamado “Pasillo Verde Ferroviario” y la “Operación Chamartín”, asuntos a los que el diario *Abc* ha dedicado considerable atención.

GRÁFICO 164

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

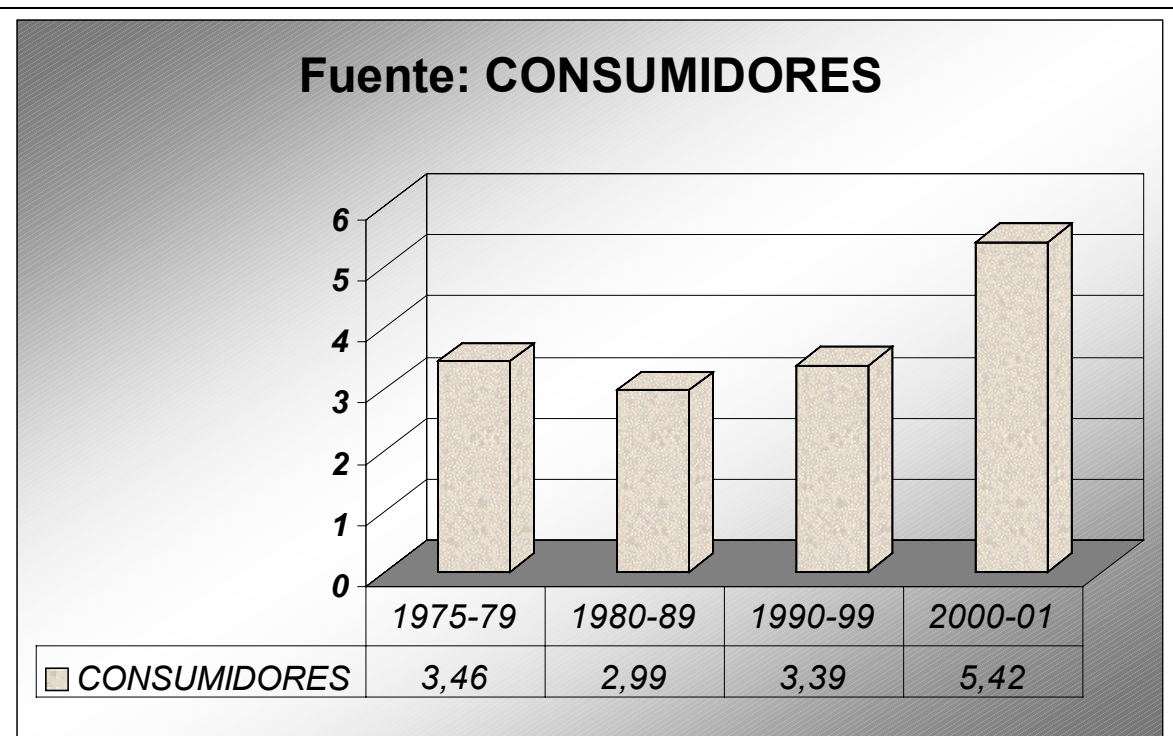


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 6,30%

Al igual que ocurre con el grupo de fuentes anterior, el de Comunidades Autónomas y Diputaciones (organismos éstos que, como en el caso de Madrid, fueron precursores de la propia Comunidad) registra una continua subida en el transcurso del tiempo, aunque proporcionalmente menos elevada. El progresivo de recurso a estas fuentes informativas se produce en todos los ámbitos de la actualidad, y va en paralelo, por un lado, al proceso de implantación y consolidación de las Comunidades, y, por otro, al gradual aumento de competencias por parte de las mismas. En el campo concreto del ferrocarril, hay comunidades que ostentan la titularidad de compañías ferroviarias, como es el caso de Cataluña, País Vasco, Comunidad Valenciana y Mallorca. Además, la mayor parte de las administraciones autonómicas planifican y financian los servicios ferroviarios de carácter regional que discurren por su territorio, aunque éstos son operados por RENFE. Asimismo, las Autonomías están cada vez más implicadas en la planificación de nuevas líneas y trazados. Todos estos factores ayudan a entender porqué la participación de las Comunidades en la información sobre ferrocarriles es cada vez más significativa.

GRÁFICO 165

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

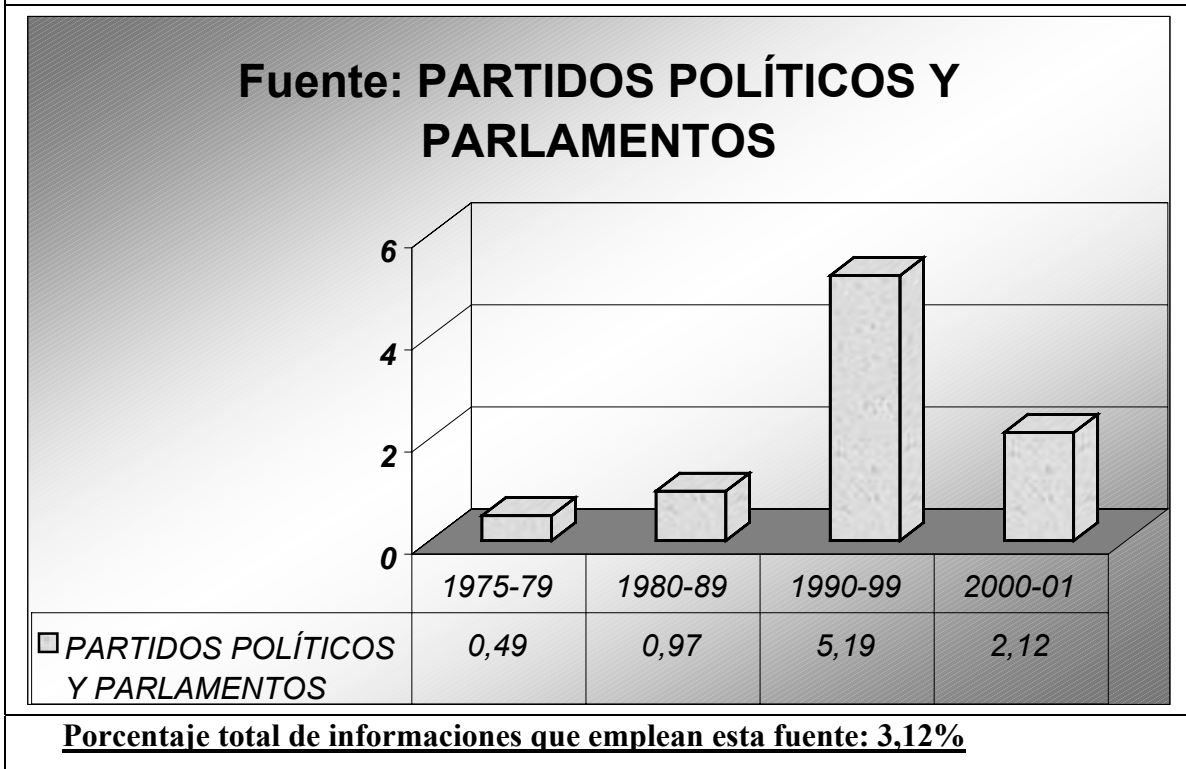


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 3,46%

Los consumidores globalmente considerados, ya sean como parte afectada o como fuente testimonial, registran unos porcentajes de consulta más o menos estables (en torno al 3 por ciento) en las tres primeras etapas del estudio. La última etapa muestra una apreciable subida en el empleo de esta fuente, registrándose en ella el mayor valor de todo el periodo, con el 5,42 por ciento. Esto suponen un pequeño contrapunto atípico respecto a la tendencia general de oficialismo en el tratamiento informativo del ferrocarril, debido en parte al mayor nivel organizativo y de concienciación que han logrado los grupos y asociaciones surgidos en la sociedad civil para la defensa de derechos del consumidor, usuarios, afectados por diferentes problemáticas, reivindicación medioambiental, etc.,

GRÁFICO 166

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

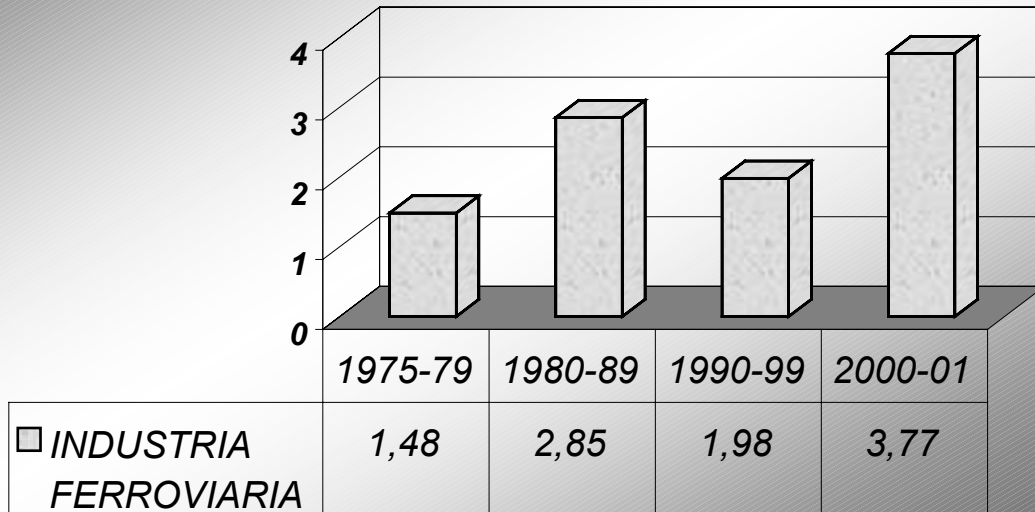


El Gráfico 166 permite visualizar que en el empleo de estas fuentes comenzó en un nivel muy bajo, habida cuenta que el punto de partida del estudio se sitúa en los finales del régimen de Franco, cuando estas instituciones ni siquiera existían legalmente. No cobran, sin embargo, gran impulso en la década de los ochenta, cuando el régimen de partidos y los órganos parlamentario se encuentran ya plenamente vigentes, y ello quizás se explica por el escaso interés que los partidos políticos y sus representantes en el Legislativo han mostrado hacia el ferrocarril. La situación cambia en los años noventa, y ello es debido fundamentalmente a la aparición de varios procesos de corrupción ligados al ferrocarril, como fueron los denominados “Caso RENFE” y “Caso AVE”, que despertaron la consiguiente polémica interpartidista, reflejada en el aumento del recurso a esta fuente, que aumenta en esta etapa hasta el 5,19 por ciento. La conclusión de estos procesos da lugar a que en la etapa 2000-01 disminuya el porcentaje de empleo de estas fuentes, aunque en mayor nivel que las dos primeras etapas, lo que indica un aumento del interés de los partidos hacia el ferrocarril, sobre todo centrado en los proyectos de alta velocidad.

GRÁFICO 167

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

Fuente: INDUSTRIA FERROVIARIA

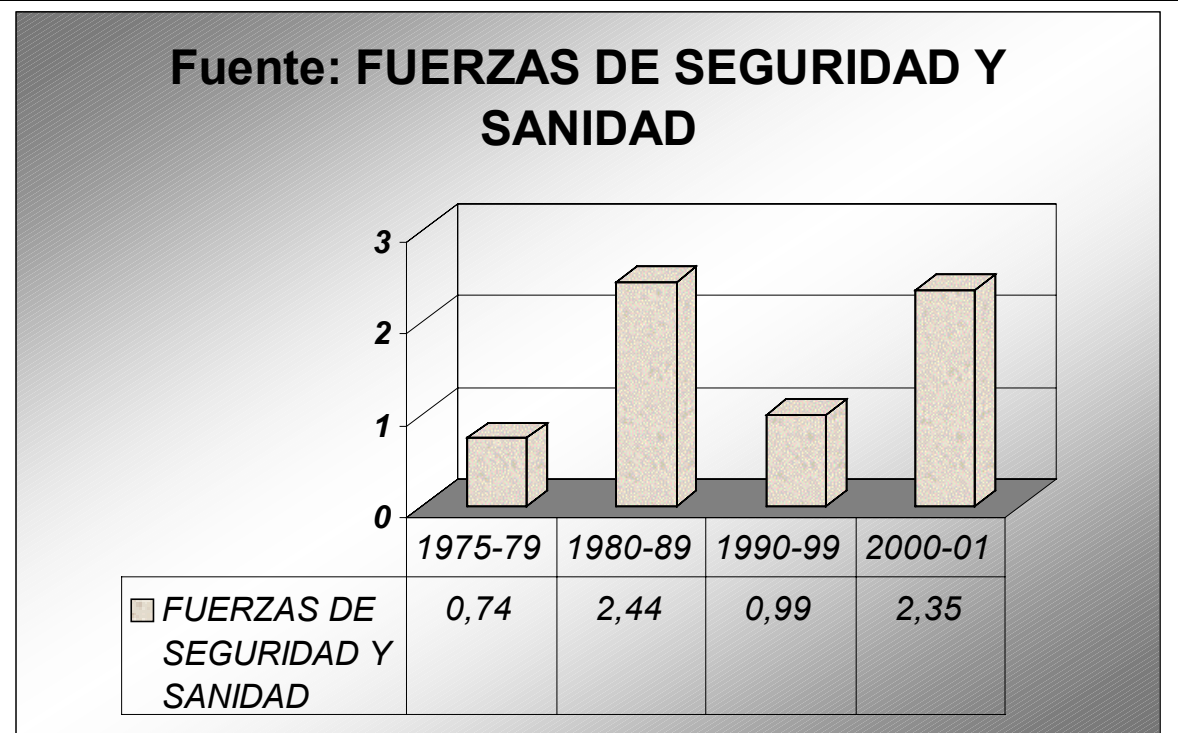


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 2,39%

El empleo de las constructoras de material y equipamiento ferroviario como fuentes informativas ha evolucionado de manera irregular a lo largo del periodo de estudio, como muestra el gráfico adjunto. Los dos momentos cuando la utilización de estas fuentes es mayor son la década 1980-89 y el tramo bianual 2000-01. Ello coincide con varios hechos de particular significado: en los años ochenta tuvo lugar la privatización de la industria estatal de construcción ferroviaria, por la cual las empresas Maquinista Terrestre y Marítima, Macosa y ATEINSA pasaron a la multinacional francesa GEC-Alsthom, proceso íntimamente ligado a otro hecho trascendental: la adjudicación a esta misma firma del llamado “Contrato del Siglo”, para la fabricación de los trenes de la línea AVE Madrid-Sevilla. También en la misma década se produjo la contratación de un gran volumen de material para cercanías, dentro del denominado “Plan Felipe”. Por su parte, en la etapa 2000-01 tiene lugar la adjudicación de los muy cuantiosos contratos de equipamiento para el AVE Madrid-Barcelona y otras líneas de RENFE, lo cual explica que el índice de empleo de esta fuente registra su máximo valor.

GRÁFICO 168

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

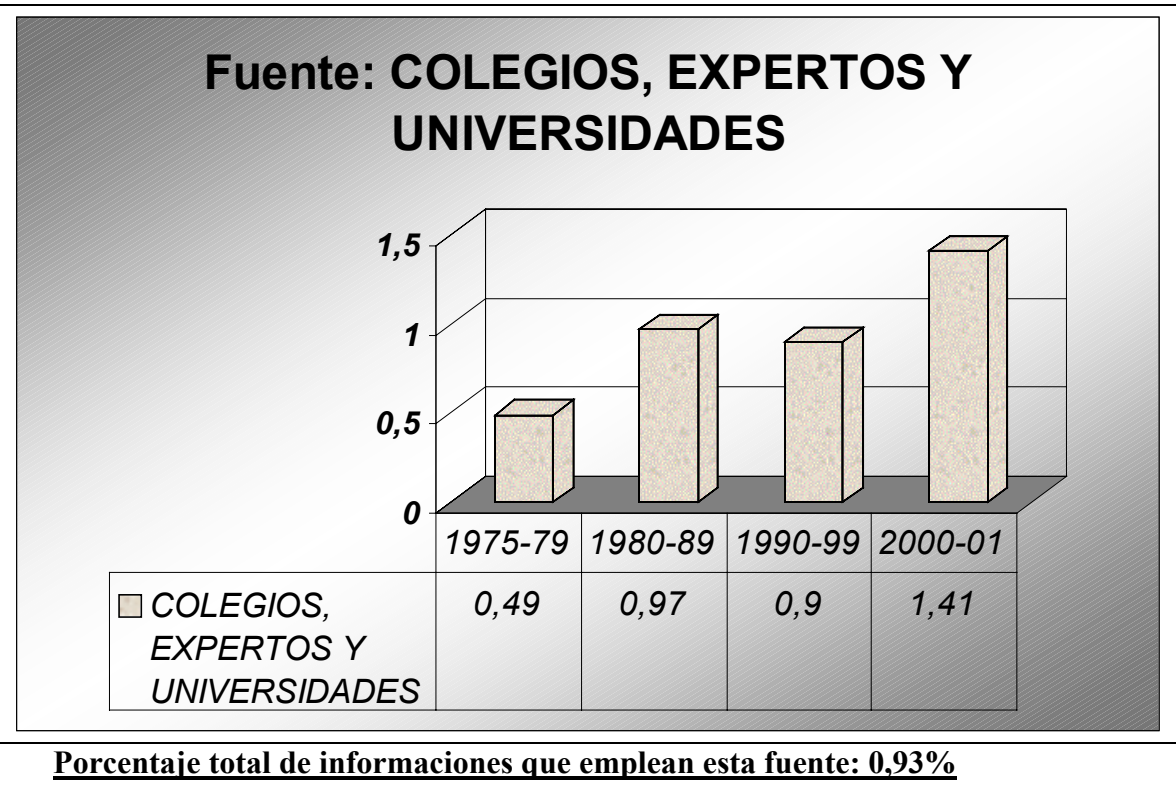


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 1,56%

El recurso a las fuerzas de seguridad y a las instituciones relacionadas con la Sanidad como fuentes informativas en el tratamiento de las noticias sobre ferrocarril se produce, de manera fundamental, en aquellos asuntos relacionados con los sucesos y, en mucha menor medida, con la conflictividad laboral. De hecho, en casi todas las informaciones sobre accidentes, atentados o alteraciones del orden público que tienen como telón de fondo a este medio de transporte, se utilizan estas de fuentes. Debido a que este tipo de acontecimientos tiene por naturaleza un carácter irregular, el Gráfico 168 refleja, en correspondencia, la misma desigualdad.

GRÁFICO 169

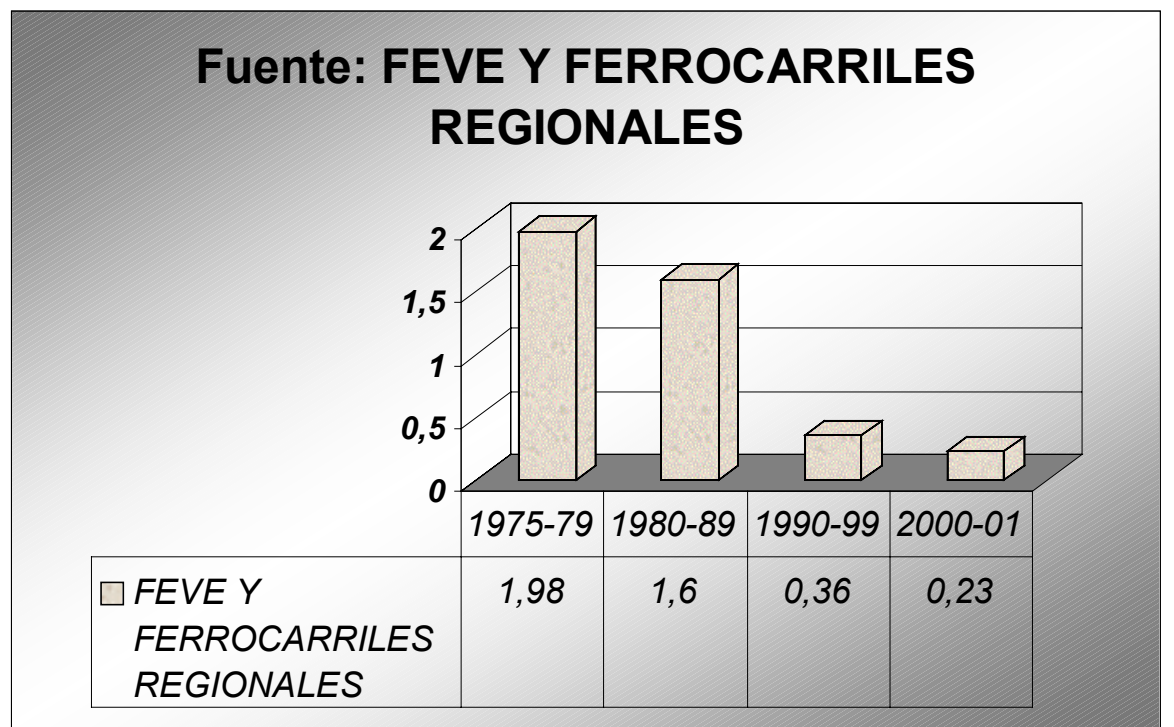
EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS



Respecto a este grupo de fuentes llama la atención, en primer término, el escaso índice de empleo que tienen a escala general en el tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria, tanto más tratándose de un campo en el que los aspectos técnicos y las proyecciones económicas tienen una trascendencia fundamental. Ello es más llamativo en tanto que en los colegios profesionales, en los foros y grupos de expertos y en bastantes ámbitos universitarios se realizan estudios y publicaciones sobre el ferrocarril, que, en aras del rigor y la objetividad, deberían valorarse mucho más por parte de los periodistas. En tal sentido, no se debe olvidar el hecho de que se trata de fuentes que en muchos casos son ajenas a los intereses políticos y económicos, y su mayor grado de independencia, junto con la tendencia general a reducir el grado de contraste informativo, puede explicar que se recurra poco a ellas. No obstante, se debe resaltar que en la última etapa del periodo de estudio aumenta ligeramente el porcentaje de uso de estas fuentes.

GRÁFICO 170

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

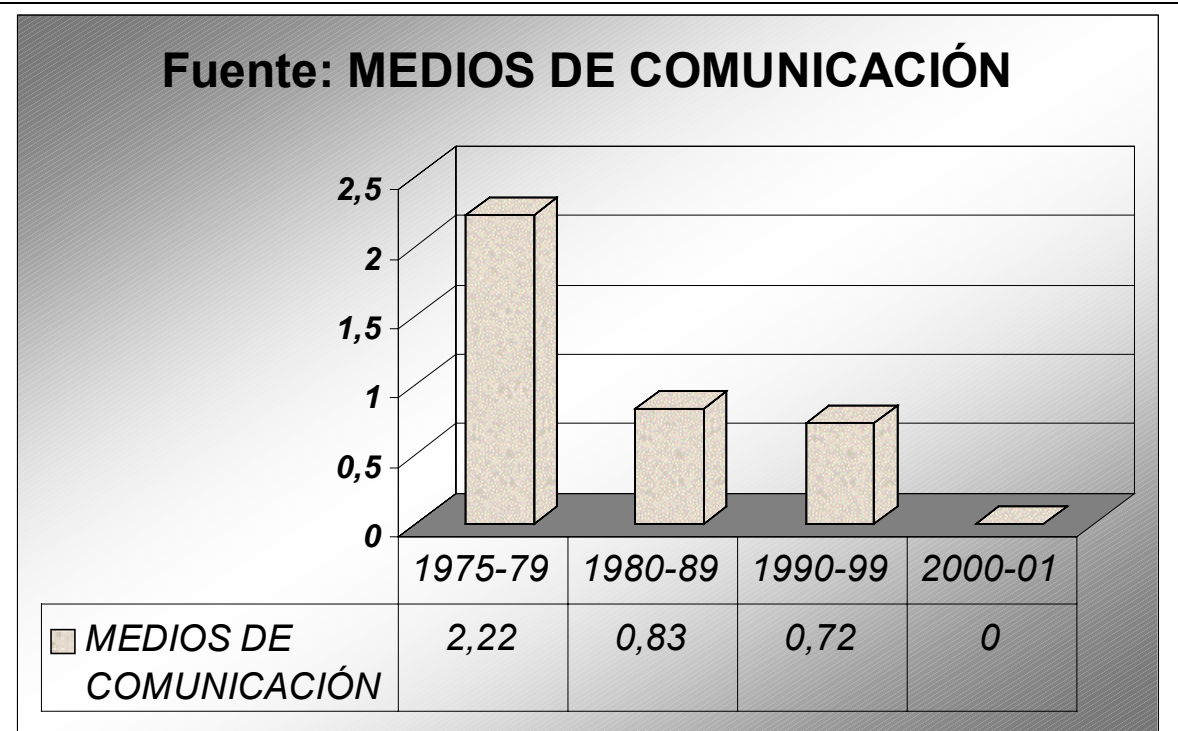


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,89%

El rasgo más significativo de los datos mostrados en el Gráfico 170 es la continua tendencia descendente en el empleo de estas fuentes a lo largo del periodo de estudio. Esta evolución puede relacionarse con varios hechos, unos son relativos a las propias compañías de vía estrecha que operan en España, y otros resultantes de los cambios periodísticos registrados en este lapso temporal. Respecto a lo primero, debe señalarse que los ferrocarriles de vía estrecha han sido noticia a escala nacional, fundamentalmente, por algunas de estas causas, todas las cuales se dieron durante las dos primeras etapas del estudio: el nacimiento de las compañías autonómicas, la conflictividad laboral y los siniestros accidentales. Por otra parte, y dado que estas compañías tienen un ámbito regional (incluida la estatal FEVE), la descentralización que en materia periodística ha supuesto el nacimiento de ediciones locales y regionales de los diarios nacionales ha limitado a éstas las noticias con repercusión más local, que antes tenían cabida en la edición nacional de los mismos diarios.

GRÁFICO 171

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

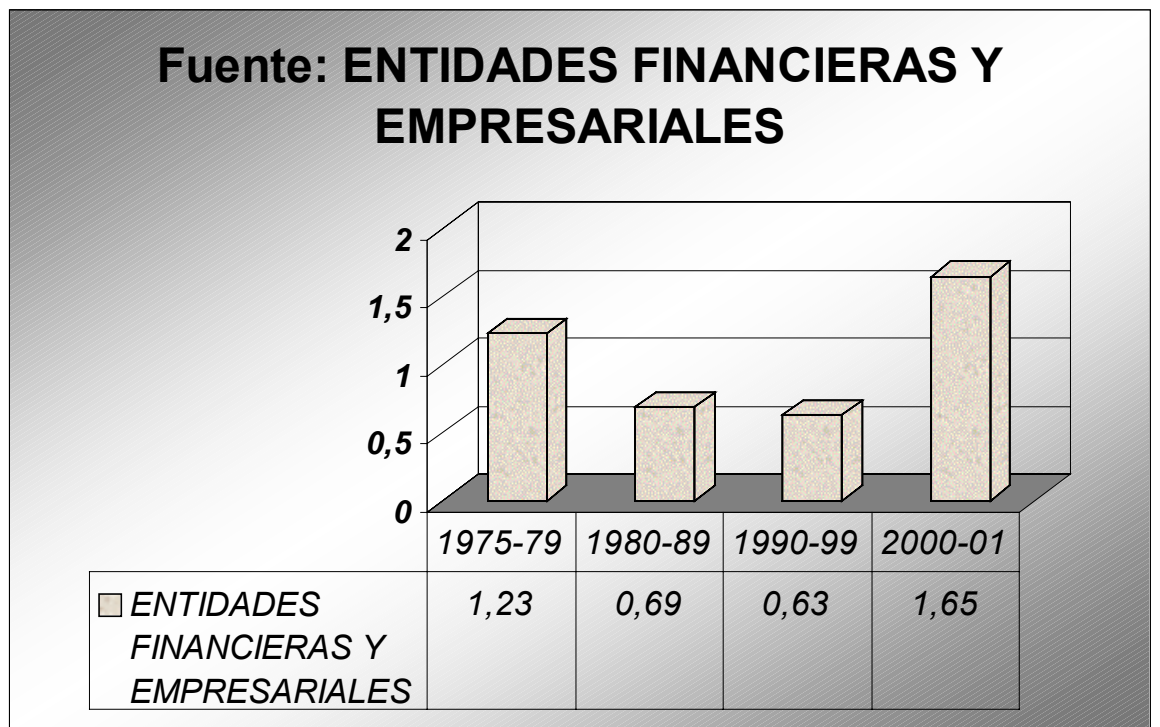


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,82%

Las citas a otros medios de comunicación (entre los que no incluimos a las agencias por su estricta condición de fuente para otros medios) es una práctica que en los últimos años se ha reducido de forma ostensible a escala general, debido a la fuerte competitividad que existe entre todos los medios. Esta tendencia, en este caso referida en concreto a la información ferroviaria, se visualiza claramente en el gráfico adjunto.

GRÁFICO 172

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

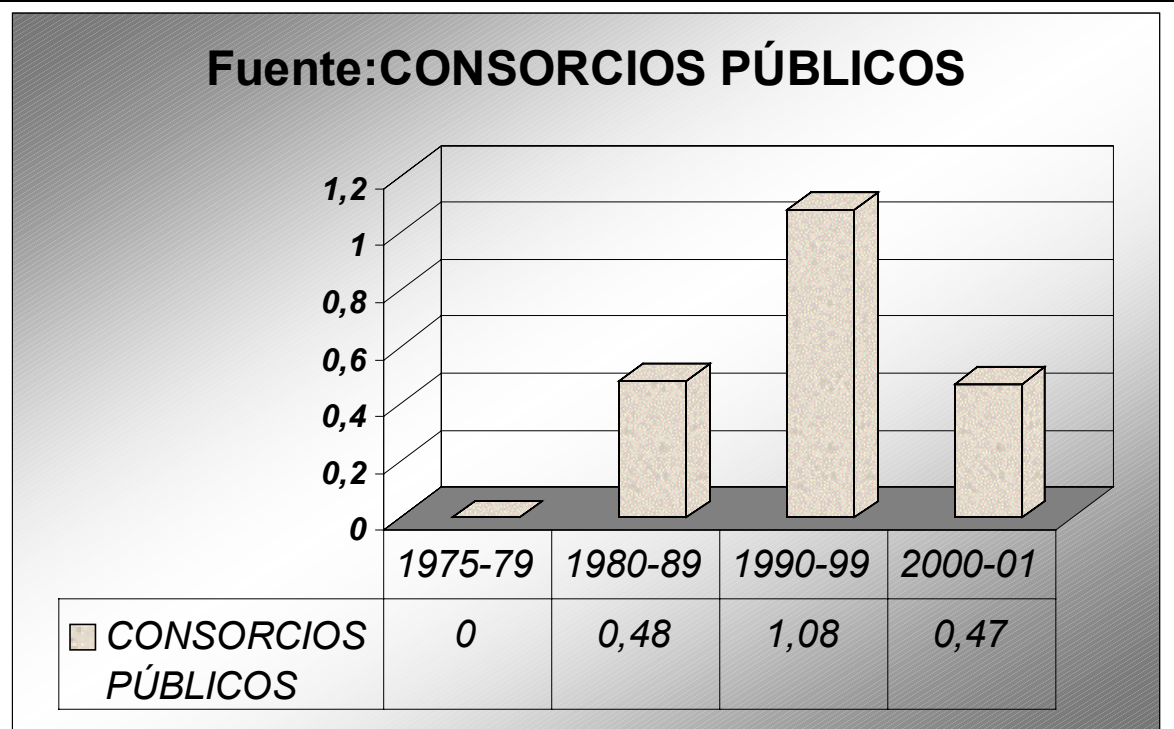


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,80%

Cámaras de comercio, asociaciones empresariales, bancos y cajas de ahorro, y otras instituciones del mismo ámbito integran este grupo de fuentes, cuyo peso específico en la información ferroviaria es, en términos generales, más bien escaso. El Gráfico 172 presenta un descenso continuo en el empleo de estas fuentes entre la primera y la tercera etapa del periodo de estudio, mientras que en la última tiene lugar un notable ascenso porcentual con respecto a las anteriores. Este incremento refleja un mayor grado de interés de estas organizaciones por el ferrocarril, centrado básicamente en los nuevos proyectos de alta velocidad.

GRÁFICO 173

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS



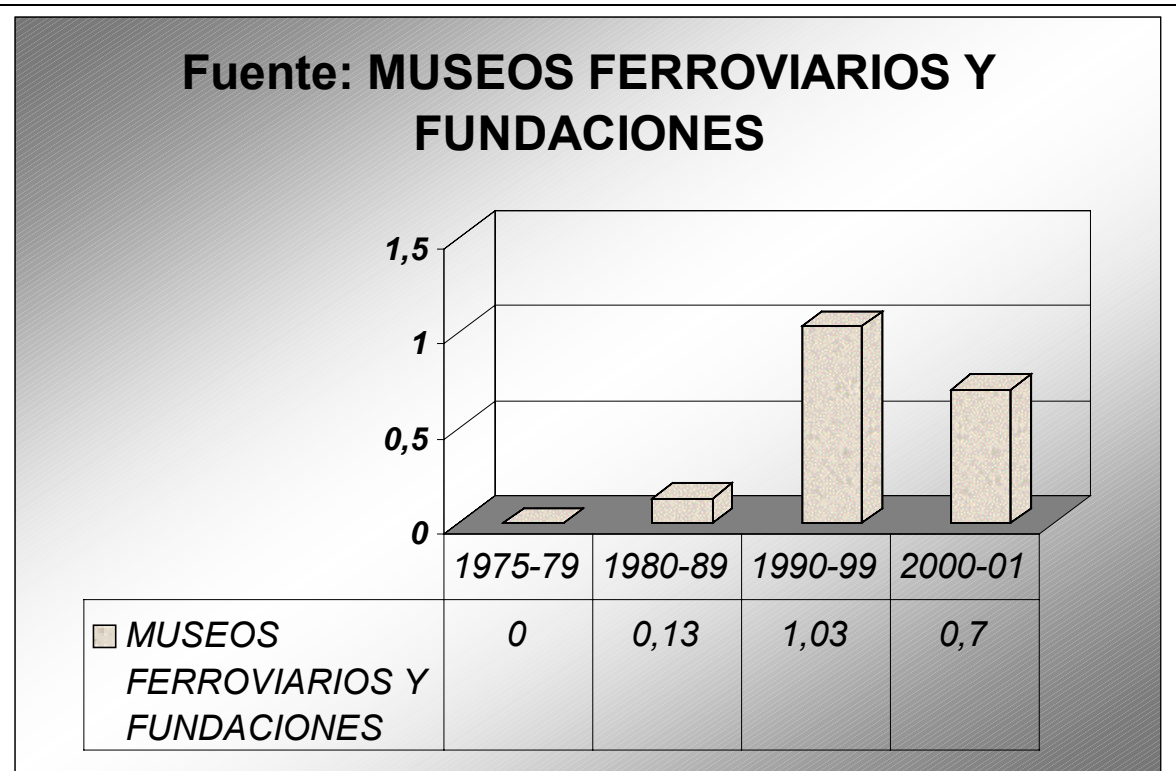
Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,73%

La creación de consorcios públicos relacionados con el transporte ferroviario es un fenómeno relativamente novedoso, que data de los años ochenta. Algunos de estos consorcios tienen una vigencia temporal determinada, como fue caso del *Consortio Pasillo Verde*, que finalizó su actividad cuando se puso en marcha dicha línea férrea en la ciudad de Madrid, o lo será con el *Consortio Operación Chamartín* cuando concluya el objeto de su constitución. Otros consorcios tienen una vigencia permanente, como asimismo es la actividad que desarrollan; eso ocurre con el Consorcio de Transportes de Madrid, en el que participan básicamente la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de la capital y RENFE.

La aparición de esta fuente en la información ferroviaria se produce en la etapa 1980-89, momento en que nacen estas entidades, y alcanza su punto culminante de utilización en los años noventa, especialmente por la cantidad de referencias informativas relacionadas con el Pasillo Verde Ferroviario, proyecto al que *Abc* prestó una gran atención.

GRÁFICO 174

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS



Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,62%

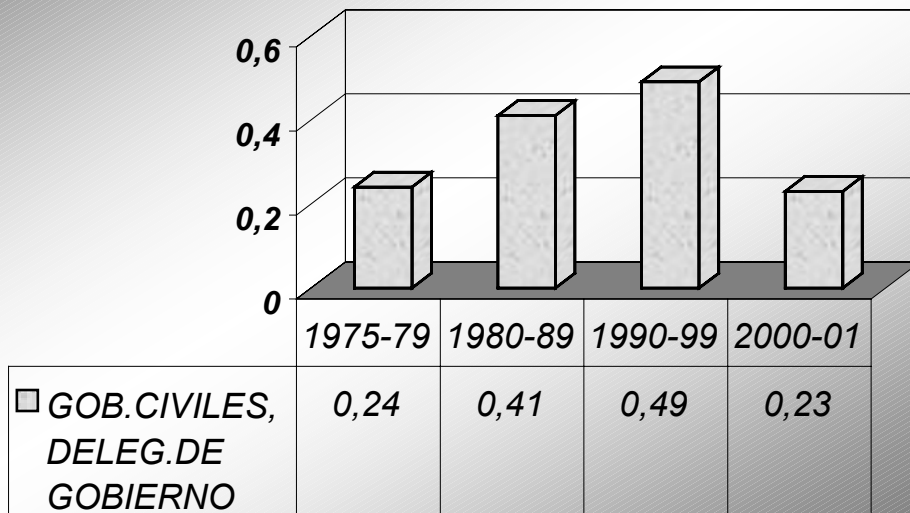
La creación del Museo Nacional del Ferrocarril data del año 1967, aunque la idea data de la celebración del primer centenario del ferrocarril en España, en 1948. Sin embargo, no es hasta mediados de los años ochenta cuando el citado museo adquiere verdadero relieve organizativo, ampliado con la creación posterior de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. Desde entonces, otras entidades de la misma naturaleza comienzan su andadura, una veces por iniciativa de grupos de amigos del ferrocarril, y otras con el apoyo de administraciones públicas locales y autonómicas. Estas instituciones preservan material ferroviario histórico, con el cual organizan viajes turísticos, como por ejemplo el *Tren de la Fresa*, que circula entre Madrid y Aranjuez.

El recurso a estas instituciones como fuentes informativas registra su nivel más elevado en la etapa 1990-99, debido a la gran polémica desatada por el desguace de piezas históricas del museo madrileño de Delicias. Las noticias sobre los viajes de trenes especiales y turísticos han sido otro objeto frecuente del empleo de estas fuentes.

GRÁFICO 175

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

**Fuente: GOBIERNOS CIVILES,
DELEGACIONES DE GOBIERNO**

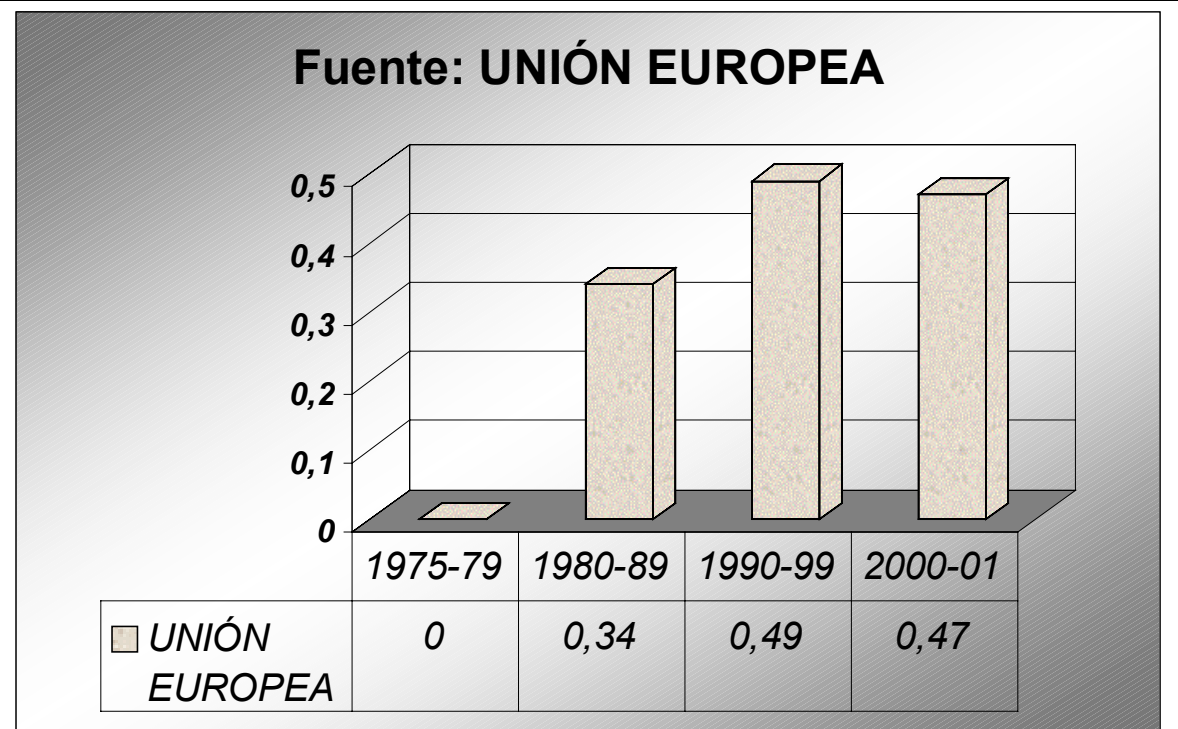


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,42%

Los gobiernos civiles y delegaciones del gobierno son órganos administrativos de ámbito provincial carentes de competencias en materia ferroviaria, por lo que su incidencia en este campo como fuentes informativas es muy reducida. El empleo de estas fuentes está por lo común limitado a muy pocos temas, especialmente sucesos o hechos que afectan a la seguridad ciudadana, cuya irregularidad pone de manifiesto el gráfico adjunto.

GRÁFICO 176

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

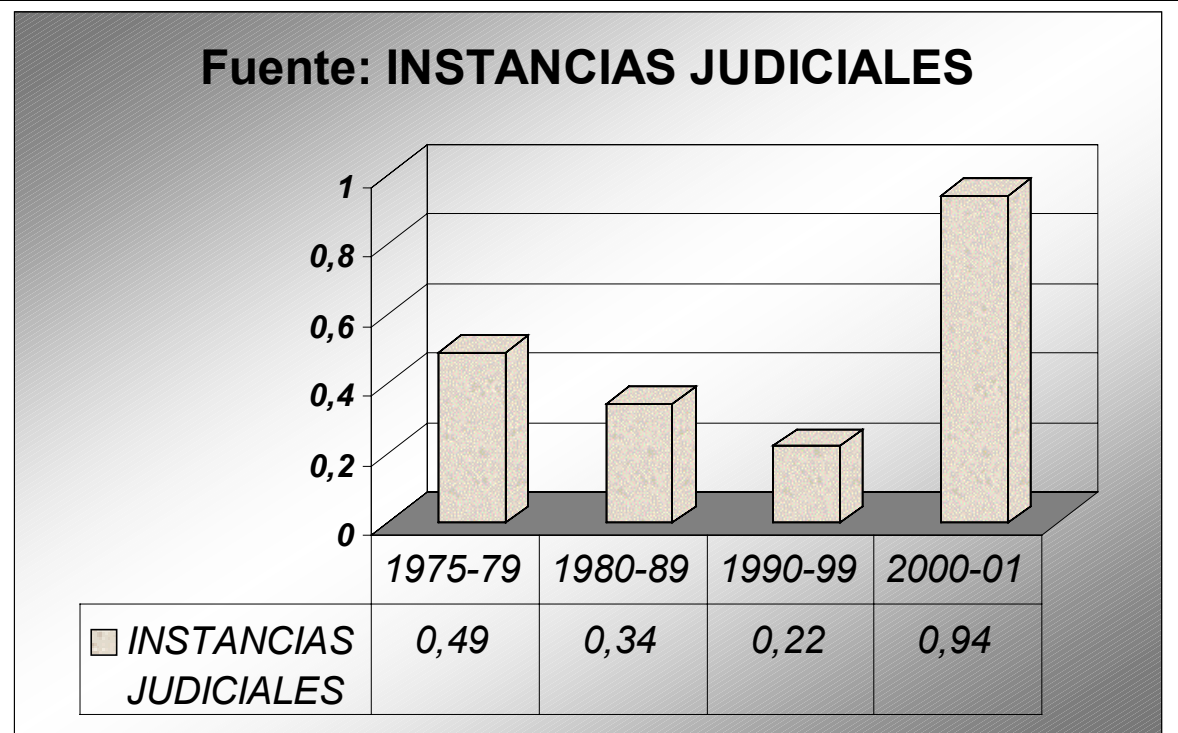


Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,40%

La entrada de España en la Comunidad Europea tuvo lugar en el año 1986, motivo por el cual comienza a aparecer como fuente informativa en la etapa 1980-89. El porcentaje de incidencia de esta fuente se mantiene en niveles bastante escasos durante las dos etapas finales del estudio, lo que a nuestro juicio resulta paradójico, teniendo en cuenta que desde el año 1991 la Comunidad Europea ha desarrollado una política intensa y decisiva en el campo del transporte ferroviario. La herramienta legal para hacer efectiva esta política han sido las Directivas tendentes a la creación de una red continental unificada y a la teórica implantación de un mercado en régimen de competencia y libre acceso a las infraestructuras ferroviarias.

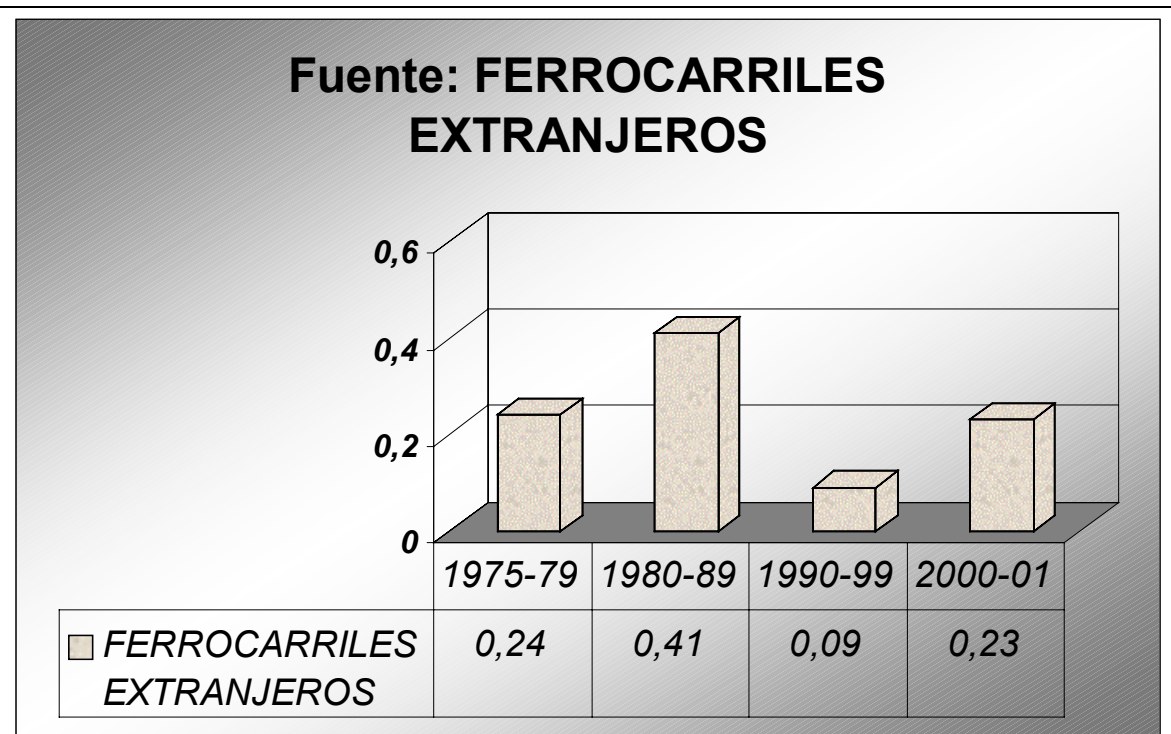
GRÁFICO 177

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS



Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,35%

El entorno jurídico es una de las fuentes menos empleadas en el tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria. El Gráfico 177 indica que su uso, además, es bastante irregular, con una trayectoria descendente en las tres primeras etapas del estudio que culmina en un ascenso proporcional bastante significativo en los años 2000-01. El recurso a las instancias judiciales se produce básicamente en los temas de índole laboral, sucesos e irregularidades en la gestión administrativa, cuyos momentos más álgidos no se corresponden con los niveles de empleo de estas fuentes, por lo que no se pueden relacionar ambos parámetros.

GRÁFICO 178**EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS**

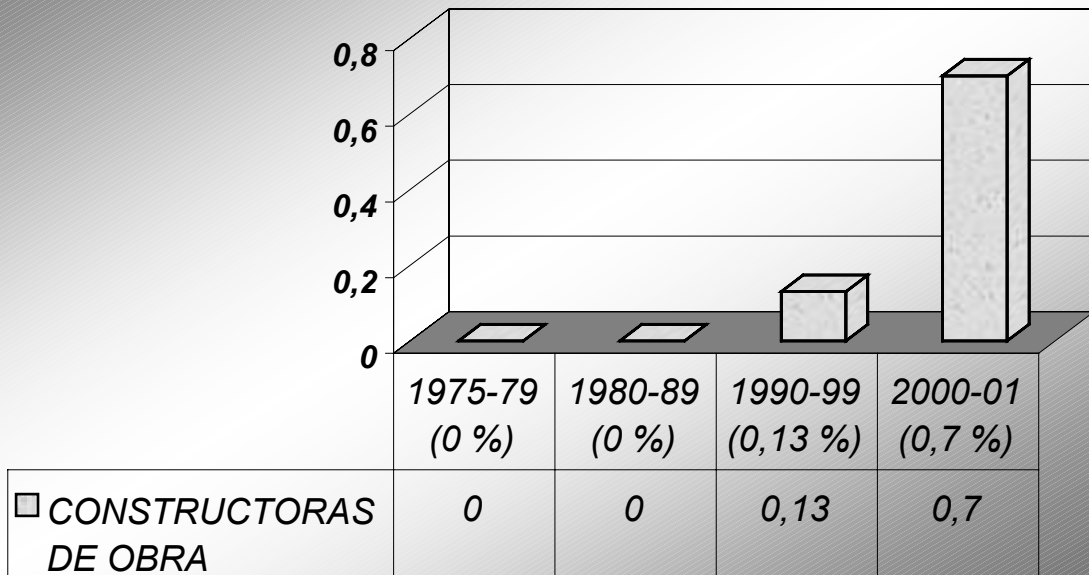
Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,22%

Las relaciones de RENFE con las administraciones ferroviarias de los países limítrofes, Francia y Portugal, adquieren frecuencia e intensidad a partir de los años sesenta, y arrojan como fruto más tangible la puesta en marcha de diversos trenes internacionales, como el *Catalán Talgo* Barcelona-Ginebra, o el expreso *Puerta del Sol* Madrid-Paris. Por otra parte, la alianza de RENFE con la empresa Talgo en mercados internacionales abrió nuevas perspectivas, incrementadas en los años ochenta y noventa con las venta de trenes a países de Sudamérica y otros continentes. A pesar de estos frecuentes contactos y de la entrada en el ámbito común europeo, las compañías ferroviarias extranjeras tienen muy poca presencia como fuente informativa y distribuida muy irregularmente, sin que en ello exista correspondencia con causas concretas.

GRÁFICO 179

EVOLUCIÓN DE EMPLEO DE FUENTES INFORMATIVAS

Fuente: CONSTRUCTORAS DE OBRA



Porcentaje total de informaciones que emplean esta fuente: 0,13%

Como se visualiza en el Gráfico 179, las empresas constructoras de obras públicas comenzaron a emplearse como fuente en las informaciones de la muestra en la década de los años noventa, y su uso aumentó en bastante proporción durante la última etapa del estudio. Este dato coincide en el tiempo con la avalancha de proyectos de nuevas líneas de alta velocidad impulsados por el Ministerio de Fomento, y en los que, evidentemente, este tipo de empresas tiene intereses de gran envergadura.

6.2.3.5. Utilización de las fuentes informativas por áreas temáticas

El cruce de los datos correspondientes al análisis de las fuentes informativas y al análisis temático permite determinar algunos aspectos que resultan de particular interés para los fines de este análisis. Desde el punto de vista de las fuentes son los siguientes:

1.- Cuáles son los temas en los que hay mayor tendencia a identificar las fuentes informativas, y cuantificar su valor.

1.- Escala de empleo de las fuentes según la cantidad de temas en que aparece; ello indica si la fuente cubre las necesidades informativas de muchos aspectos de la actualidad ferroviaria o si, por el contrario, está restringida a ciertos ámbitos temáticos, caso en que se especifica cuáles son.

3.- Grado de incidencia de cada fuente en los diferentes temas de la actualidad ferroviaria, y su escala de importancia, de mayor a menor.

4.- Regularidad en el empleo de una fuente dentro de los diferentes temas.

5.- Evolución del empleo temático de las fuentes a lo largo del periodo de estudio: tendencias.

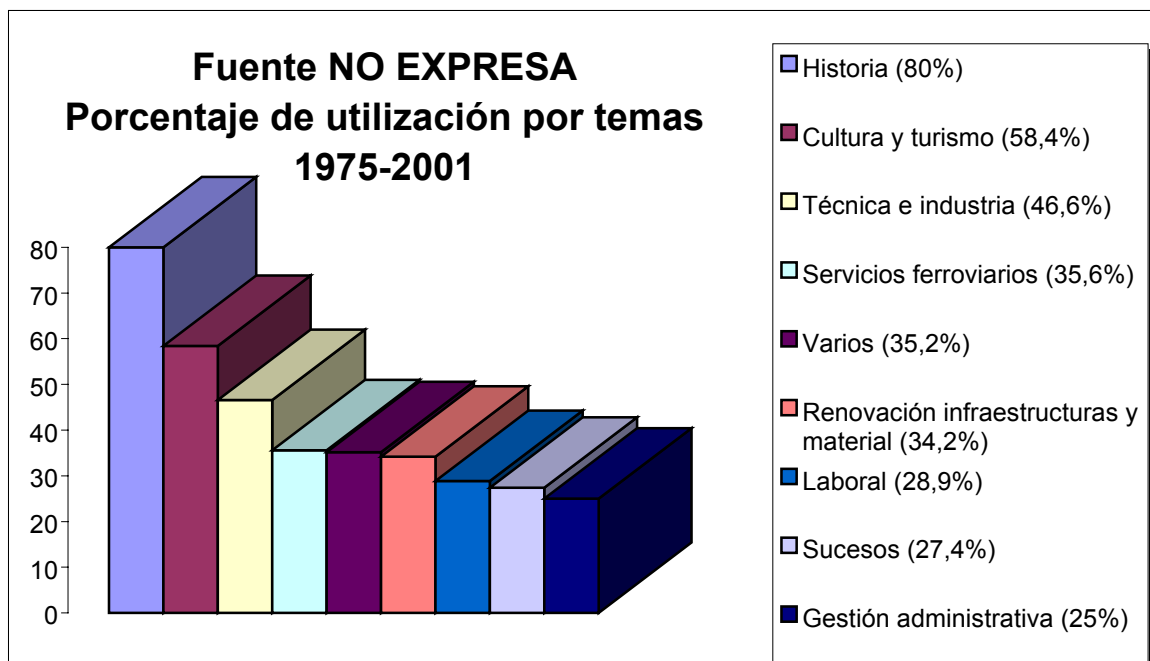
La determinación de estos parámetros se realiza de forma individual para cada fuente, y está basada en los datos recogidos en las tablas y gráficos en los que figuran por etapas los valores porcentuales correspondientes a cada tema, así como los totales por áreas temáticas. Las fuentes son analizadas en el mismo orden que ya se hizo en los epígrafes anteriores, es decir, situadas de mayor a menor peso específico por su grado de utilización global.

Fuente: No expresa

El primer aspecto que debemos resaltar sobre los datos del Gráfico 180 y la Tabla 77 es que las informaciones de fuente no expresa existen en todas las áreas temáticas contempladas en el estudio, luego es una tendencia general que se ha seguido en el tratamiento informativo de las diferentes facetas de la actualidad ferroviaria, aunque no en todos por igual. En dicho sentido, el mismo gráfico muestra una escala de áreas temáticas ordenada de mayor a menor por el porcentaje de informaciones en las que no se produce identificación de las fuentes informativas, aspecto éste de gran interés en nuestro análisis.

Observamos que el área temática en la que se da un grado de identificación menor de las fuentes es *Historia*, con el 80 por ciento de textos donde así ocurre. Por el contrario, el área donde se da un mayor nivel de identificación es *Gestión administrativa*, donde el porcentaje de textos donde no se cita a la fuente desciende hasta el 25 por ciento. Vemos que en siete de las nueve áreas temáticas el porcentaje de no-identificación es menor al 50 por ciento, y que la identificación es mayor en las áreas en las que la naturaleza del tema conlleva mayor tensión, urgencia o gravedad, como *Sucesos* y *Laboral*. En el extremo contrario se encuentran los temas de menor tensión periodística: *Historia* y *Cultura y turismo*.

GRÁFICO 180



La Tabla muestra la distribución por temas y etapas de los items de la muestra en los que no se identifican las fuentes informativas. Es significativo que esta práctica se produce en todos los temas y a lo largo de todas las etapas temporales que abarca el estudio, lo que indica la persistencia y extensión de la misma. No obstante, puede apreciarse en la tabla que los porcentajes de casi todos los temas disminuyen en la última etapa del estudio con respecto a las anteriores. Como ya se dijo, esta tendencia cada vez mayor a identificar y las fuentes puede contribuir a la mayor transparencia y rigor del tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria.

TABLA 77

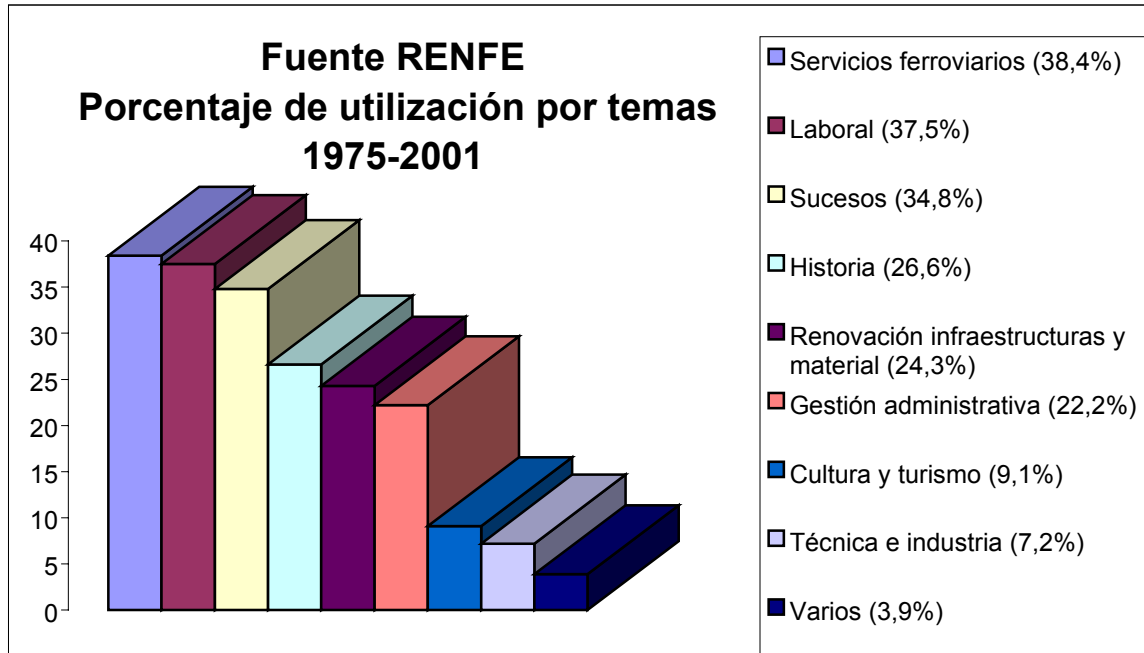
| Fuente No Expresa. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|--|---------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Historia | 5/5 (100%) | 13/16 (81,2%) | 5/7 (71,4%) | 1/2 (50%) | 24/30 (80%) |
| Cultura y turismo | 11/11 (100%) | 34/50 (68%) | 32/67 (47,7%) | 6/14 (42,8%) | 83/142 (58,4%) |
| Técnica e industria | 2/5 (40%) | 46/89 (51,6%) | 21/51 (41,1%) | 8/20 (40%) | 77/165 (46,6%) |
| Servicios ferroviarios | 18/30 (60%) | 53/121 (43,8%) | 56/202 (27,7%) | 4/14 (28,5%) | 131/367 (35,6%) |
| Varios | 4/4 (100%) | 2/4 (50%) | 7/25 (28%) | 5/18 (27,7%) | 18/51 (35,2%) |
| Renovación infraestructuras y material | 25/43 (58,1%) | 47/102 (46%) | 46/182 (25,2%) | 3/26 (11,5%) | 121/353 (34,2%) |
| Laboral | 10/60 (16,6%) | 92/343 (26,8%) | 90/254 (35,4%) | 12/47 (25,5%) | 204/704 (28,9%) |
| Sucesos | 30/116 (25,8%) | 61/222 (27,4%) | 60/206 (29,1%) | 10/42 (23,8%) | 161/586 (27,4%) |
| Gestión administrativa | 36/130 (27,6%) | 157/487 (32,2%) | 269/1218 (22%) | 59/241 (24,4%) | 521/2076 (25%) |

Fuente: RENFE

Como reflejan el Gráfico 181 y la Tabla 78, el empleo de RENFE como fuente informativa se produce en todos los temas de la actualidad ferroviaria, hecho que refleja la gran incidencia de la empresa pública ferroviaria sobre el tratamiento de este medio de transporte en la prensa.

En el Gráfico 181 se visualiza la escala de empleo de esta fuente por temas en el periodo completo de estudio. El área que ocupa el primer lugar es *Servicios ferroviarios*, pero las diferencias porcentuales entre la misma y las cinco áreas siguientes son relativamente pequeñas, lo que indica una utilización de la fuente muy homogénea en un amplio abanico de temas. Por otro lado, también es de resaltar que las tres áreas donde se emplea menos la información suministrada por RENFE están poco vinculadas con el “día a día” de la planificación, gestión y explotación del ferrocarril, y, por otro lado, tienen exiguo peso cuantitativo en el contexto general de la información sobre este medio de transporte.

GRÁFICO 181



El desglose de datos correspondientes a RENFE por temas y etapas, que ofrece la Tabla 78, pone de manifiesto que la utilización de esta fuente se produce de una manera muy regular a lo largo de todo el periodo de estudio. Las únicas etapas con valores nulos corresponden a las áreas temáticas *Historia, Cultura y turismo, Técnica e industria y Varios*, que, como indicamos anteriormente, están relacionadas con aspectos colaterales de la actualidad ferroviaria y abarcan un reducido porcentaje de informaciones en el conjunto de la muestra. La evolución del empleo de esta fuente a lo largo del periodo de análisis varía ostensiblemente de unos temas a otros. En términos generales, como ya se vio en un epígrafe anterior, baja en los años 2000-01 respecto a la década 1990-99, debido a la gran actividad mediática del Ministerio de Fomento (del que depende jerárquicamente la propia RENFE) en los últimos años. Los dos únicos temas en los que RENFE sube como fuente informativa en el tramo 2000-01 son *Sucesos y Técnica a Industria*.

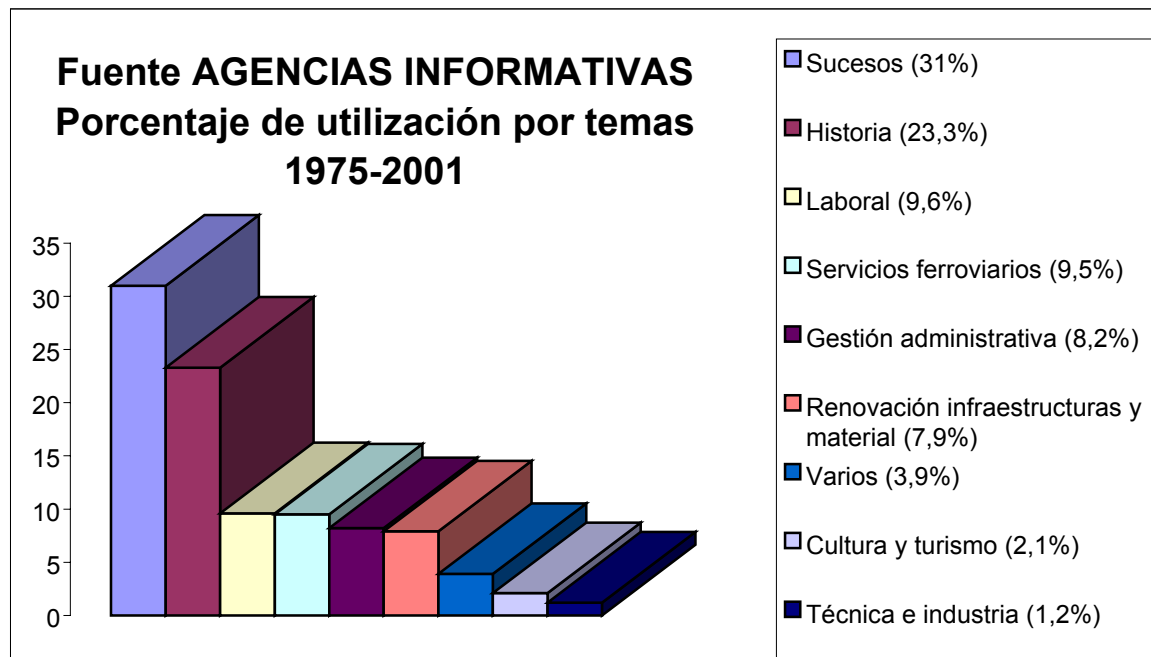
TABLA 78

| Fuente RENFE. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Servicios ferroviarios | 3/30 (10%) | 36/121 (29,7%) | 97/202 (48%) | 5/14 (35,7%) | 141/367 (38,4%) |
| Laboral | 13/60 (21,6%) | 127/343 (37%) | 108/254 (42,5%) | 16/47 (34%) | 264/704 (37,5%) |
| Sucesos | 31/116 (26,7%) | 73/222 (32,8%) | 79/206 (38,3%) | 21/42 (50%) | 204/586 (34,8%) |
| Historia | 0 | 7/16 (43,7%) | 1/7 (14,2%) | 0 | 8/30 (26,6%) |
| Renovación infraestructuras y material | 8/43 (18,6%) | 23/102 (22,5%) | 49/182 (26,9%) | 6/26 (23%) | 86/353 (24,3%) |
| Gestión administrativa | 34/130 (26,1%) | 123/487 (25,2%) | 276/1218 (22,6%) | 28/241 (11,6%) | 461/2076 (22,2%) |
| Cultura y turismo | 0 | 8/50 (16%) | 5/67 (7,4%) | 0 | 13/142 (9,1%) |
| Técnica e industria | 0 | 3/89 (3,3%) | 6/51 (11,7%) | 3/20 (15%) | 12/165 (7,2%) |
| Varios | 0 | 0 | 2/4 (50%) | 0 | 2/51 (3,9%) |

Fuente: Agencias informativas

El recurso a las agencias como fuente informativa se produce en todas las áreas temáticas de la actualidad ferroviaria, tal como aparece registrado en el gráfico y la tabla adjuntos. El grado de incidencia de esta fuente se caracteriza por su desigualdad entre unos temas y otros, siendo el área *Sucesos* la que registra un mayor índice de utilización, con un 31 por ciento, seguida de *Historia*, con el 23,3. Entre el 10 y el 7 por ciento están las áreas *Laboral*, *Servicios ferroviarios*, *Gestión administrativa* y *Renovación de infraestructuras y material*, y en una escala muy inferior se sitúan el resto de temas, que quizás por su mayor especificidad y más limitado campo de interés concitan poca atención por parte de las agencias de información general.

GRÁFICO 182



La regularidad en la utilización como fuente de las agencias informativas en el tratamiento periodístico del transporte ferroviario es relativamente grande, como se aprecia en la Tabla 79, ya que las etapas con valor nulo son pocas, y, salvo el área *Historia*, están concentradas en los tres temas donde esta fuente tiene menor utilización: *Varios*, *Cultura y Turismo* y *Técnica e industria ferroviaria*. Respecto a la evolución temporal del empleo de esta fuente, en la última etapa del estudio bajan los porcentajes de utilización en relación con las anteriores, y ello en todos los temas, excepto *Renovación de Infraestructuras y material*, que registra en el bianual 2000-01 el mayor porcentaje de recurso a las agencias informativas de todo el periodo de estudio. Esta excepción no hace sino resaltar una tendencia general claramente descendente que indica una progresiva pérdida de peso de las agencias informativas como fuente de consulta sobre el ferrocarril por parte del diario *Abc*.

TABLA 79

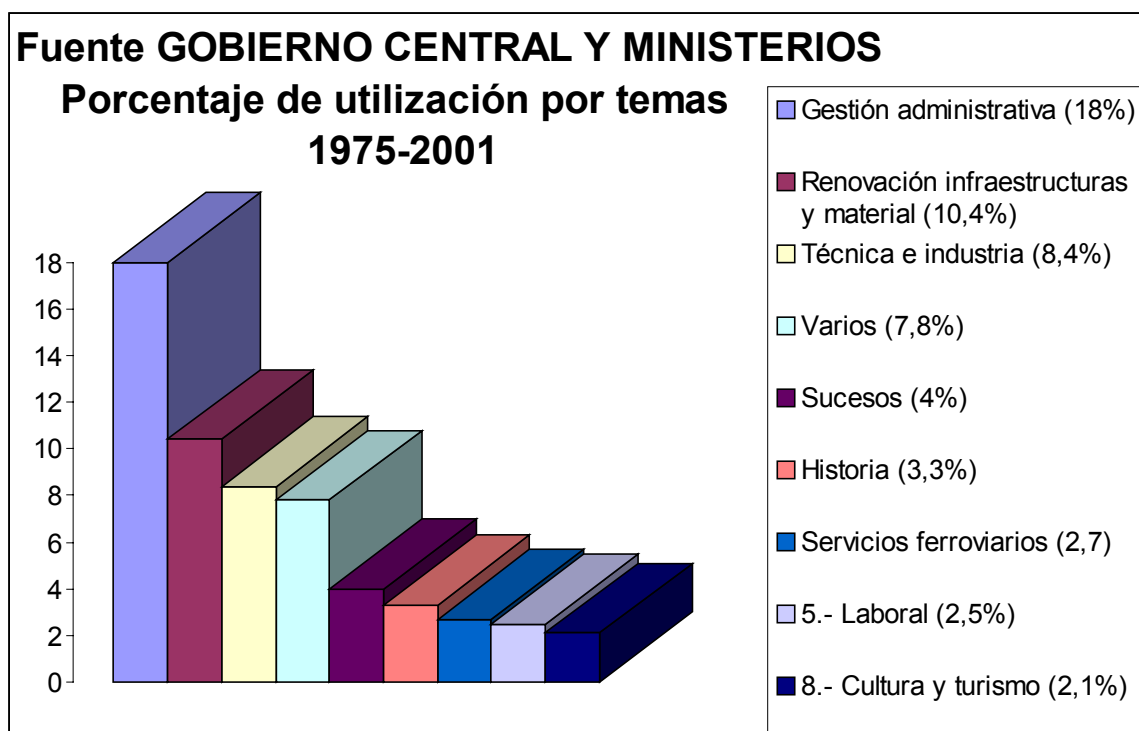
| Fuente: Agencias. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Sucesos | 56/116 (48,2%) | 74/222 (33,3%) | 40/206 (19,4%) | 12/42 (28,5%) | 182/586 (31%) |
| Historia | 0 | 0 | 7/7 (100%) | 0 | 7/30 (23,3%) |
| Laboral | 30/60 (50%) | 28/343 (8,1%) | 6/254 (2,3%) | 4/47 (8,5%) | 68/704 (9,6%) |
| Servicios ferroviarios | 5/30 (16,6%) | 6/121 (4,9%) | 23/202 (11,3%) | 1/14 (7,1%) | 35/367 (9,5%) |
| Gestión administrativa | 29/130 (22,3%) | 35/487 (7,1%) | 98/1218 (8%) | 10/241 (4,1%) | 172/2076 (8,2%) |
| Renovación infraestructuras y material | 5/43 (11,6%) | 7/102 (6,8%) | 11/182 (6%) | 5/26 (19,2%) | 28/353 (7,9%) |
| Varios | 0 | 0 | 2/25 (8%) | 0 | 2/51 (3,9%) |
| Cultura y turismo | 0 | 2/50 (4%) | 1/67 (1,4%) | 0 | 3/142 (2,1%) |
| Técnica e industria | 2/5 (40%) | 0 | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |

Fuente: Gobierno central y ministerios

Este grupo de organismos oficiales, que ostentan la máxima responsabilidad administrativa sobre el ferrocarril español, tiene, como vimos, un notable peso específico en su papel de fuente informativa. El gráfico y la tabla adjuntos refleja que son utilizados como tales en todos los temas concernientes a la actualidad ferroviaria, lo que ratifica su alta incidencia general.

El Gráfico 183 recoge las diferentes áreas temáticas ordenadas por el grado de empleo que realizan de este grupo de fuentes. El tema donde más se recurre al gobierno central y las instancias ministeriales es *Gestión administrativa*, dentro del que es utilizado en el 18 por ciento de las informaciones, lo que resulta lógico teniendo en cuenta su implicación directa en esta capó específico del ferrocarril. En segundo lugar, aunque con una diferencia apreciable respecto a la anterior, figura el área temática *Renovación de Infraestructuras y material*, en la que un 10,4 por ciento de las informaciones participan de estas fuentes. A mayor distancia vemos el resto de áreas temáticas, de las que *Cultura y turismo* es la que registra un menor porcentaje de empleo.

GRÁFICO 183



La Tabla 80 permite apreciar que la regularidad de empleo de estas fuentes es bastante grande, puesto que hay pocas etapas con valores nulos. Se observa que dentro de las áreas *Gestión administrativa*, *Renovación de infraestructuras y material*, *Sucesos* y *Laboral* estas fuentes se han utilizado en todas las etapas, mientras que en el resto sí hay etapas con valor nulo, siendo *Historia* y *Cultura y turismo* las dos en que más ocurre: tres de las cuatro etapas.

Otro dato muy significativo respecto a la tendencia general de esta fuente es que en la última etapa temporal (años 2000-01) registra su máximo valor de todo el periodo de estudio en cinco áreas temáticas: *Gestión administrativa*, *Renovación de infraestructuras y material*, *Técnica e industria*, *Laboral* y *Varios*. Ello indica que el empleo de estas fuentes en el tratamiento informativo del ferrocarril es cada vez mayor, y lo es en más cantidad de temas. Las dos áreas donde el crecimiento de estas fuentes es más grande durante la etapa 2000-01 respecto a la anterior son *Varios* y *Gestión administrativa*, que respectivamente cuadriplican y triplican en proporción los índices de empleo anteriores.

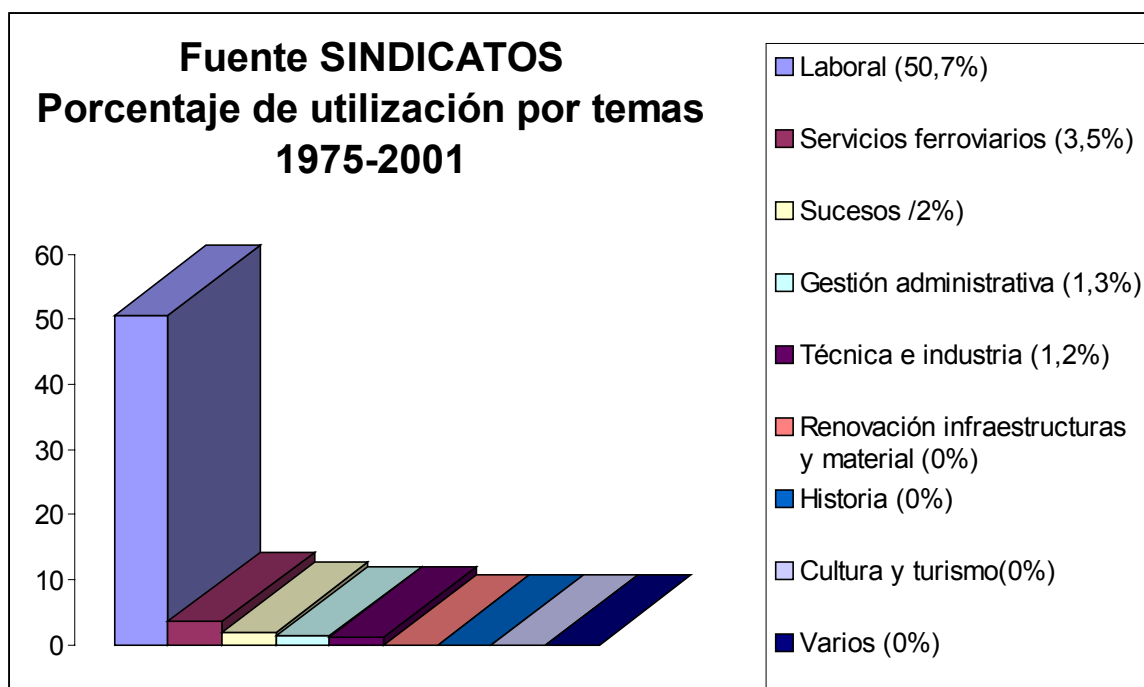
TABLA 80

| Fuente: Gobierno central y Ministerios. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|---|---------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Gestión administrativa | 21/130 (16,1%) | 123/487 (25,2%) | 143/1218 (11,7%) | 87/241 (36%) | 374/2076 (18%) |
| Renovación infraestructuras y material | 3/43 (6,9%) | 11/102 (10,7%) | 19/182 (10,4%) | 4/26 (15,3%) | 37/353 (10,4%) |
| Técnica e industria | 0 | 8/89 (8,9%) | 4/51 (7,8%) | 2/20 (10%) | 14/165 (8,4%) |
| Varios | 0 | 0 | 1/25 (4%) | 3/18 (16,6%) | 4/51 (7,8%) |
| Sucesos | 2/116 (1,7%) | 10/222 (4,5%) | 10/206 (4,8%) | 2/42 (4,7%) | 24/586 (4%) |
| Historia | 0 | 1/16 (6,2%) | 0 | 0 | 1/30 (3,3%) |
| Servicios ferroviarios | 1/30 (3,3%) | 3/121 (2,4%) | 6/202 (2,9%) | 0 | 10/367 (2,7%) |
| Laboral | 2/60 (3,3%) | 14/343 (4%) | 2/254 (0,7%) | 2/47 (4,2%) | 18/704 (2,5%) |
| Cultura y turismo | 0 | 3/50 (6%) | 0 | 0 | 3/142 (2,1%) |

Fuente: Sindicatos

En el Gráfico 184 y la Tabla 81 se aprecia que las fuentes sindicales sólo son utilizadas en cinco de los nueve temas comprendidos en el análisis: *Laboral*, *Servicios ferroviarios*, *Sucesos*, *Gestión administrativa* y *Técnica e industria*, lo que nos lleva a considerar que su incidencia es menor a la de las anteriores fuentes analizadas al emplearse en un campo temático bastante más reducido. Un aspecto especialmente llamativo que se visualiza claramente en el gráfico adjunto es que el empleo de esta fuente se concentra de forma básica en el tema *Laboral*, donde tiene un porcentaje de uso total del 50,7 por ciento, lo que resulta lógico por la propia naturaleza sindical. La diferencia con los porcentajes de las otras áreas donde también se utilizan las fuentes sindicales es considerable, pues el siguiente es el 3,5 por ciento de *Servicios ferroviarios*, y el resto aún son inferiores. En tal sentido, resulta chocante el escaso índice de empleo de esta fuente en ámbitos tan importantes como la *Gestión administrativa*, los *Servicios ferroviarios* o la *Renovación de infraestructuras*, en los que supuestamente la opinión sindical debería manifestarse, pero, o bien los mismos sindicatos se pronuncian poco al respecto, o bien no son citados por este diario.

GRÁFICO 184



Tal como se aprecia en la Tabla 81, esta fuente informativa únicamente ha sido utilizada en todas las etapas del periodo de estudio dentro de dos temas: *Laboral* y *Gestión administrativa*, aunque en éste último de forma muy escasa. Incluso en el área temática Servicios ferroviarios, segunda en la que globalmente más se emplea esta fuente, se registran valores nulos en la primera y la última etapa del periodo de estudio, lo que refleja una apreciable irregularidad. Esta misma desigualdad se observa también desde el punto de la vista de su evolución temporal, ya que el uso de las fuentes sindicales no muestra un crecimiento sostenido en ninguno de los temas donde se citan, sino que sufre oscilaciones variables entre unas etapas y otras.

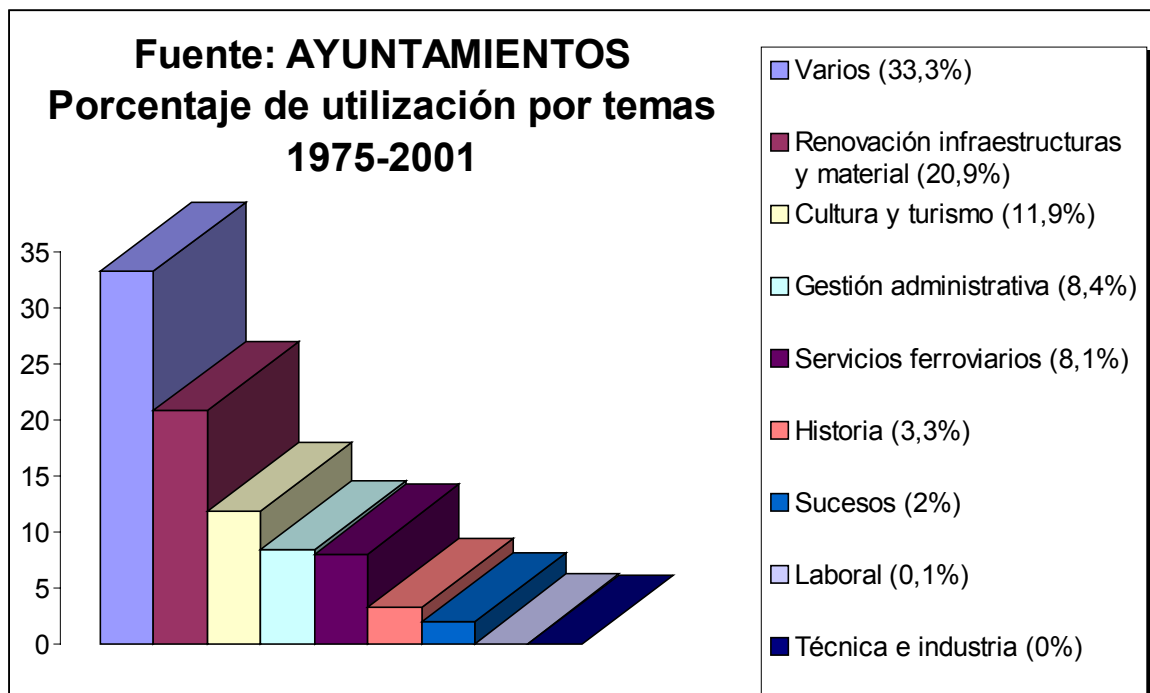
TABLA 81

| Fuente: Sindicatos. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|---|---------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Laboral | 29/60 (48,3%) | 195/343 (56,8%) | 112/254 (44%) | 21/47 (44,6%) | 357/704 (50,7%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 5/121 (4,1%) | 8/202 (3,9%) | 0 | 13/367 (3,5%) |
| Sucesos | 4/116 (3,4%) | 2/222 (0,9%) | 6/206 (2,9%) | 0 | 12/586 (2%) |
| Gestión administrativa | 1/130 (0,7%) | 10/487 (2%) | 14/1218 (1,1%) | 3/241 (1,2%) | 28/2076 (1,3%) |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 2/51 (3,9%) | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Ayuntamientos

Los ayuntamientos son una fuente informativa utilizada en ocho de las nueve áreas temáticas que afectan a la actualidad ferroviaria, según se desprende del Gráfico 185 y la Tabla 82, por lo que su incidencia es casi general. El área donde tiene más importancia es *Varios*, que, como vimos en un capítulo anterior, reúne temas diversos, fundamentalmente centrados en cuestiones sociales y medioambientales que afectan al ferrocarril, que en los últimos años han cobrado un notable auge e interés periodístico. La incidencia de estos temas tiene por lo general un carácter local, lo que explica el recurso a estas fuentes. Lo mismo ocurre respecto al segundo ámbito temático donde las fuentes municipales son más utilizadas, *Renovación de infraestructuras y material*, ya que la construcción de nuevos trazados, estaciones y equipamientos ferroviarios posee implicaciones urbanísticas que afectan a las competencias de los ayuntamientos. También existe una frecuente participación municipal en la organización de eventos culturales o viajes turísticos relacionados con el tren, motivo por el que el tema Cultura y turismo aparece dentro de esta escala de utilización en tercer lugar. En el resto de temas el empleo de las fuentes municipales tiene un menor relieve, si bien dentro de Gestión administrativa y Servicios ferroviarios inciden moderadamente.

GRÁFICO 185



Observamos en la Tabla 82 que los ayuntamientos se emplean como fuente informativa de manera regular, a lo largo de todas las etapas, en cuatro áreas temáticas: *Renovación de infraestructuras y material*, *Gestión administrativa*, *Servicios ferroviarios* y *Sucesos*, mientras que en las áreas *Varios* y *Cultura y turismo*, este uso comienza en la década de los ochenta, justo en el momento en que ambos temas aparecen en la prensa de forma continuada, por lo que también podemos entender que el empleo de estas fuentes es regular.

Asimismo, es de resaltar el continuo crecimiento del empleo de esta fuente en todos los temas, ya que los porcentajes de la etapa 2000-01 son mayores que los de las décadas precedentes. Esto indica que hay una marcada tendencia a emplear cada vez más los ayuntamientos como fuentes de la información sobre el tren, en parte también porque la implicación de las corporaciones municipales en este medio de transporte es mayor, resultado de la descentralización de infraestructuras y servicios férreos.

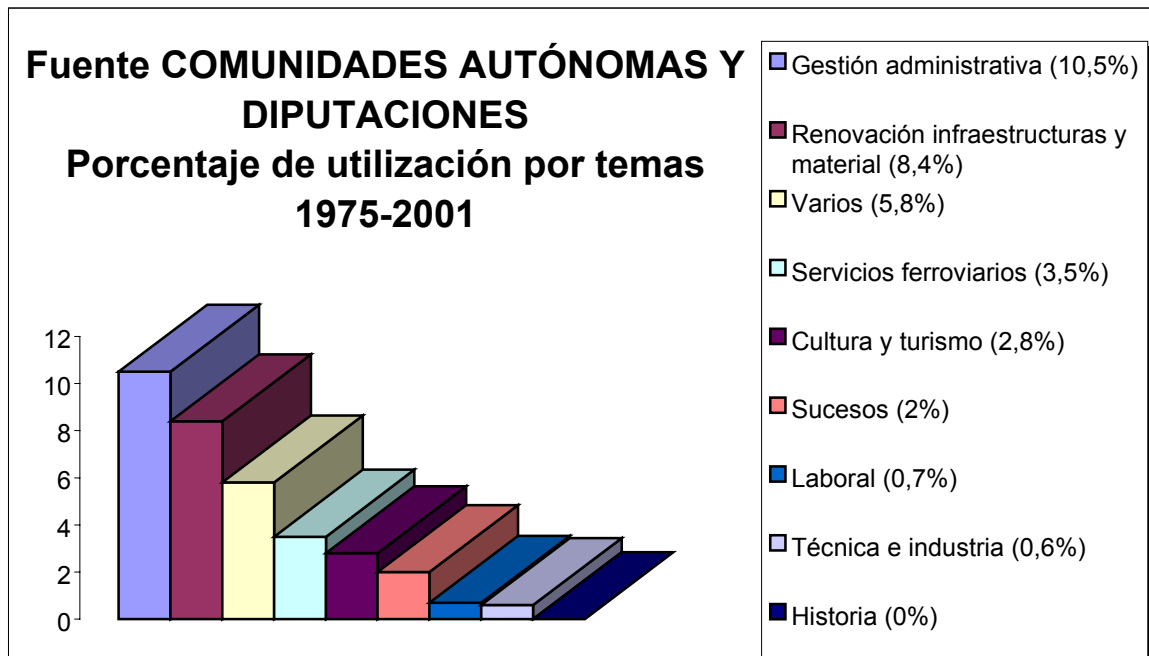
TABLA 82

| Fuente: Ayuntamientos. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|--------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Varios | 0 | 1/4 (25%) | 9/25 (36%) | 7/18 (38,8%) | 17/51 (33,3%) |
| Renovación infraestructuras y material | 3/43 (6,9%) | 12/102 (11,7%) | 50/182 (27,4%) | 9/26 (34,6%) | 74/353 (20,9%) |
| Cultura y turismo | 0 | 5/50 (10%) | 5/67 (7,4%) | 7/14 (50%) | 17/142 (11,9%) |
| Gestión administrativa | 3/130 (2,3%) | 16/487 (3,2%) | 124/1218 (10,1%) | 32/241 (13,2%) | 175/2076 (8,4%) |
| Servicios ferroviarios | 1/30 (3,3%) | 7/121 (5,7%) | 20/202 (9,9%) | 2/14 (14,2%) | 30/367 (8,1%) |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 1/2 (50%) | 1/30 (3,3%) |
| Sucesos | 2/116 (1,7%) | 1/222 (0,9%) | 4/206 (1,9%) | 5/42 (11,9%) | 12/586 (2%) |
| Laboral | 0 | 1/343 (0,2%) | 0 | 0 | 1/704 (0,1%) |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Comunidades autónomas y Diputaciones

El Gráfico 186 y la Tabla 83 registran que este grupo de fuentes informativas ha sido empleado en ocho de las nueve áreas temáticas consideradas en el estudio, lo que delimita un campo de utilización bastante amplio. Dentro del tema *Gestión administrativa*, un 10,5 por ciento de los textos informativos emplean esta fuente, porcentaje que llega al 8,4 por ciento en el área temática Renovación de infraestructuras y material, y, como se observa en el gráfico, va descendiendo progresivamente en las demás áreas, sin grandes diferencias proporcionales entre unas y otras. Esto indica que el empleo de esta fuente es bastante homogéneo. La mayoritaria incidencia informativa de las administraciones autonómicas y provinciales en el área *Gestión administrativa* se debe fundamentalmente al creciente interés político que han mostrado desde los años noventa respecto a la planificación y proyección de nuevos trazados de alta velocidad, fruto, también, de la progresiva ampliación de sus competencias en todos los ámbitos. Esto explica, asimismo, el recurso a estas fuentes en temas relacionados con las infraestructuras, aspectos medioambientales, renovación de trenes y servicios ferroviarios, dado que algunas Comunidades financian y participan en la gestión de trenes regionales.

GRÁFICO 186



Como revelan los datos plasmados en la Tabla 83, los informes de Comunidades Autónomas y Diputaciones se emplean a lo largo de todas las etapas temporales en los temas *Gestión administrativa*, y *Renovación de infraestructuras y material*, y en las tres últimas etapas se hace uso de las mismas dentro de *Servicios ferroviarios* y *Sucesos*, siendo su utilización más irregular y discontinua en el resto de áreas temáticas. En la valoración de estos datos debemos tener presente que el proceso de desarrollo autonómico no adquiera solidez hasta los años ochenta, lo que explica un recurso más tardío a este grupo de fuentes.

Desde el punto de vista de su evolución cronológica, la utilización de estas fuentes crece en la última etapa del estudio y alcanza en ella su máximo valor dentro de los temas *Servicios ferroviarios*, *Cultura y Turismo*, *Sucesos*, *Laboral* y *Técnica e industria*. El recurso a estas fuentes se mantiene estable en los años 2000-01 respecto a la etapa anterior en el área *Gestión administrativa*, y marca una tendencia decreciente en *Renovación de infraestructura y material* y en *Varios*.

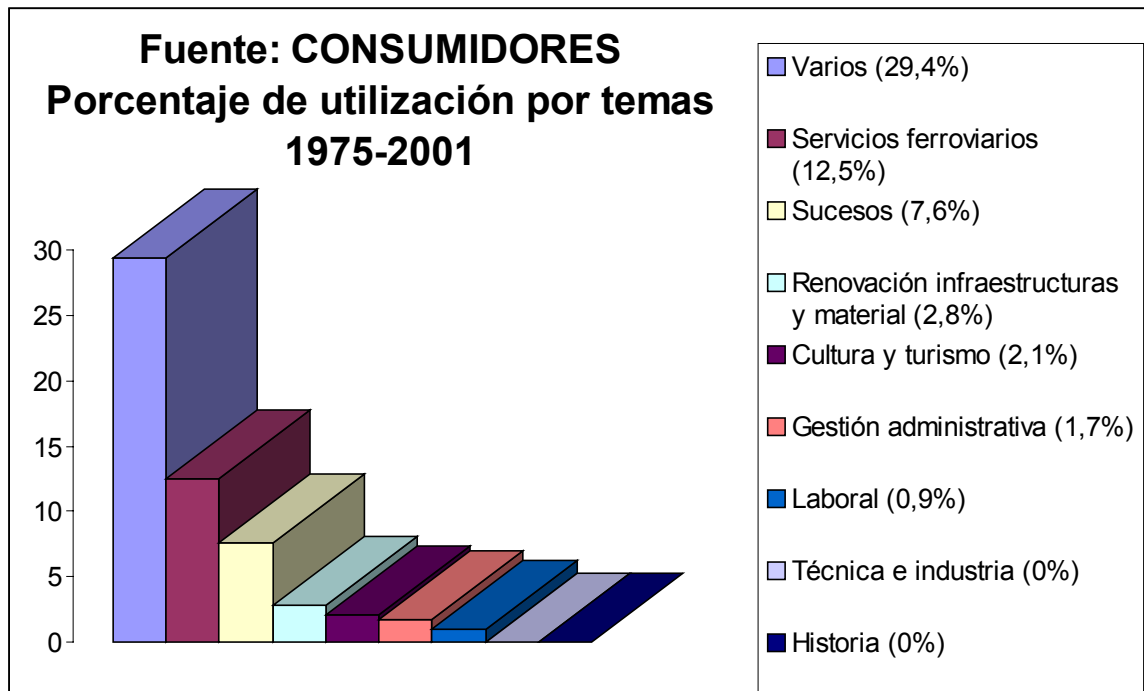
TABLA 83

| Fuente: Comunidades Autónomas y Diputaciones | | | | | |
|---|---|-------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Gestión administrativa | 8/130 (6,1%) | 22/487 (4,5%) | 159/1218 (13%) | 31/241 (12,8%) | 220/2076 (10,5%) |
| Renovación infraestructuras y material | 4/43 (9,3%) | 9/102 (8,8%) | 15/182 (8,2%) | 2/26 (7,6%) | 30/353 (8,4%) |
| Varios | 0 | 0 | 2/25 (8%) | 1/18 (5,5%) | 3/51 (5,8%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 3/121 (2,4%) | 9/202 (4,4%) | 1/14 (7,1%) | 13/367 (3,5%) |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 2/67 (2,9%) | 2/14 (14,2) | 4/142 (2,8%) |
| Sucesos | 0 | 3/222 (1,3%) | 6/206 (2,9%) | 3/42 (7,1%) | 12/586 (2%) |
| Laboral | 0 | 1/343 (0,2%) | 0 | 1/47 (2,1%) | 5/704 (0,7%) |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 1/20 (5%) | 1/165 (0,6%) |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Consumidores

Como señalamos en un epígrafe anterior, las asociaciones ciudadanas, afectados, vecinos, plataformas, grupos ecologistas, testigos y, en general, los consumidores, se emplean cada vez más como fuente informativa en el tratamiento periodístico de la actualidad ferroviaria. Como indican el Gráfico 187 y la Tabla 84, el recurso a los mismos se produce en siete de los nueve temas informativos que contempla nuestro estudio. El área con mayor porcentaje de uso de estas fuentes (29,4 por ciento) es *Varios*, donde predominan los asuntos medioambientales. Las informaciones sobre *Servicios ferroviarios*, en especial las que tienen que ver con deficiencias de los mismos, tienen presente la opinión de los consumidores en un porcentaje total del 12,5 por ciento, y en tema *Sucesos* es el tercero que más emplea estas mismas fuentes, con el 7,6 por ciento. En un escalón inferior se sitúan los temas *Renovación de infraestructuras y material*, *Cultura y turismo*, *Gestión administrativa* y *Laboral*. A nuestro juicio, dada la gran incidencia social que, por muy diferentes motivos, tienen la planificación de infraestructuras ferroviarias y las huelgas de los servicios de trenes, es muy llamativo que la opinión de los consumidores esté tan escasamente reflejada en el tratamiento informativo de ambos temas.

GRÁFICO 187



A la luz de los datos que aparecen en la Tabla 84, y contemplando el periodo de estudio en su conjunto, la irregularidad es la nota que caracteriza el empleo de estas fuentes informativas. Se observa que en bastantes etapas hay valores nulos, y que únicamente los temas *Servicios ferroviarios* y *Sucesos* recurren a estas fuentes en todas las etapas del periodo de estudio. Sin embargo, el aspecto más significativo de estos datos es que en todos los temas el porcentaje de utilización correspondiente a la última etapa es el más elevado de todo el periodo de estudio. Esto marca una tendencia claramente creciente respecto al protagonismo informativo de los consumidores, sobre todo en las áreas temáticas *Servicios ferroviarios*, *Renovación de infraestructuras y material* y *Laboral*, donde proporcionalmente este crecimiento es mayor.

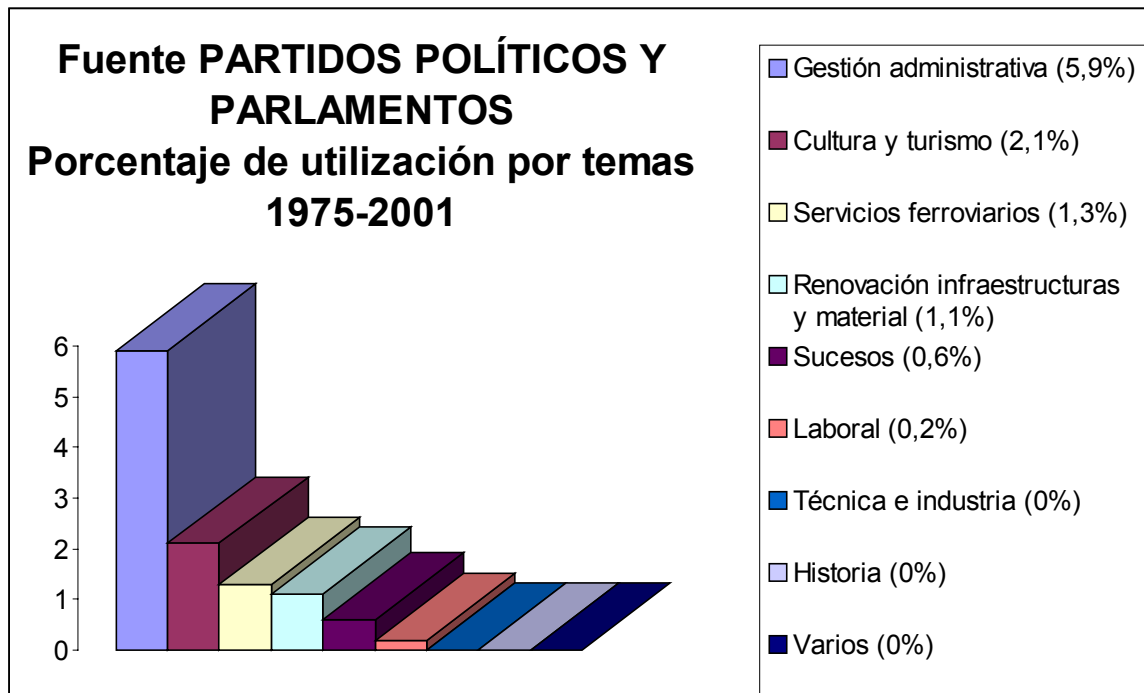
TABLA 84

| Fuente: Consumidores. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|---|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Varios | 0 | 0 | 6/25 (24%) | 9/18 (50%) | 15/51 (29,4%) |
| Servicios ferroviarios | 2/30 (6,6%) | 20/121 (16,5%) | 20/202 (9,9%) | 3/14 (21,4%) | 46/367 (12,5%) |
| Sucesos | 11/116 (9,4%) | 18/222 (8,1%) | 12/206 (5,8%) | 4/42 (9,5%) | 45/586 (7,6%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 2/102 (1,9%) | 5/182 (2,7%) | 3/26 (11,5%) | 10/353 (2,8%) |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 3/67 (4,4%) | 0 | 3/142 (2,1%) |
| Gestión administrativa | 1/130 (0,7%) | 0 | 28/1218 (2,2%) | 7/241 (2,9%) | 36/2076 (1,7%) |
| Laboral | 0 | 3/343 (0,8%) | 1/254 (0,3%) | 3/47 (6,3%) | 7/704 (0,9%) |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Partidos políticos y parlamentos

Este grupo de fuentes está presente en seis de las nueve áreas temáticas en las que se reparten las informaciones de la muestra, por lo que podemos considerar que tiene un grado de incidencia medio. Como puede comprobarse en el gráfico y la tabla adjuntos, los porcentajes de utilización son bastante escasos, siendo en área *Gestión administrativa* la que registra el valor más alto: el 5,9 por ciento, mientras que en el resto de temas se emplea en unas proporciones mucho menores y de cuantía poco significativa. Estos resultados pueden reflejar el reducido interés que los partidos políticos y sus representantes parlamentarios muestran, salvo casos muy concretos, por el ferrocarril, y las pocas divergencias existentes entre los principales partidos en cuanto a la planificación y gestión ferroviaria, lo que explica el escaso debate político existente en torno a estos temas, a pesar de su gran trascendencia económica.

GRÁFICO 188



La Tabla 85 muestra que estas fuentes se utilizan en todas las etapas que abarca el periodo de estudio únicamente dentro del área temática *Gestión administrativa*, mientras que, por otro lado, observamos temas que en muchas etapas no utilizan esta fuente y en otras sí, junto a otros en los que no se han utilizado nunca. Todo ello pone de manifiesto un grado de incidencia muy irregular, tanto por su dispersión como por su limitación temática.

En cuanto a la evolución temporal del empleo de estas fuentes, aumenta en la última etapa respecto a las anteriores dentro de las áreas *Cultura y turismo*, *Sucesos y Laboral*, sin bien el aumento sólo es significativo en la primera de ellas. Por el contrario, las áreas *Gestión administrativa*, *Servicios ferroviarios* y *Renovación de infraestructuras y material* registran valores inferiores en esta etapa final respecto a las anteriores. En suma, la tendencia general es muy irregular.

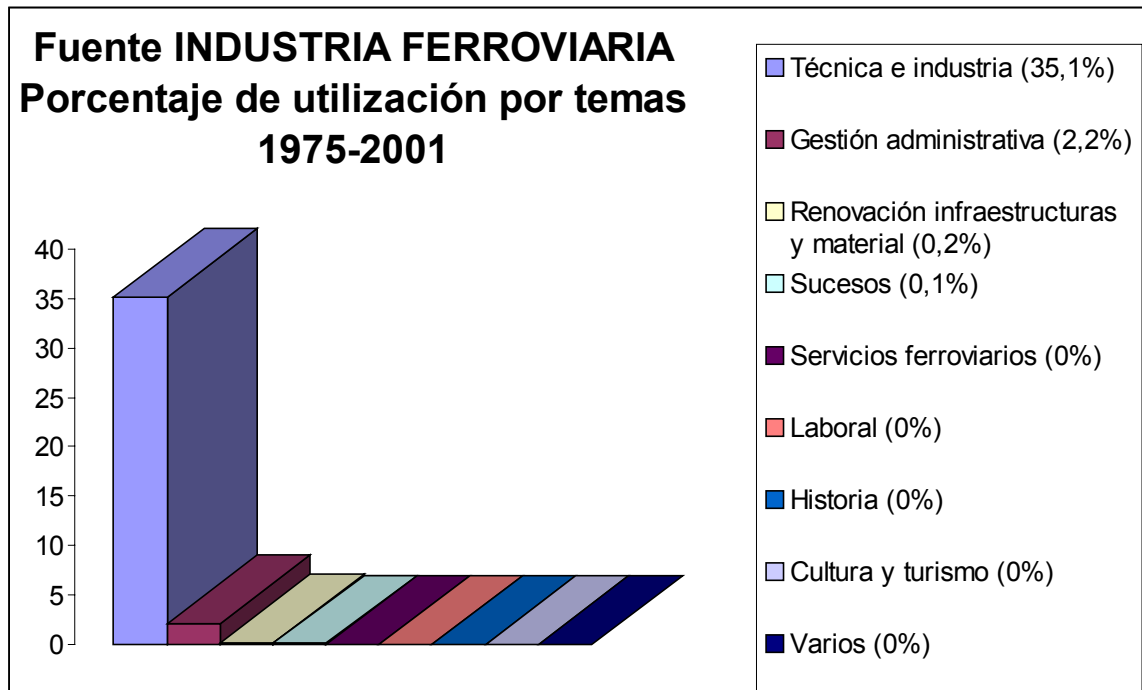
TABLA 85

| Fuente: Partidos políticos y Parlamentos. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|---|-------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Gestión administrativa | 2/130 (1,5%) | 13/487 (2,6%) | 104/1218 (8,5%) | 5/241 (2%) | 124/2076 (5,9%) |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 1/67 (1,4%) | 2/14 (14,2%) | 3/142 (2,1%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 1/121 (0,8%) | 4/202 (1,9%) | 0 | 5/367 (1,3%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 4/182 (2,1%) | 0 | 4/353 (1,1%) |
| Sucesos | 0 | 2/222 (0,9%) | 1/206 (0,4%) | 1/42 (2,3%) | 4/586 (0,6%) |
| Laboral | 0 | 0 | 1/254 (0,3%) | 1/47 (2,1%) | 2/704 (0,2%) |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Industria ferroviaria

La industria ferroviaria aparece citada como fuente informativa sólo en cuatro de las nueve áreas temáticas contempladas en el presente estudio, lo que implica que su incidencia es bastante limitada. Además, la utilización de esta fuente está muy concentrada en el tema *Técnica e industria*, dentro del cual figura en el 35,1 por ciento de las informaciones. La diferencia de este porcentaje con los del resto de las áreas temáticas donde se recurre a la misma fuente es muy grande, pues la segunda de ellas, *Gestión administrativa*, sólo llega al 2,2 por ciento, y las demás registran valores mínimos. Todo ello se aprecia claramente en el gráfico y la tabla adjuntos.

GRÁFICO 189



Salvo en los dos temas donde más se utilizan, *Técnica e industria* y *Gestión administrativa*, el recurso informativo a la industria ferroviaria presenta una gran discontinuidad temporal, que se refleja en los datos de la Tabla 86. Se observa, además, que en las áreas *Renovación de infraestructuras y material* y *Sucesos*, únicamente aparece consignada la fuente en una de las cuatro etapas que integran el periodo de estudio. Volviendo de nuevo al área *Técnica e industria*, encontramos que esta fuente alcanza su mayor nivel de utilización en la última etapa del estudio, coincidiendo con los concursos de adjudicación de material para nuevas líneas de alta velocidad. En el tema *Gestión administrativa* el uso de estas fuentes aumenta con respecto a los años noventa, pero aún es ligeramente menor que en 1980-89.

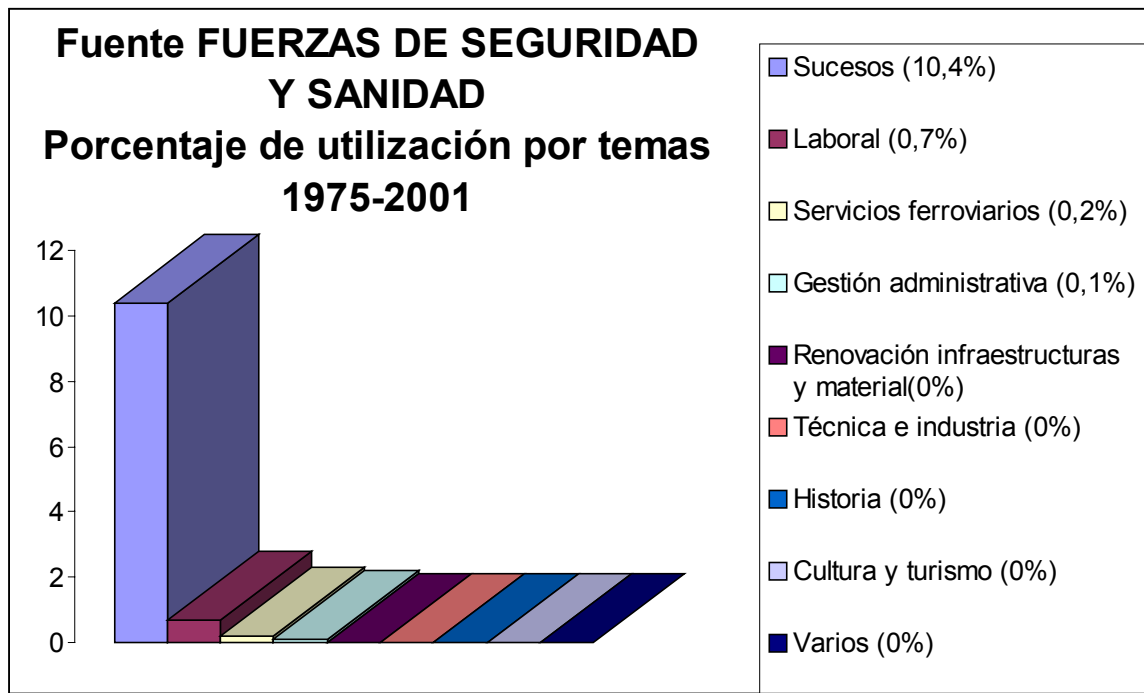
TABLA 86

| Fuente: Industria ferroviaria. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|-------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Técnica e industria | 2/5 (40%) | 26/89 (29,2%) | 21/51 (41,1%) | 9/20 (45%) | 58/165 (35,1%) |
| Gestión administrativa | 3/130 (2,3%) | 15/487 (3%) | 22/1218 (1,8%) | 7/241 (2,9%) | 47/2076 (2,2%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 1/182 (0,5%) | 0 | 1/353 (0,2%) |
| Sucesos | 1/116 (0,8%) | 0 | 0 | 0 | 1/586 (0,1%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Fuerzas de seguridad y Sanidad

Al igual que ocurre con el grupo de fuentes anterior, las fuerzas de seguridad y las instituciones sanitarias inciden sólo en cuatro áreas temáticas de las nueve contempladas en el estudio, por lo que su campo de incidencia es bastante limitado. Por otro lado, tal como se visualiza en el Gráfico 190 y la Tabla 87, su empleo se concreta en torno a las informaciones del tema *Sucesos*, ya que el testimonio de estas fuentes se da en el 10,4 por ciento de las mismas. Entre este valor y los correspondientes a otras áreas temáticas hay una gran diferencia proporcional, puesto que todos los porcentajes de utilización son inferiores al 1 por ciento en los temas *Laboral*, *Servicios ferroviarios* y *Gestión administrativa*.

GRÁFICO 190



La Tabla 87 muestra que la regularidad de esta fuente es muy escasa, puesto el único tema donde está presente en todas las etapas temporales comprendidas en el estudio es *Sucesos*, y además el porcentaje de empleo registra su mayor valor en los últimos años. Con relación al resto de temas se constata de nuevo una gran irregularidad, algo menor en el área temática *Gestión administrativa*, en cuyas informaciones de las etapas 1975-79, 1990-99 y 2000-01 sí se utilizan como fuentes las declaraciones y comunicados de fuerzas de seguridad y del ámbito sanitario.

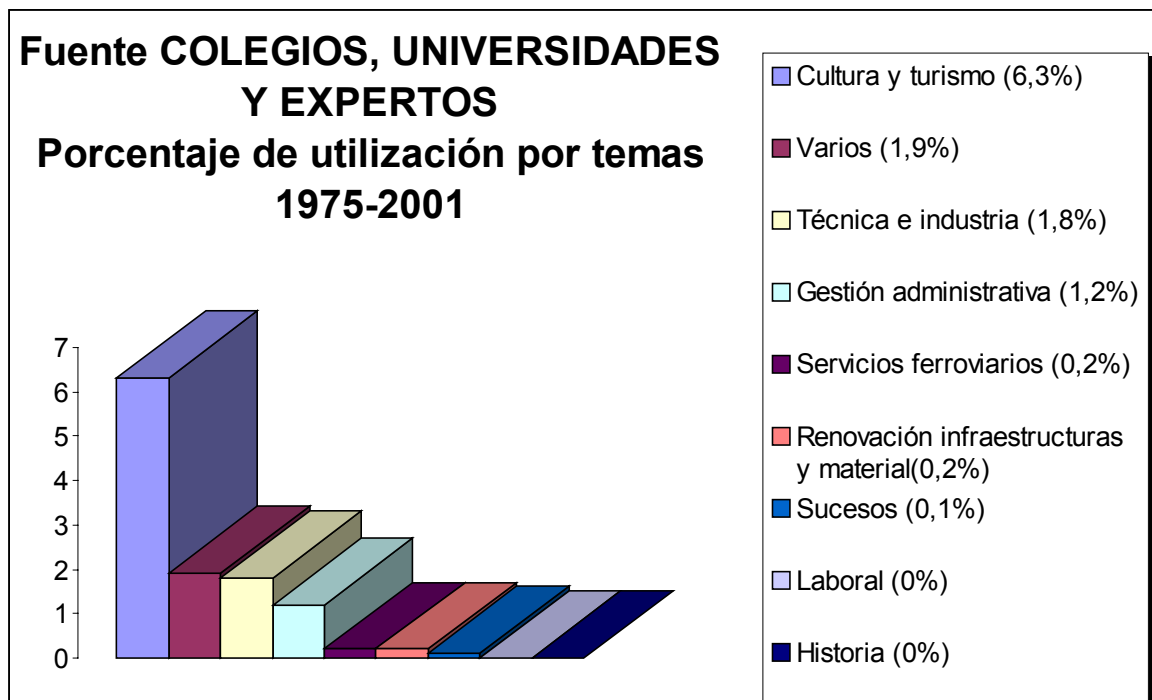
TABLA 87

| Fuente: Fuerzas de seguridad y Sanidad | | | | | |
|---|---|------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Sucesos | 2/116 (1,7%) | 29/222 (13%) | 21/206 (10,1%) | 9/42 (21,4%) | 61/586 (10,4%) |
| Laboral | 0 | 5/343 (1,4%) | 0 | 0 | 5/704 (0,7%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 1/121 (0,8%) | 0 | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Gestión administrativa | 1/130 (0,7%) | 0 | 1/1218 (0,08%) | 1/241 (0,4%) | 3/2076 (0,1%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Colegios profesionales, universidades y expertos

Nos encontramos ante un grupo de fuentes que en términos globales tiene poco peso específico, pero que, sin embargo, como puede apreciarse en el Gráfico 191 y la Tabla 88, se emplea en las informaciones pertenecientes a siete de las nueve áreas temáticas. El reparto porcentual por temas que aparece en las referencias gráficas adjuntas indica que donde más se utilizan estas fuentes es en el área *Cultura y turismo*, seguida a bastante distancia por *Varios*, *Técnica e industria*, *Gestión administrativa* y, aún más lejos, *Servicios ferroviarios*. Llama la atención el muy escaso empleo general de estas fuentes, dado que su alto nivel de conocimientos científico-técnicos podría aportar más rigor al tratamiento periodístico de las cuestiones ferroviarias, si bien debemos tener en cuenta que su punto de vista, ajeno en principio a consideraciones políticas, puede cuestionar la visión oficialista imperante en este ámbito informativo. Asimismo, es curioso que el área donde más se utilizan estas fuentes sea *Cultura y turismo*, por encima de otras con las que a priori tienen más proximidad, como *Gestión administrativa* y *Técnica e industria*, en las que, como hemos visto, se emplean más bien de forma simbólica.

GRÁFICO 191



Observamos en la Tabla 88 que la única área temática donde estas fuentes son utilizadas en todas las etapas comprendidas en el estudio es *Gestión administrativa*, mientras que en el resto de temas su aparición es poca y muy irregular. Incluso en el tema *Cultura y turismo*, donde estas fuentes tienen mayor peso global, vemos que sólo se emplean en dos etapas. En cinco de los temas se hace uso de estas fuentes en una sola etapa del estudio: *Varios*, *Técnica e industria*, *Renovación de infraestructuras y material*, *Sucesos* y *Servicios ferroviarios*.

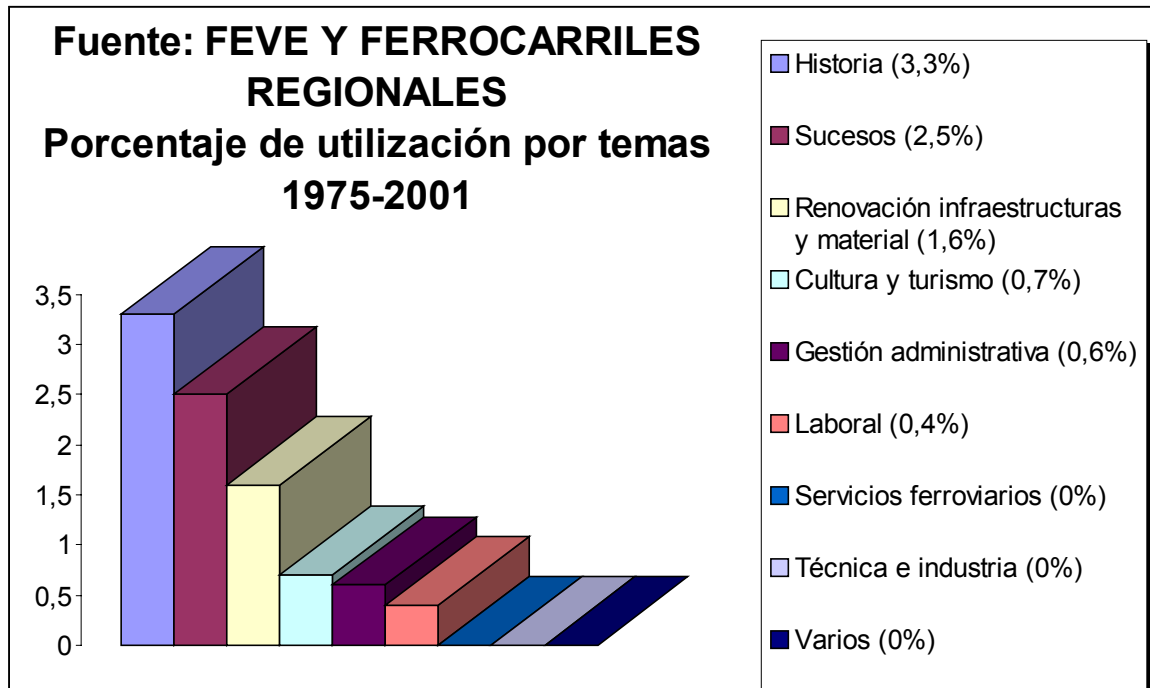
TABLA 88

| Fuente: Colegios profesionales, universidades y expertos | | | | | |
|---|---|-----------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Cultura y turismo | 0 | 1/50 (2%) | 8/67 (11,9%) | 0 | 9/142 (6,3%) |
| Varios | 0 | 0 | 1/25 (4%) | 0 | 1/51 (1,9%) |
| Técnica e industria | 0 | 3/89 (3,3%) | 0 | 0 | 3/165 (1,8%) |
| Gestión administrativa | 2/130 (1,5%) | 10/487 (2%) | 9/1218 (0,7%) | 5/241 (2%) | 26/2076 (1,2%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 0 | 1/14 (7,1%) | 1/367 (0,2%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 1/182 (0,5%) | 0 | 1/353 (0,2%) |
| Sucesos | 0 | 0 | 1/206 (0,4%) | 0 | 1/586 (0,1%) |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: FEVE y ferrocarriles regionales

Las compañías ferroviarias de vía estrecha se emplean como fuentes informativas en seis áreas temáticas, entre las que destacan por su mayor incidencia (siendo en todo caso bastante limitada) *Historia, Sucesos y Renovación de infraestructuras y material*, en este orden,. En un nivel muy inferior, que porcentualmente no rebasa el 1 por ciento, figuran *Cultura y turismo, Gestión administrativa y Laboral*. Estos bajos porcentajes ponen de manifiesto el poco y discontinuo interés que el diario *Abc* y en general la prensa de circulación nacional presta a estas líneas férreas. En ello tiene mucho que ver, como ya señalamos con anterioridad, con el carácter local y regional de las mismas.

GRÁFICO 192



La discontinuidad en el empleo de estas fuentes queda de manifiesto al observar la distribución de datos de la Tabla 89, donde vemos que ninguna de las áreas temáticas las utiliza en todas las etapas del estudio. Curiosamente, el mayor porcentaje de empleo se produce dentro del tema *Cultura y Turismo* en la última etapa, en la cual es el único tema que no registra valores nulos. En otros temas, como *Historia* y *Sucesos*, se aprecia que se recurre a estas fuentes sólo en momentos puntuales, pero de forma relativamente intensa, con porcentajes que rebasan el 6 por ciento de las informaciones. Ello muestra que el interés de los medios por este ámbito ferroviarios esta muy concentrado y se limita, normalmente, a hechos puntuales, como conmemoraciones, accidentes o huelgas.

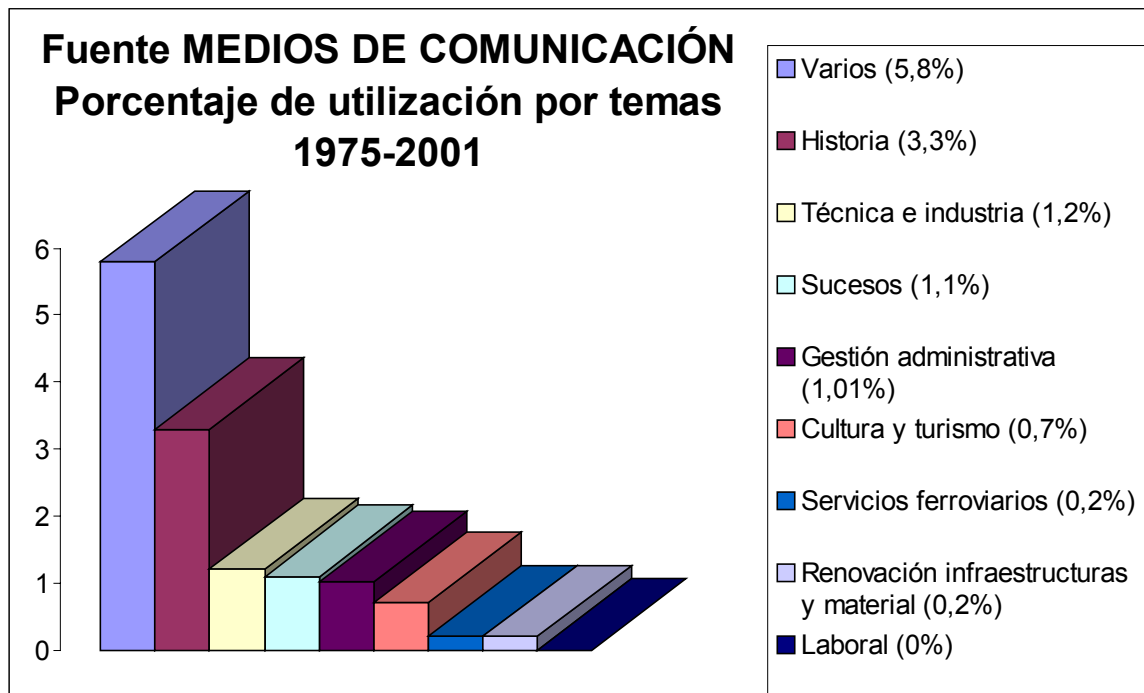
TABLA 89

| Fuente: FEVE y ferrocarriles regionales. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|------------------|------------------|----------------|-------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Historia | 0 | 1/16 (6,2%) | 0 | 0 | 1/30 (3,3%) |
| Sucesos | 1/116 (0,8%) | 14/222 (6,3%) | 0 | 0 | 15/586 (2,5%) |
| Renovación infraestructuras y material | 1/43 (2,3%) | 1/102 (0,9%) | 4/182 (2,1%) | 0 | 6/353 (1,6%) |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 1/14 (7,1%) | 1/142 (0,7%) |
| Gestión administrativa | 4/130 (3%) | 6/487 (1,2%) | 3/1218 (0,2%) | 0 | 13/2076 (0,6%) |
| Laboral | 2/60 (3,3%) | 1/343 (0,2%) | 0 | 0 | 3/704 (0,4%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Medios de comunicación

Los datos suministrados por otros medios de comunicación figuran en ocho áreas temáticas de las nueve que comprende el estudio, lo que indica un campo de utilización amplio en el tratamiento informativo del ferrocarril por parte del diario *Abc*. Observamos en el gráfico y la tabla adjuntos que los dos temas donde más se usa estas fuentes son dos áreas poco relevantes: *Varios* e *Historia*, con un 5,8 y un 3,3 por ciento de las informaciones respectivamente. Esta cifra baja hasta poco más del 1 por ciento de los textos informativos en los temas *Técnica e industria*, *Sucesos* y *Gestión administrativa*, y no llega al 1 por ciento en el resto de las áreas. En suma, se puede considerar que la incidencia de esta fuente es más bien exigua.

GRÁFICO 193



La tendencia decreciente en el empleo de esta fuente, ya comentada en un epígrafe anterior, se visualiza en los datos de la Tabla 90, donde observamos que durante la última etapa del estudio deje de usarse en todos los temas. Además, su utilización es muy ocasional, tanto desde el punto de vista temporal como temático, por lo que, en suma, podemos considerarla como una de las fuentes menos relevante y con menor proyección de cuantas examinamos en este análisis.

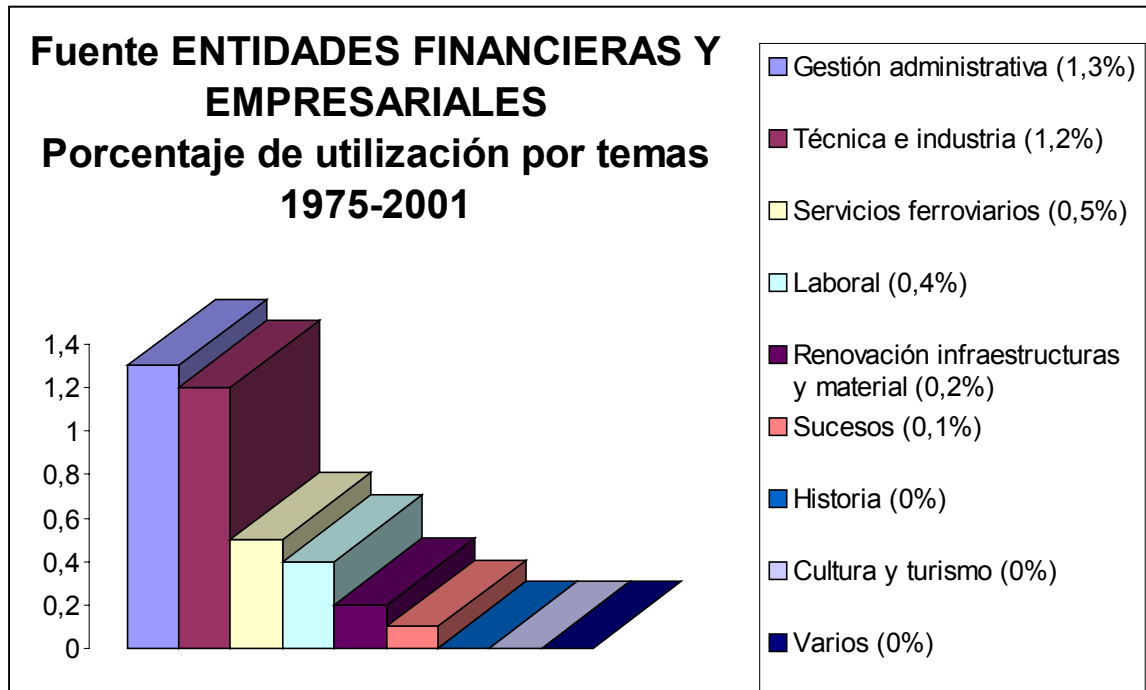
TABLA 90

| Fuente: Medios de comunicación. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|---|------------------------|--------------------------|----------------|---------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Varios | 0 | 1/4 (25%) | 2/25 (8%) | 0 | 3/51 (5,8%) |
| Historia | 0 | 1/16 (6,2%) | 0 | 0 | 1/30 (3,3%) |
| Técnica e industria | 0 | 2/89 (2,2%) | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Sucesos | 3/116 (2,5%) | 3/222 (1,3%) | 1/206 (0,4%) | 0 | 7/586 (1,1%) |
| Gestión administrativa | 6/130 (4,6%) | 3/487 (0,6%) | 12/1218 (0,9%) | 0 | 21/2076 (1,01%) |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 1/67 (1,4%) | 0 | 1/142 (0,7%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 1/121 (0,8%) | 0 | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 1/102 (0,9%) | 0 | 0 | 1/353 (0,2%) |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Entidades financieras y empresariales

La utilización de este grupo de fuentes se produce en seis áreas temáticas, aunque, como muestran el Gráfico 194 y la Tabla 91, registra unos porcentajes muy bajos, el mayor de los cuales corresponde a *Gestión administrativa* y afecta a un escaso 1,3 por ciento de las informaciones dedicadas a este tema. La segunda área donde más se recurre a estas fuentes es *Técnica e industria*, con un porcentaje del 1,2, y en las demás áreas la penetración de esta fuente no alcanza más allá del 0,5 por ciento, es decir, resulta casi inapreciable. Teniendo en cuenta la naturaleza de las entidades englobadas en este grupo, resulta lógica su mayor incidencia en los dos ámbitos temáticos señalados, la cual se ha centrado de forma fundamental en el aspecto concreto del apoyo a los nuevos proyectos de alta velocidad. En todo caso, a nuestro juicio el peso informativo de estas fuentes resulta demasiado pequeño teniendo en cuenta su importancia objetiva desde el punto de vista económico.

GRÁFICO 194



El desglose temporal y temático de la incidencia de estas fuentes, mostrado en la Tabla 91, indica, por un lado, que su empleo se produce de una forma muy irregular desde ambos puntos de vista, y por otro, que no aumenta a lo largo de tiempo de forma sostenida. Sólo en el tema *Gestión administrativa* se refleja la opinión de estas entidades en todas las etapas del estudio, si bien en una proporción que permanece estancada desde los años ochenta. A pesar de que en la última etapa del estudio se produce la aparición de estas fuentes en dos temas, *Sucesos* y *Renovación de infraestructuras y material*, no hay una tendencia clara y uniforme respecto a su tendencia de utilización.

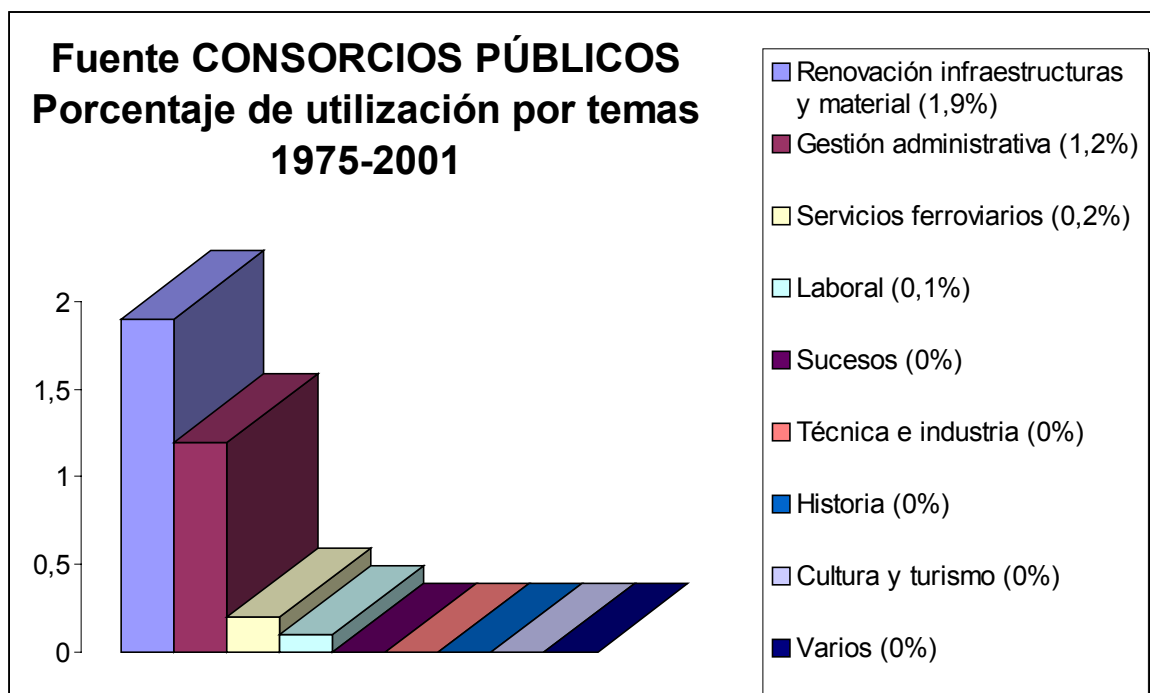
TABLA 91

| Fuente: Entidades financieras y empresariales. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|--|-------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Gestión administrativa | 4/130 (3%) | 5/487 (1,02%) | 13/1218 (1,06%) | 5/241 (1,1%) | 27/2076 (1,3%) |
| Técnica e industria | 0 | 2/89 (2,2%) | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Servicios ferroviarios | 1/30 (3,3%) | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 2/367 (0,5%) |
| Laboral | 0 | 3/343 (0,8%) | 0 | 0 | 3/704 (0,4%) |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 1/26 (3,8%) | 1/353 (0,2%) |
| Sucesos | 0 | 0 | 0 | 1/42 (2,3%) | 1/586 (0,1%) |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Consorcios públicos

El Gráfico 195 y la Tabla 92 indican que los consorcios públicos son utilizados como fuente informativa sólo en cuatro de los nueve temas comprendidos en este análisis y, además, en porcentajes muy pequeños. El máximo valor es el 1,9 por ciento, que se registra en el área *Renovación de infraestructuras y material*, seguido del 1,2 por ciento en *Gestión administrativa*, ambos son los temas donde los consorcios tienen mayor incidencia, ya varios de ellos tienen por objeto fundamental, como vimos, la reordenación urbanística del suelo ferroviario y la ejecución de nuevos trazados. Por su parte, el porcentaje de uso de estas fuentes cae al 0,2 por ciento en el tema *Servicios ferroviarios*, y al 0,1 en *Laboral*. Se trata, por tanto, de unas fuentes de muy corto peso cuantitativo en el conjunto de general de la muestra y en el particular de las áreas temáticas en las que se divide.

GRÁFICO 195



Los consorcios públicos aparecen como fuente de la información sobre el ferrocarril en la década de los años ochenta, según los datos de la Tabla 92. Por tanto, tomando como referencia la totalidad del periodo de estudio, es necesariamente una fuente de utilización temporal limitada y parcial. Además, observamos que sólo en el tema *Gestión administrativa* se recurre a ella de forma continua en las tres últimas etapas del periodo de estudio. Es el área *Renovación de infraestructuras y material* la única donde los porcentajes de empleo de esta fuente aumentan desde las primeras etapas a las más recientes, coincidiendo con la puesta en marcha en Madrid de los consorcios del *Pasillo Verde Ferroviario* y de la llamada *Operación Chamartín*.

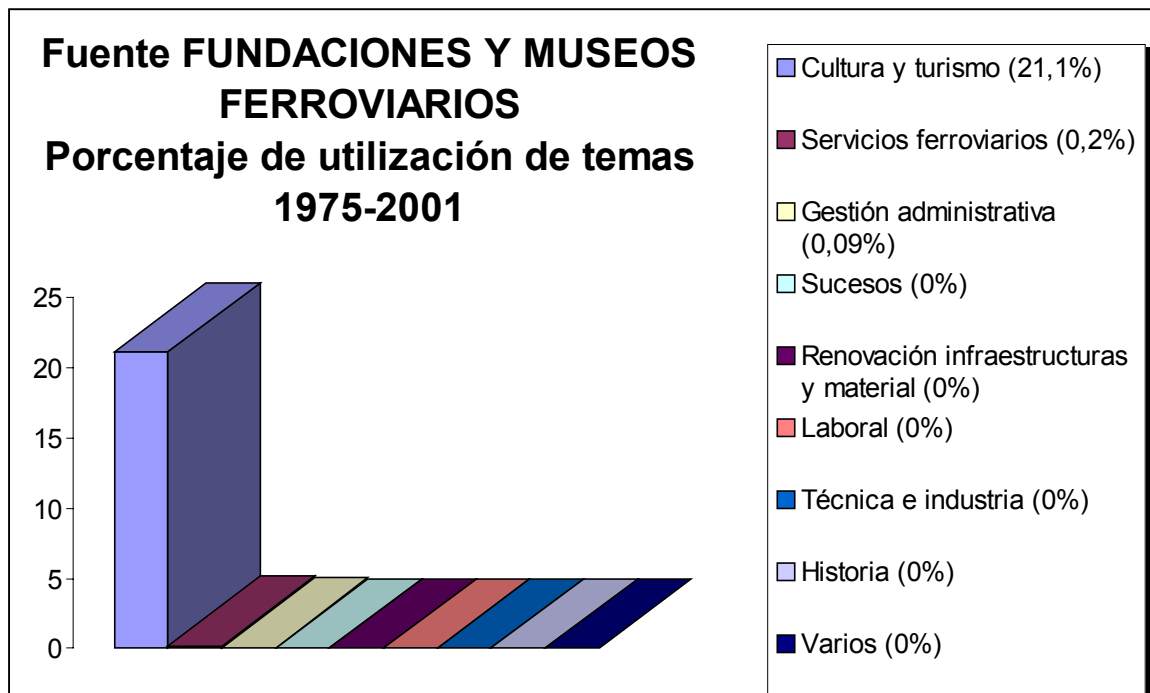
TABLA 92

| Fuente: Consorcios públicos. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 6/182 (3,2%) | 1/26 (3,8%) | 7/353 (1,9%) |
| Gestión administrativa | 0 | 6/487 (1,2%) | 17/1218 (1,3%) | 1/241 (0,4%) | 25/2076 (1,2%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Laboral | 0 | 1/343 (0,2%) | 0 | 0 | 1/704 (0,1%) |
| Sucesos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Fundaciones y museos ferroviarios

La participación de las fundaciones y museos ferroviarios como fuentes informativas se reduce a tres de las áreas temáticas analizadas, tal como figura en el Gráfico 196 y la Tabla 93. No obstante, está concentrada casi exclusivamente en el tema *Cultura y turismo*, donde tienen una incidencia muy significativa, que afecta al 21,1 por ciento de las informaciones, ya que es el campo de actividad propio de estas instituciones, aunque también puede tener una relación indirecta con otros aspectos ferroviarios, y de ahí que aparezcan puntualmente en otras dos áreas temáticas.

GRÁFICO 196



El aspecto más importante que refleja la Tabla 93 es que el recurso a las fundaciones y museos como fuente informativa del tema *Cultura y turismo* registra una tendencia creciente en valor y en proporción desde la década de los ochenta hasta la última etapa del periodo de estudio. Ello es debido a la consolidación de estas instituciones a lo largo de estos años, que incluye el encauce corporativo de sus contactos con los medios de comunicación, especialmente evidentes en el caso de la entidad más importante de este grupo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

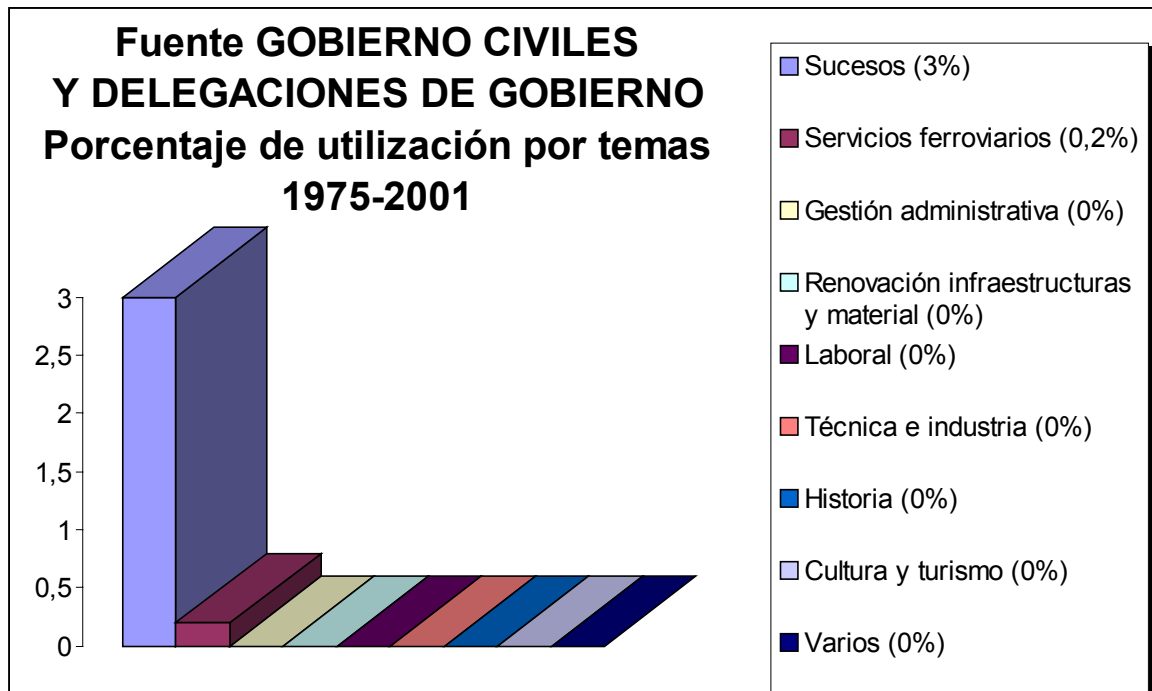
TABLA 93

| Fuente: Fundaciones y Museos ferroviarios. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|--|---------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Cultura y turismo | 0 | 2/50 (4%) | 20/67 (29,8%) | 8/14 (57,1%) | 30/142 (21,1%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Gestión administrativa | 0 | 0 | 2/1218 (0,1%) | 0 | 2/2076 (0,09%) |
| Sucesos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Gobiernos civiles y Delegaciones de Gobierno

Podemos observar en el gráfico y la tabla adjuntos que la incidencia de estos organismos provinciales como fuentes de la información sobre ferrocarriles es muy escasa y se limita de forma casi exclusiva al área *Sucesos*, donde se recurre a ellas en el 3 por ciento de los textos de la muestra analizada. El hecho de que estas instituciones oficiales son competentes en materia de seguridad y orden público explica su mayor presencia en en este tema. Asimismo, se observa que la participación de estas fuentes en el área *Servicios ferroviarios* es prácticamente simbólica, pues se produce sólo en el 0,2 por ciento de las informaciones.

GRÁFICO 197



La Tabla 94 refleja que el empleo de estas fuentes en las informaciones pertenecientes al área temática *Sucesos* se produce de forma continua a lo largo de todas las etapas temporales que abarca el estudio, aunque en porcentajes poco uniformes, teniendo en cuenta la naturaleza irregular de estos hechos. En el área temática *Servicios ferroviarios* el recurso a dichas fuentes se produce sólo en una etapa, lo que muestra su carácter ocasional.

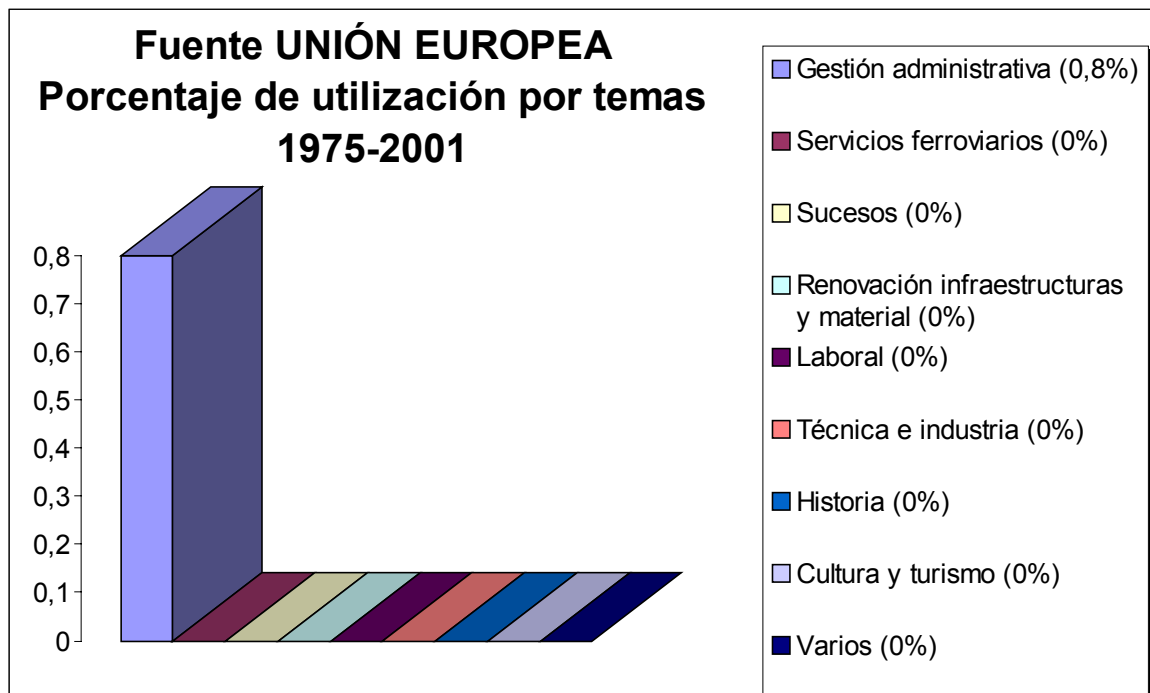
TABLA 94

| Fuente: Gobiernos civiles y Delegaciones de Gobierno. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|--|--|------------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Sucesos | 1/111 (0,9%) | 6/222 (2,7%) | 10/206 (4,8%) | 1/42 (2,3%) | 18/586 (3%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Gestión administrativa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Unión Europea

El gráfico y la tabla que acompañan a este comentario muestran que la Unión Europea sólo se emplea como fuente informativa en el área Gestión administrativa, y en un porcentaje de items tan escaso como el 0,8 por ciento. Entendemos que estos datos resultan un tanto sorprendentes, teniendo en cuenta la influencia determinante de la Unión en el diseño de la estrategia ferroviaria común a todos los países que la integran.

GRÁFICO 198



Observamos en la Tabla 95 que el empleo de esta fuente evoluciona a la baja. De nuevo debemos consignar que esta tendencia es paradójica, ya que el protagonismo de la UE en el campo ferroviario ha sido creciente a partir del año 1991, cuando la Directiva 91/44 estableció el libre acceso a las infraestructuras y abrió la posibilidad legal de competencia en este sector. Estas directrices han sido desarrolladas y perfeccionadas en 1995 y 1998 por otras normas del mismo rango, y marcan la actual política ferroviaria española.

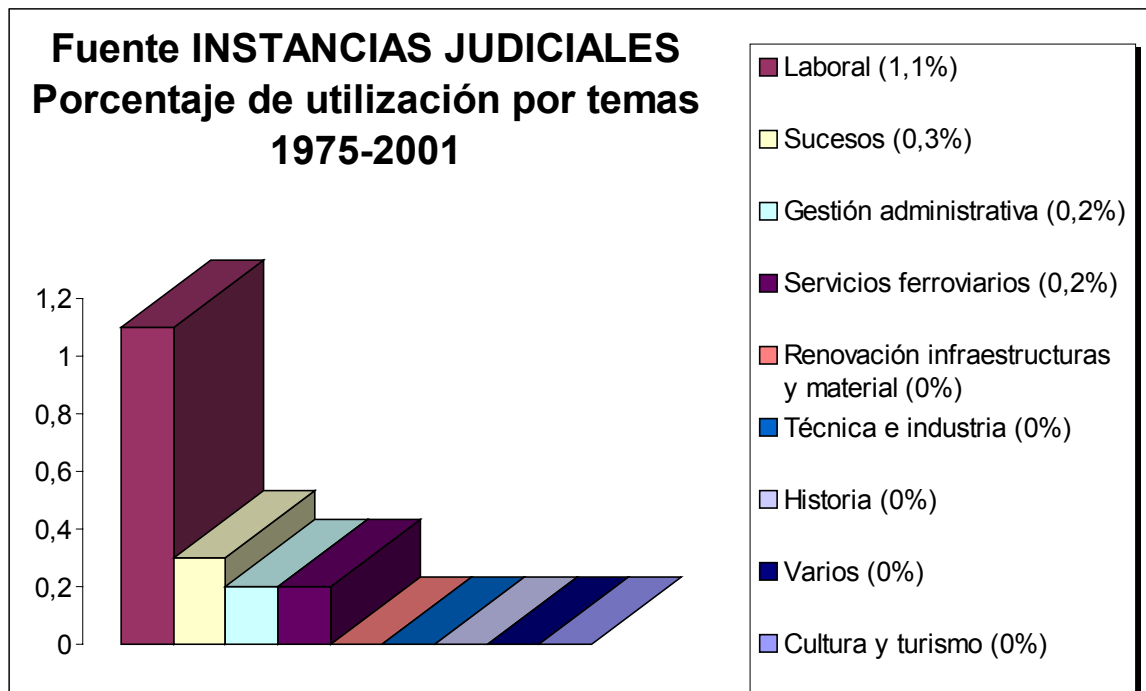
TABLA 95

| Fuente: Unión Europea. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|----------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa/ porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Gestión administrativa | 0 | 5/487 (1%) | 11/1218 (0,9%) | 2/241 (0,8%) | 18/2076 (0,8%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sucesos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Instancias judiciales

Como muestran el Gráfico 199 y la Tabla 96, el recurso a estas fuentes se produce en cuatro áreas temáticas, de las cuales *Laboral* es la que registra el mayor porcentaje de utilización, aunque ésta apenas se da más que en el 1,1 por ciento de las informaciones. Es una fuente que, en suma, posee una incidencia mínima en el tratamiento informativo de la actualidad ferroviaria dentro del diario *Abc*.

GRÁFICO 199



En la Tabla 96 se observa que en las informaciones de tema *Laboral* se utilizan las fuentes judiciales en todas las etapas comprendidas en el estudio, siendo la única área temática donde esto ocurre. Además, aunque es un empleo desigual, obtiene en la última etapa su mayor porcentaje. En los demás temas impera la irregularidad respecto a esta fuente, tanto desde el punto de vista porcentual como temporal.

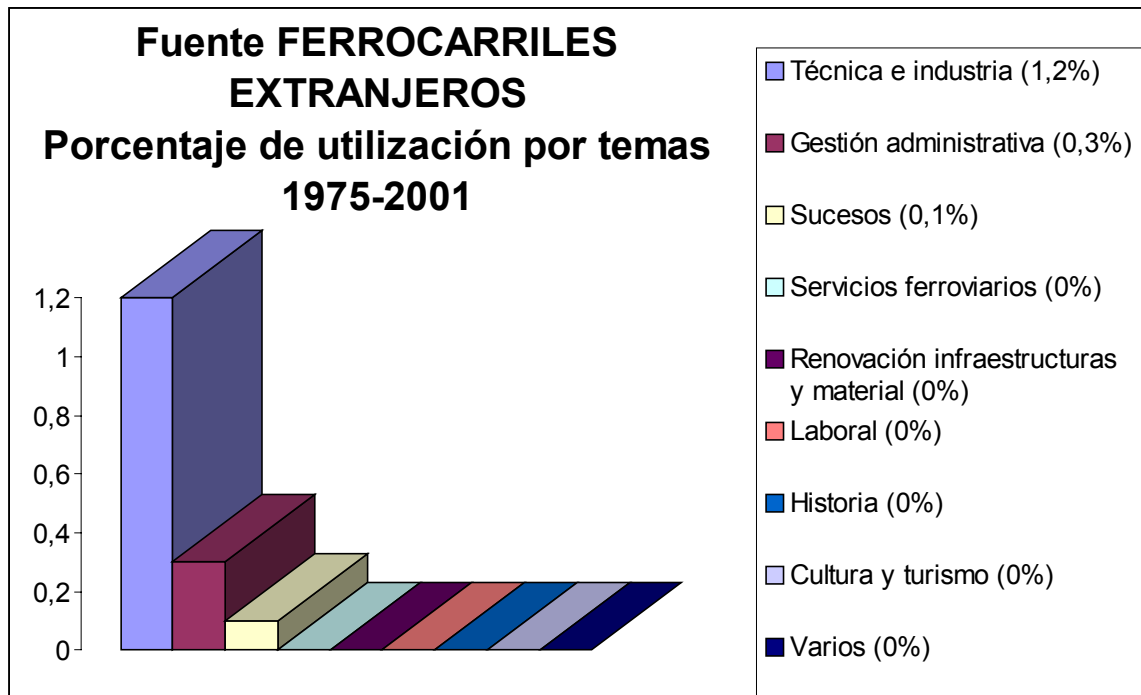
TABLA 96

| Fuente: Instancias judiciales. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Laboral | 2/60 (3,3%) | 3/343 (0,8%) | 1/254 (0,3%) | 2/47 (4,2%) | 8/704 (1,1%) |
| Sucesos | 0 | 1/222 (0,4%) | 1/206 (0,4%) | 0 | 2/586 (0,3%) |
| Gestión administrativa | 0 | 1/487 (0,2%) | 2/1218 (0,1%) | 2/241 (0,82%) | 5/2076 (0,2%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Ferrocarriles extranjeros

Como se dijo en un epígrafe anterior, las compañías y administraciones ferroviarias extranjeras tienen una participación muy exigua como fuentes de la información sobre ferrocarriles en *Abc*. El Gráfico 200 y la Tabla 97 ponen en evidencia este hecho, y muestran que el uso de esta fuente se da únicamente en tres áreas temáticas: *Técnica a industria*, que es donde más se emplea, *Gestión administrativa* y *Sucesos*, que son los ámbitos donde existen puntos de contacto entre el ferrocarril español y los de otros países, tanto por la existencia de tráficos y servicios internacionales como por las ventas e intercambios de material ferroviario.

GRÁFICO 200



El único tema donde estas fuentes se utilizan en todas las etapas del periodo de estudio es *Gestión administrativa*, aunque en porcentajes desiguales y decrecientes. Los otros dos temas en los que se recurre informativamente a los ferrocarriles extranjeros, *Técnica e industria* y *Sucesos*, únicamente lo hacen en una de las etapas, por lo que se puede considerar que es un empleo aislado o puntual.

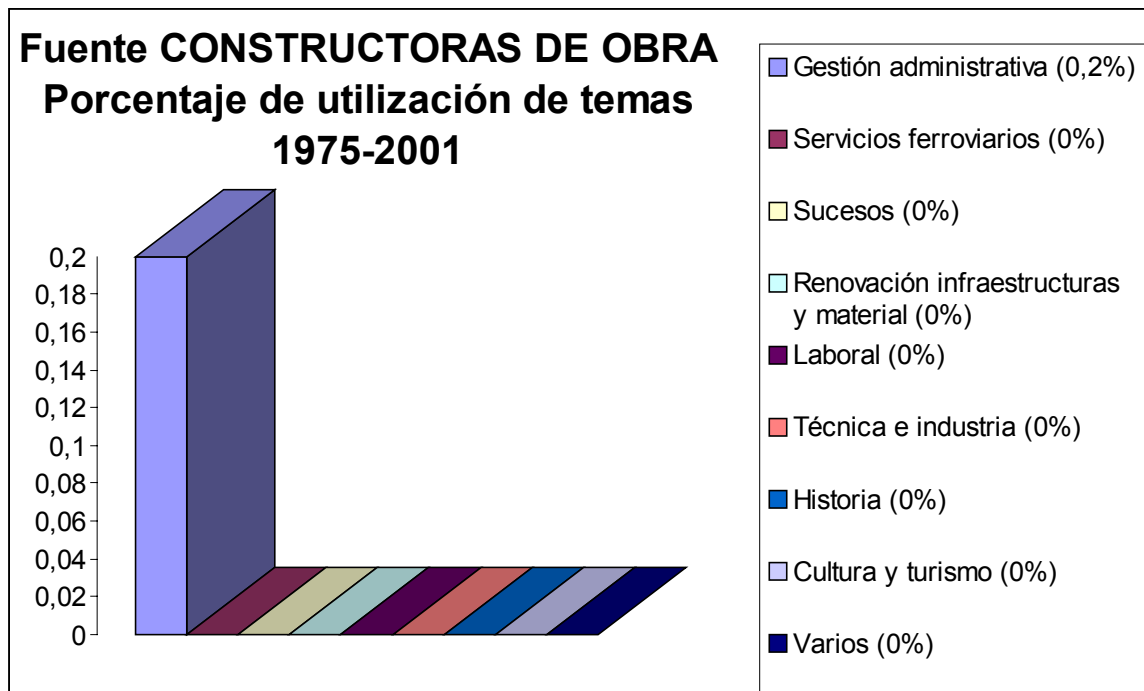
TABLA 97

| Fuente: Ferrocarriles extranjeros. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|------------------------|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Técnica e industria | 0 | 2/89 (2,2%) | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Gestión administrativa | 1/130 (0,7%) | 4/487 (0,8%) | 1/1218 (0,08%) | 1/241 (0,4%) | 7/2076 (0,3%) |
| Sucesos | 0 | 0 | 1/206 (0,4%) | 0 | 1/586 (0,1%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fuente: Constructoras de obra

Estas fuentes son las que menos incidencia tienen en términos globales sobre la muestra informativa del diario *Abc* que estamos analizando. Únicamente se emplean en el área temática *Gestión administrativa*, y sólo en el 0,2 por ciento de las informaciones, como se aprecia en el Gráfico 201.

GRÁFICO 201



En la Tabla 98 observamos que este grupo de fuentes se utiliza por primera vez en la etapa 1990-99, y su porcentaje de uso aumenta en los últimos años que abarca el estudio.

TABLA 98

| Fuente: Constructoras de obra. Distribución por temas y etapas | | | | | |
|---|---|----------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Tema | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Gestión administrativa | 0 | 0 | 3/1218 (0,2%) | 3/241 (1,2%) | 6/2076 (0,2%) |
| Servicios ferroviarios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sucesos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Renovación infraestructuras y material | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Laboral | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Técnica e industria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Historia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultura y turismo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Varios | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

En este último epígrafe del análisis que nos ocupa se examinan las diferentes áreas temáticas desde el punto de vista de las fuentes informativas que utilizan, y ello se lleva a cabo con varias finalidades: a) estudiar qué fuentes son las más empleadas en cada tema; b) saber en qué sentido evoluciona este empleo a lo largo del periodo de estudio; c) determinar el grado de contraste existente en cada tema; d) averiguar cuál es la fuente más usada en más temas.

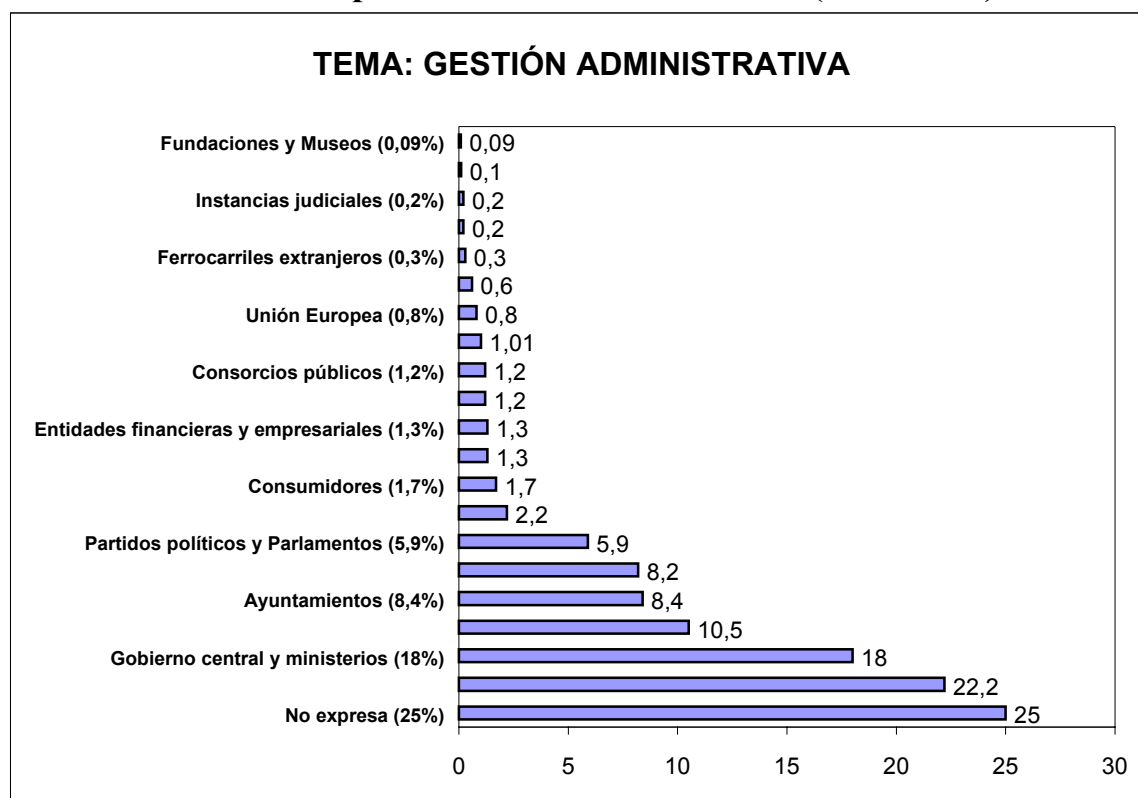
Ya que relacionados temas y fuentes informativas desde la perspectiva de los primeros, los temas se tocan por orden de importancia cuantitativa en sentido decreciente, es decir, desde el tema con mayor número de items, hasta el que registra un número menor dentro de la muestra analizada.

En cada tema figura una tabla que muestra de forma desglosada los porcentajes de utilización de las fuentes informativas en cada etapa temporal, así como los totales que abarcan el periodo completo de estudio. Este desglose permite apreciar cómo evolucionan los distintos porcentajes de empleo, y hallar así las tendencias de cada fuente dentro del tema en cuestión. Acompaña a cada tabla un gráfico en el que se visualiza a modo de escala el nivel de empleo de cada fuente dentro del tema, considerando el periodo de estudio al completo (años 1975 a 2001), y ordenadas las fuentes en orden de valor porcentual creciente.

Tema: Gestión administrativa

En el Gráfico 202 se aprecia que en esta área temática predominan las informaciones de fuente no expresa, que son el 25 por ciento del total. Entre aquellas donde sí se cita la fuente son mayoritarias las que recurren a RENFE, el 22,2 por ciento, y tras ésta figuran otros tres grupos de fuentes correspondientes a administraciones públicas de diverso ámbito territorial: Gobierno central y ministerios, Comunidades Autónomas-Diputaciones y Ayuntamientos. Podemos decir, por tanto, que dentro del tema gestión administrativa hay un claro predominio de las fuentes de información oficiales.

GRÁFICO 202
Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001)



En la Tabla 99 se aprecia que el Gobierno central y ministerios es la fuente que más ha subido en los últimos años del estudio, impulsada por el caudal informativo del Ministerio de Fomento. También aumenta la incidencia de los Ayuntamientos y, en menor proporción, la de la industria ferroviaria, consumidores y sindicatos. Sin embargo, es significativo que la aportación de RENFE como fuente desciende casi a la mitad en la última etapa, casi en la proporción que aumenta el recurso a las fuentes ministeriales.

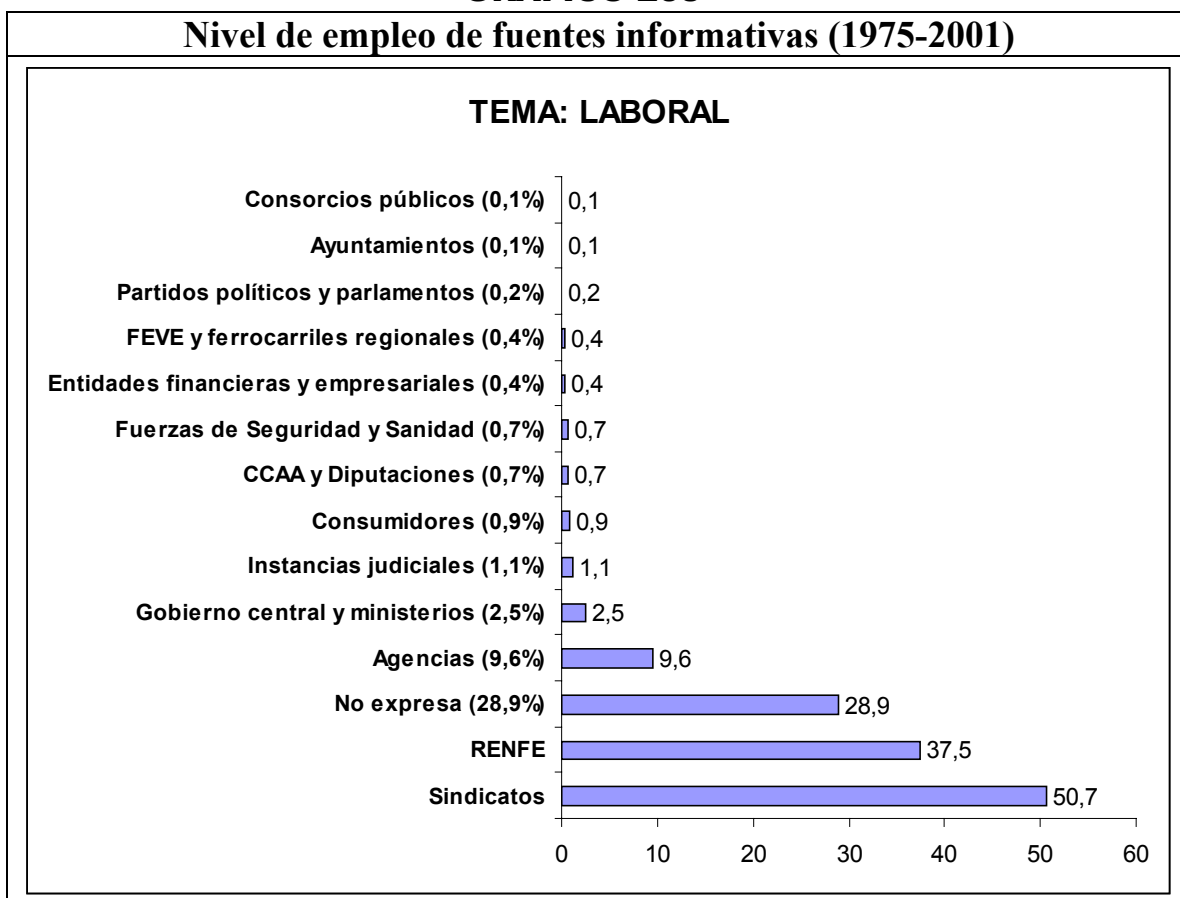
| TABLA 99: Utilización de fuentes informativas por etapas | | | | | |
|---|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Tema: Gestión administrativa | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa /porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| No expresada | 36/130 (27,6%) | 157/487 (32,2%) | 269/1218 (22%) | 59/241 (24,4%) | 521/2076 (25%) |
| RENFE | 34/130 (26,1%) | 123/487 (25,2%) | 276/1218 (22,6%) | 28/241 (11,6%) | 461/2076 (22,2%) |
| Gobierno central y ministerios | 21/130 (16,1%) | 123/487 (25,2%) | 143/1218 (11,7%) | 87/241 (36%) | 374/2076 (18%) |
| CCAA y Diputaciones | 8/130 (6,1%) | 22/487 (4,5%) | 159/1218 (13%) | 31/241 (12,8%) | 220/2076 (10,5%) |
| Ayuntamientos | 3/130 (2,3%) | 16/487 (3,2%) | 124/1218 (10,1%) | 32/241 (13,2%) | 175/2076 (8,4%) |
| Agencias | 29/130 (22,3%) | 35/487 (7,1%) | 98/1218 (8%) | 10/241 (4,1%) | 172/2076 (8,2%) |
| Partidos políticos y Parlamentos | 2/130 (1,5%) | 13/487 (2,6%) | 104/1218 (8,5%) | 5/241 (2%) | 124/2076 (5,9%) |
| Industria ferroviaria | 3/130 (2,3%) | 15/487 (3%) | 22/1218 (1,8%) | 7/241 (2,9%) | 47/2076 (2,2%) |
| Consumidores | 1/130 (0,7%) | 0 | 28/1218 (2,2%) | 7/241 (2,9%) | 36/2076 (1,7%) |
| Sindicatos | 1/130 (0,7%) | 10/487 (2%) | 14/1218 (1,1%) | 3/241 (1,2%) | 28/2076 (1,3%) |
| Entidades financieras y empresariales | 4/130 (3%) | 5/487 (1,02%) | 13/1218 (1,06%) | 5/241 (1,1%) | 27/2076 (1,3%) |
| Colegios, universidades y expertos | 2/130 (1,5%) | 10/487 (2%) | 9/1218 (0,7%) | 5/241 (2%) | 26/2076 (1,2%) |
| Consortios públicos | 0 | 6/487 (1,2%) | 17/1218 (1,3%) | 1/241 (0,4%) | 25/2076 (1,2%) |
| Medios de comunicación | 6/130 (4,6%) | 3/487 (0,6%) | 12/1218 (0,9%) | 0 | 21/2076 (1,01%) |
| Unión Europea | 0 | 5/487 (1%) | 11/1218 (0,9%) | 2/241 (0,8%) | 18/2076 (0,8%) |
| FEVE y ferrocarriles regionales | 4/130 (3%) | 6/487 (1,2%) | 3/1218 (0,2%) | 0 | 13/2076 (0,6%) |
| Ferrocarriles extranjeros | 1/130 (0,7%) | 4/487 (0,8%) | 1/1218 (0,08%) | 1/241 (0,4%) | 7/2076 (0,3%) |
| Constructoras de obra | 0 | 0 | 3/1218 (0,2%) | 3/241 (1,2%) | 6/2076 (0,2%) |
| Instancias judiciales | 0 | 1/487 (0,2%) | 2/1218 (0,1%) | 2/241 (0,82%) | 5/2076 (0,2%) |
| Fuerzas de seguridad y sanidad | 1/130 (0,7%) | 0 | 1/1218 (0,08%) | 1/241 (0,4%) | 3/2076 (0,1%) |
| Fundaciones y Museos | 0 | 0 | 2/1218 (0,1%) | 0 | 2/2076 (0,09%) |

Tema: Laboral

El Gráfico 203 revela que las fuentes sindicales son las más utilizadas en las informaciones de tema *Laboral*, con un 50,7 porcentual de penetración, seguidas de RENFE, a la que corresponde el 37,5 por ciento. Teniendo en cuenta que la mayoría de las informaciones de este tema tratan sobre conflictos laborales y que RENFE y los sindicatos presentan muchas veces versiones encontradas, entendemos que el grado de contraste es en esta caso bastante apreciable por parte de *Abc*. En el análisis del mismo gráfico también resulta significativo que el porcentaje de informaciones con fuente no expresa es menor que los dos anteriores, lo que indica en este tema hay un grado de identificación de fuentes mayor que el promedio general. Por otro lado, otro dato significativo es que el recurso a organismos oficiales es bastante escaso en esta área temática, mientras que, por el contrario, las agencias informativas tienen mucho más protagonismo.

GRÁFICO 203

Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001)



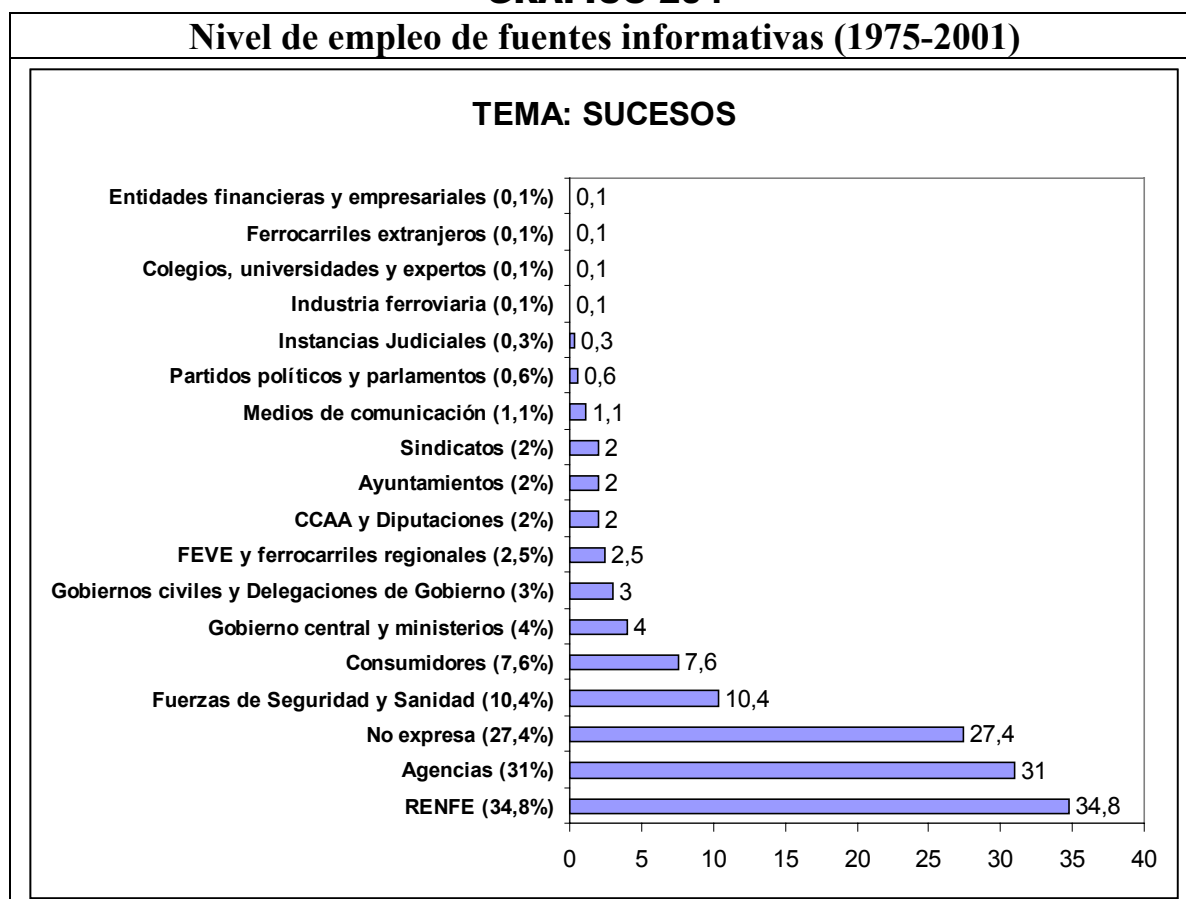
Los datos de la Tabla 100 indican que el empleo de las fuentes sindicales tiene una tendencia estable en todo el periodo de estudio, mientras que la incidencia de RENFE disminuye. Aumenta en la última etapa el recurso a otras fuentes, como son el Gobierno central y ministerios, Autonomías, instancias judiciales, agencias informativas y, especialmente, los consumidores, en su condición de afectados por la conflictividad laboral generada en el ferrocarril. Es significativa la bajada gradual de las informaciones de fuente no identificada.

| TABLA 100: Utilización de fuentes informativas por etapas | | | | | |
|--|--|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Tema: Laboral | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa /porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| Sindicatos | 29/60 (48,3%) | 195/343 (56,8%) | 112/254 (44%) | 21/47 (44,6%) | 357/704 (50,7%) |
| RENFE | 13/60 (21,6%) | 127/343 (37%) | 108/254 (42,5%) | 16/47 (34%) | 264/704 (37,5%) |
| No expresa | 10/60 (16,6%) | 92/343 (26,8%) | 90/254 (35,4%) | 12/47 (25,5%) | 204/704 (28,9%) |
| Agencias | 30/60 (50%) | 28/343 (8,1%) | 6/254 (2,3%) | 4/47 (8,5%) | 68/704 (9,6%) |
| Gobierno central y ministerios | 2/60 (3,3%) | 14/343 (4%) | 2/254 (0,7%) | 2/47 (4,2%) | 18/704 (2,5%) |
| Instancias judiciales | 2/60 (3,3%) | 3/343 (0,8%) | 1/254 (0,3%) | 2/47 (4,2%) | 8/704 (1,1%) |
| Consumidores | 0 | 3/343 (0,8%) | 1/254 (0,3%) | 3/47 (6,3%) | 7/704 (0,9%) |
| CCAA y Diputaciones | 0 | 1/343 (0,2%) | 0 | 1/47 (2,1%) | 5/704 (0,7%) |
| Fuerzas de Seguridad y Sanidad | 0 | 5/343 (1,4%) | 0 | 0 | 5/704 (0,7%) |
| Entidades financieras y empresariales | 0 | 3/343 (0,8%) | 0 | 0 | 3/704 (0,4%) |
| FEVE y ferrocarriles regionales | 2/60 (3,3%) | 1/343 (0,2%) | 0 | 0 | 3/704 (0,4%) |
| Partidos políticos y parlamentos | 0 | 0 | 1/254 (0,3%) | 1/47 (2,1%) | 2/704 (0,2%) |
| Ayuntamientos | 0 | 1/343 (0,2%) | 0 | 0 | 1/704 (0,1%) |
| Consortios públicos | 0 | 1/343 (0,2%) | 0 | 0 | 1/704 (0,1%) |

Tema: Sucesos

El gráfico adjunto muestra que RENFE es la principal proveedora informativa de esta área temática, con el 34,8 por ciento de incidencia, seguida de las agencias, a las que se recurre en el 31 por ciento de items aquí clasificados. Nuevamente encontramos que las informaciones de fuente no expresa ocupan el tercer lugar por orden de importancia numérica, lo que muestra un alto grado de identificación. Fuentes destacadas en este tema son también las fuerzas de seguridad y el ámbito sanitario, cosa lógica teniendo en cuenta que hablamos de informaciones sobre siniestros. Asimismo, el recurso creciente a testigos y afectados impulsa el protagonismo del grupo de consumidores.

GRÁFICO 204



Las tendencias del empleo de las fuentes recogidas en la Tabla 101 muestran que el recurso a RENFE experimenta un aumento continuo a lo largo de tiempo, marcando su valor máximo en la última etapa del estudio. Aumenta también en los últimos años la incidencia de las fuerzas de seguridad y sanidad, consumidores, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos y las agencias informativas. Por último, es de resaltar el descenso de las informaciones de fuente no expresa en la última etapa del estudio.

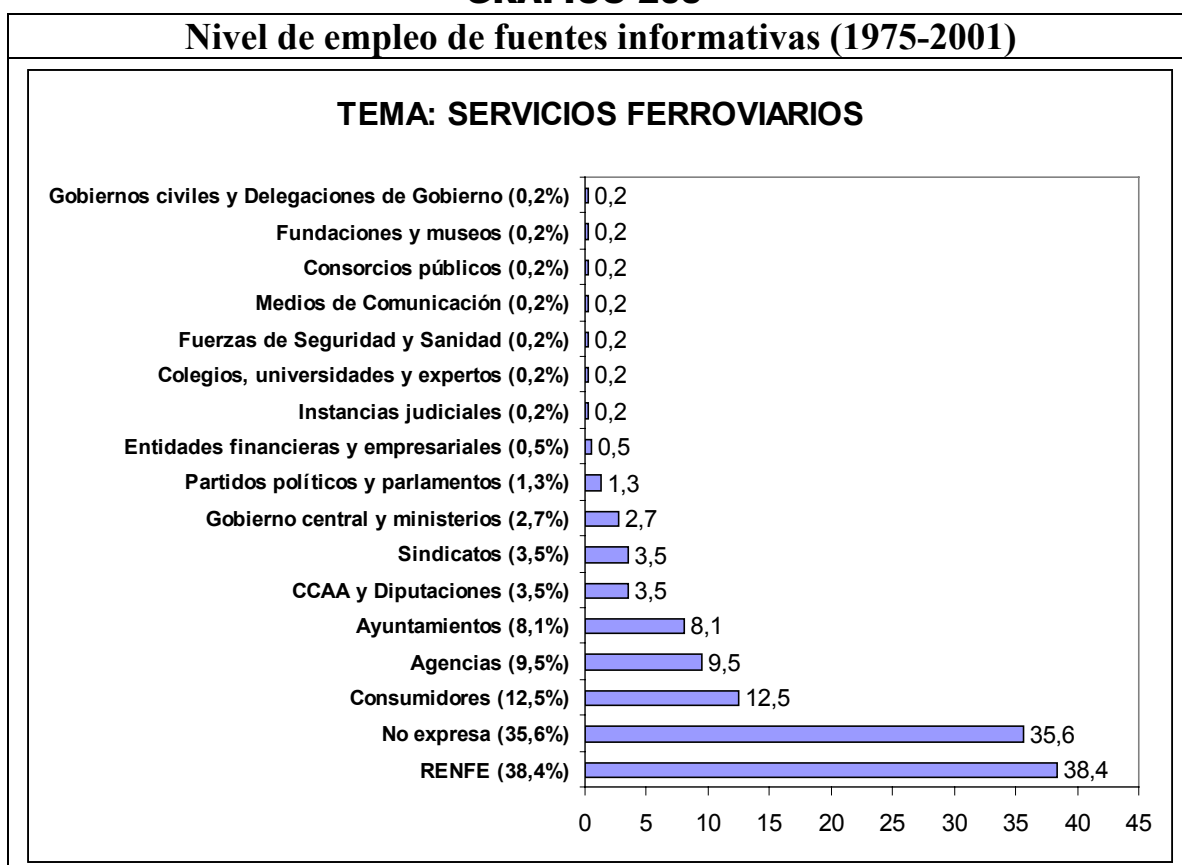
TABLA 101: Utilización de fuentes informativas por tema

| Tema: Sucesos | | | | | |
|---|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa /porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| RENFE | 31/116 (26,7%) | 73/222 (32,8%) | 79/206 (38,3%) | 21/42 (50%) | 204/586 (34,8%) |
| Agencias | 56/116 (48,2%) | 74/222 (33,3%) | 40/206 (19,4%) | 12/42 (28,5%) | 182/586 (31%) |
| No expresa | 30/116 (25,8%) | 61/222 (27,4%) | 60/206 (29,1%) | 10/42 (23,8%) | 161/586 (27,4%) |
| Fuerzas de Seguridad y Sanidad | 2/116 (1,7%) | 29/222 (13%) | 21/206 (10,1%) | 9/42 (21,4%) | 61/586 (10,4%) |
| Consumidores | 11/116 (9,4%) | 18/222 (8,1%) | 12/206 (5,8%) | 4/42 (9,5%) | 45/586 (7,6%) |
| Gobierno central y ministerios | 2/116 (1,7%) | 10/222 (4,5%) | 10/206 (4,8%) | 2/42 (4,7%) | 24/586 (4%) |
| Gobiernos civiles y Delegaciones de Gobierno | 1/111 (0,9%) | 6/222 (2,7%) | 10/206 (4,8%) | 1/42 (2,3%) | 18/586 (3%) |
| FEVE y ferrocarriles regionales | 1/116 (0,8%) | 14/222 (6,3%) | 0 | 0 | 15/586 (2,5%) |
| CCAA y Diputaciones | 0 | 3/222 (1,3%) | 6/206 (2,9%) | 3/42 (7,1%) | 12/586 (2%) |
| Ayuntamientos | 2/116 (1,7%) | 1/222 (0,9%) | 4/206 (1,9%) | 5/42 (11,9%) | 12/586 (2%) |
| Sindicatos | 4/116 (3,4%) | 2/222 (0,9%) | 6/206 (2,9%) | 0 | 12/586 (2%) |
| Medios de comunicación | 3/116 (2,5%) | 3/222 (1,3%) | 1/206 (0,4%) | 0 | 7/586 (1,1%) |
| Partidos políticos y parlamentos | 0 | 2/222 (0,9%) | 1/206 (0,4%) | 1/42 (2,3%) | 4/586 (0,6%) |
| Instancias Judiciales | 0 | 1/222 (0,4%) | 1/206 (0,4%) | 0 | 2/586 (0,3%) |
| Industria ferroviaria | 1/116 (0,8%) | 0 | 0 | 0 | 1/586 (0,1%) |
| Colegios, universidades y expertos | 0 | 0 | 1/206 (0,4%) | 0 | 1/586 (0,1%) |
| Ferrocarriles extranjeros | 0 | 0 | 1/206 (0,4%) | 0 | 1/586 (0,1%) |
| Entidades financieras y empresariales | 0 | 0 | 0 | 1/42 (2,3%) | 1/586 (0,1%) |

Tema: Servicios ferroviarios

En esta área temática la fuente informativa predominante es RENFE, con un porcentaje del 38,4 por ciento; es lógica dicha preeminencia, teniendo en cuenta que esta compañía monopoliza la gestión de los servicios en la red ferroviaria nacional. Vienen a continuación las informaciones de fuente no identificada, que son el 35,6 por ciento del total de este tema. En un segundo nivel de incidencia se sitúan los consumidores, las agencias informativas y los ayuntamientos, y por detrás el resto de las fuentes.

GRÁFICO 205



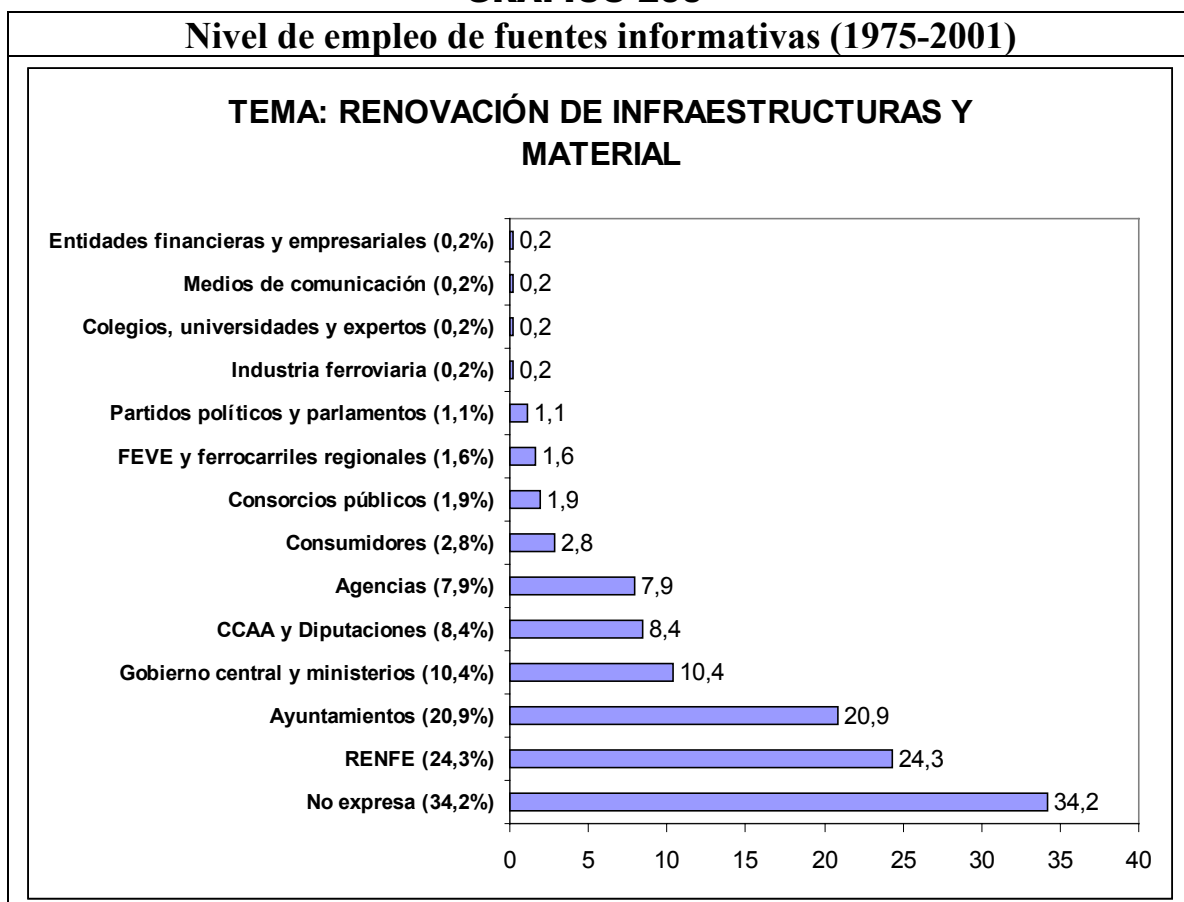
La Tabla 102 indica que la utilización de las fuentes en este tema sigue una evolución dispar. Las que más aumentan porcentualmente en los últimos años del estudio son los ayuntamientos y Comunidades Autónomas. Las informaciones de fuente no expresa suben en la última etapa del estudio, aunque la tendencia respecto a las primeras etapas es descendente. Baja el nivel de recurso a RENFE, a las agencias informativas y al resto de fuentes informativas, salvo el grupo de universidades, colegios profesionales y expertos, cuyo empleo se da por vez primera en la última etapa y un porcentaje significativo.

| TABLA 102: Utilización de fuentes informativas por tema | | | | | |
|--|---|--------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------------|
| Tema: Servicios ferroviarios | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| RENFE | 3/30 (10%) | 36/121 (29,7%) | 97/202 (48%) | 5/14 (35,7%) | 141/367 (38,4%) |
| No expresa | 18/30 (60%) | 53/121 (43,8%) | 56/202 (27,7%) | 4/14 (28,5%) | 131/367 (35,6%) |
| Consumidores | 2/30 (6,6%) | 20/121 (16,5%) | 20/202 (9,9%) | 3/14 (21,4%) | 46/367 (12,5%) |
| Agencias | 5/30 (16,6%) | 6/121 (4,9%) | 23/202 (11,3%) | 1/14 (7,1%) | 35/367 (9,5%) |
| Ayuntamientos | 1/30 (3,3%) | 7/121 (5,7%) | 20/202 (9,9%) | 2/14 (14,2%) | 30/367 (8,1%) |
| CCAA y Diputaciones | 0 | 3/121 (2,4%) | 9/202 (4,4%) | 1/14 (7,1%) | 13/367 (3,5%) |
| Sindicatos | 0 | 5/121 (4,1%) | 8/202 (3,9%) | 0 | 13/367 (3,5%) |
| Gobierno central y ministerios | 1/30 (3,3%) | 3/121 (2,4%) | 6/202 (2,9%) | 0 | 10/367 (2,7%) |
| Partidos políticos y parlamentos | 0 | 1/121 (0,8%) | 4/202 (1,9%) | 0 | 5/367 (1,3%) |
| Entidades financieras y empresariales | 1/30 (3,3%) | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 2/367 (0,5%) |
| Instancias judiciales | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Colegios, universidades y expertos | 0 | 0 | 0 | 1/14 (7,1%) | 1/367 (0,2%) |
| Fuerzas de Seguridad y Sanidad | 0 | 1/121 (0,8%) | 0 | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Medios de Comunicación | 0 | 1/121 (0,8%) | 0 | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Consortios públicos | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Fundaciones y museos | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |
| Gobiernos civiles y Delegaciones de Gobierno | 0 | 0 | 1/202 (0,4%) | 0 | 1/367 (0,2%) |

Tema: Renovación de infraestructuras y material

Observamos en este tema un predominio de las informaciones de fuente no identificada, que, como figura en el Gráfico 206 y la Tabla 103, son el 34,2 por ciento del total. RENFE y los ayuntamientos ocupan respectivamente el segundo y el tercer lugar de esta escala de fuentes informativas, cosa lógica por tener la compañía ferroviaria las competencias sobre infraestructura y equipamiento de material rodante, y los ayuntamientos las potestades en materia de obras y urbanismo en un nivel local, que afectan directamente a este tema. En una proporción de incidencia inferior se sitúan los órganos del gobierno central y las Comunidades Autónomas, instituciones competentes a distinto nivel territorial en materia de infraestructuras ferroviarias.

GRÁFICO 206



La Tabla 103 muestra que existe una tendencia descendente respecto al número de informaciones de fuente no expresa y también en el empleo de RENFE como fuente informativa. Asimismo, baja en este tema el recurso a las Comunidades Autónomas, aunque en menor proporción que las anteriores fuentes. Por el contrario, aumenta de manera apreciable la incidencia informativa de los ayuntamientos, los órganos del

gobierno central, que han cobrado más importancia debido al traspaso de titularidad de las infraestructuras ferroviarias gestionadas hasta ahora por RENFE al Ministerio de Fomento. También aumenta la incidencia de las agencias informativas.

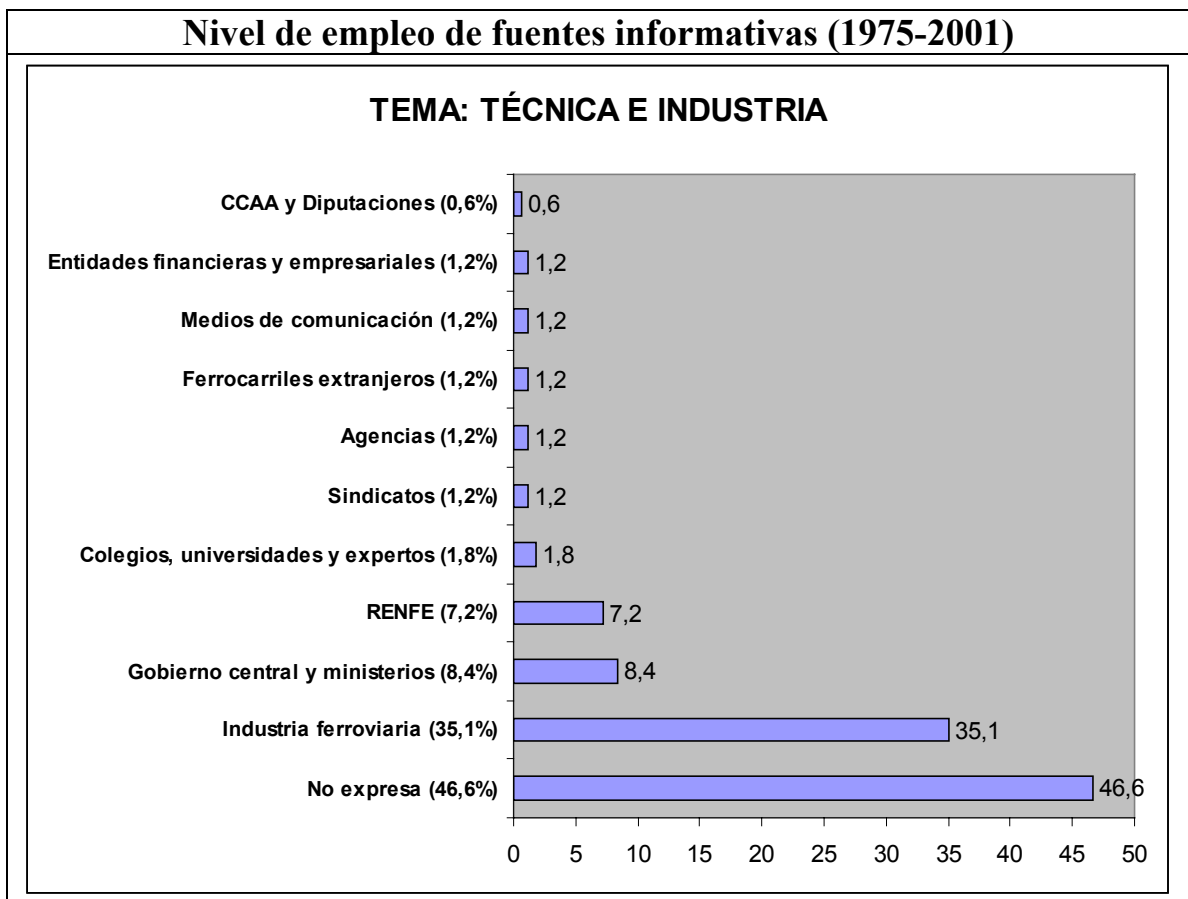
| TABLA 103: Utilización de fuentes informativas por tema | | | | | |
|--|---|--------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------------|
| Tema: Renovación infraestructuras y material | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| No expresa | 25/43 (58,1%) | 47/102 (46%) | 46/182 (25,2%) | 3/26 (11,5%) | 121/353 (34,2%) |
| RENFE | 8/43 (18,6%) | 23/102 (22,5%) | 49/182 (26,9%) | 6/26 (23%) | 86/353 (24,3%) |
| Ayuntamientos | 3/43 (6,9%) | 12/102 (11,7%) | 50/182 (27,4%) | 9/26 (34,6%) | 74/353 (20,9%) |
| Gobierno central y ministerios | 3/43 (6,9%) | 11/102 (10,7%) | 19/182 (10,4%) | 4/26 (15,3%) | 37/353 (10,4%) |
| CCAA y Diputaciones | 4/43 (9,3%) | 9/102 (8,8%) | 15/182 (8,2%) | 2/26 (7,6%) | 30/353 (8,4%) |
| Agencias | 5/43 (11,6%) | 7/102 (6,8%) | 11/182 (6%) | 5/26 (19,2%) | 28/353 (7,9%) |
| Consumidores | 0 | 2/102 (1,9%) | 5/182 (2,7%) | 3/26 (11,5%) | 10/353 (2,8%) |
| Consortios públicos | 0 | 0 | 6/182 (3,2%) | 1/26 (3,8%) | 7/353 (1,9%) |
| FEVE y f.c regionales | 1/43 (2,3%) | 1/102 (0,9%) | 4/182 (2,1%) | 0 | 6/353 (1,6%) |
| Partidos políticos y parlamentos | 0 | 0 | 4/182 (2,1%) | 0 | 4/353 (1,1%) |
| Industria ferroviaria | 0 | 0 | 1/182 (0,5%) | 0 | 1/353 (0,2%) |
| Colegios, universidades y expertos | 0 | 0 | 1/182 (0,5%) | 0 | 1/353 (0,2%) |
| Medios de comunicación | 0 | 1/102 (0,9%) | 0 | 0 | 1/353 (0,2%) |
| Entidades financieras y empresariales | 0 | 0 | 0 | 1/26 (3,8%) | 1/353 (0,2%) |

Tema: Técnica e industria

Vemos en el Gráfico 207 y en la Tabla 104 que la mayoría de las informaciones registradas en este tema (el 46,6 por ciento) no identifican las fuentes informativas utilizadas. El grupo de fuentes que más se cita expresamente en esta área temática es la industria ferroviaria, cosa lógica por coincidir directamente su actividad con el tema. A bastante distancia se sitúan los porcentajes correspondientes a los órganos del gobierno central y RENFE, cuya relación con este aspecto de la actualidad ferroviaria es más tangencial, si bien podríamos decir que ejercen una tutela indirecta sobre él.

GRÁFICO 207

Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001)



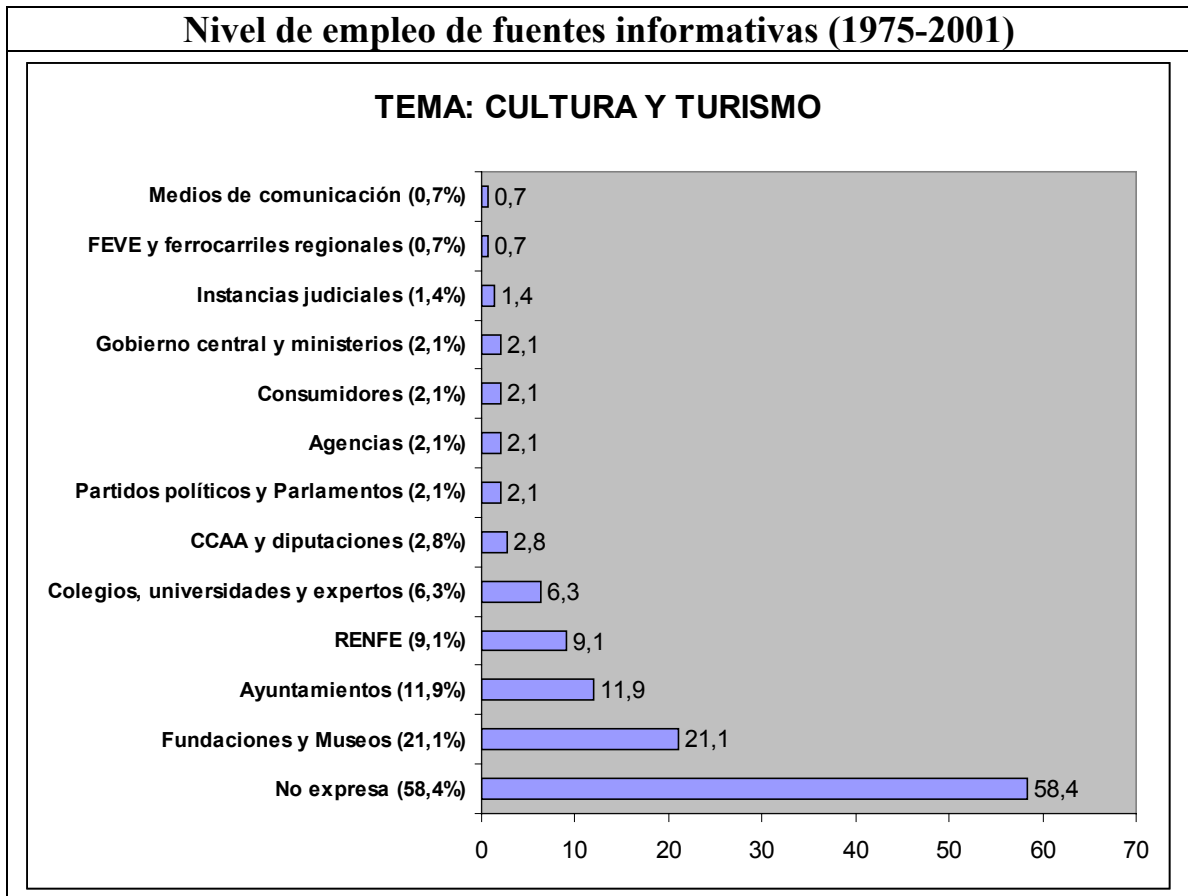
El análisis de los datos de la Tabla 104 ayuda a matizar los resultados globales antes examinados, ya que se observa que el porcentaje de informaciones de fuente no expresa descende paulatinamente desde los años ochenta. Por el contrario, el empleo de las tres principales fuentes (industria ferroviaria, gobierno central y RENFE) aumenta con el paso del tiempo.

| TABLA 104: Utilización de fuentes informativas por tema | | | | | |
|--|---|-------------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|
| Tema: Técnica e industria | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| No expresa | 2/5 (40%) | 46/89 (51,6%) | 21/51 (41,1%) | 8/20 (40%) | 77/165 (46,6%) |
| Industria ferroviaria | 2/5 (40%) | 26/89 (29,2%) | 21/51 (41,1%) | 9/20 (45%) | 58/165 (35,1%) |
| Gobierno central y ministerios | 0 | 8/89 (8,9%) | 4/51 (7,8%) | 2/20 (10%) | 14/165 (8,4%) |
| RENFE | 0 | 3/89 (3,3%) | 6/51 (11,7%) | 3/20 (15%) | 12/165 (7,2%) |
| Colegios, universidades y expertos | 0 | 3/89 (3,3%) | 0 | 0 | 3/165 (1,8%) |
| Sindicatos | 0 | 0 | 2/51 (3,9%) | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Agencias | 2/5 (40%) | 0 | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Ferrocarriles extranjeros | 0 | 2/89 (2,2%) | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Medios de comunicación | 0 | 2/89 (2,2%) | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| Entidades financieras y empresariales | 0 | 2/89 (2,2%) | 0 | 0 | 2/165 (1,2%) |
| CCAA y Diputaciones | 0 | 0 | 0 | 1/20 (5%) | 1/165 (0,6%) |

Tema: Cultura y turismo

El aspecto más significativo que muestran el Gráfico 208 y la Tabla 105 es el claro predominio en este tema de las informaciones de fuente no identificada, que suponen el 58,4 por ciento del total. A gran distancia, cifrada en la mitad del valor porcentual anterior, aparece el grupo de fuentes identificadas: las fundaciones y museos ferroviarios, que se utilizan como fuente el 21,1 por ciento de las informaciones y son las entidades más próximas al tema. Por detrás figuran los ayuntamientos y RENFE, cuyo peso porcentual está cercano al 10 por ciento.

GRÁFICO 208



Se observa en la Tabla 105 que el porcentaje de informaciones de fuente no determinada desciende de forma paulatina conforme pasa el tiempo, siendo en la última etapa menos de la mitad que en la primera. También decrece de forma ostensible el recurso a RENFE, hasta el valor nulo de la etapa 2000-01, debido al traspaso de su responsabilidad en la gestión del Museo del Ferrocarril a la Fundación de Ferrocarriles Españoles. En paralelo, se produce un gradual aumento de la incidencia informativa de las fundaciones y museos, las Comunidades Autónomas, los partidos políticos, los ferrocarriles de vía estrecha y, especialmente, los ayuntamientos. Todo ello se justifica por el gradual proceso de descentralización llevado a cabo en este campo del acontecer ferroviario.

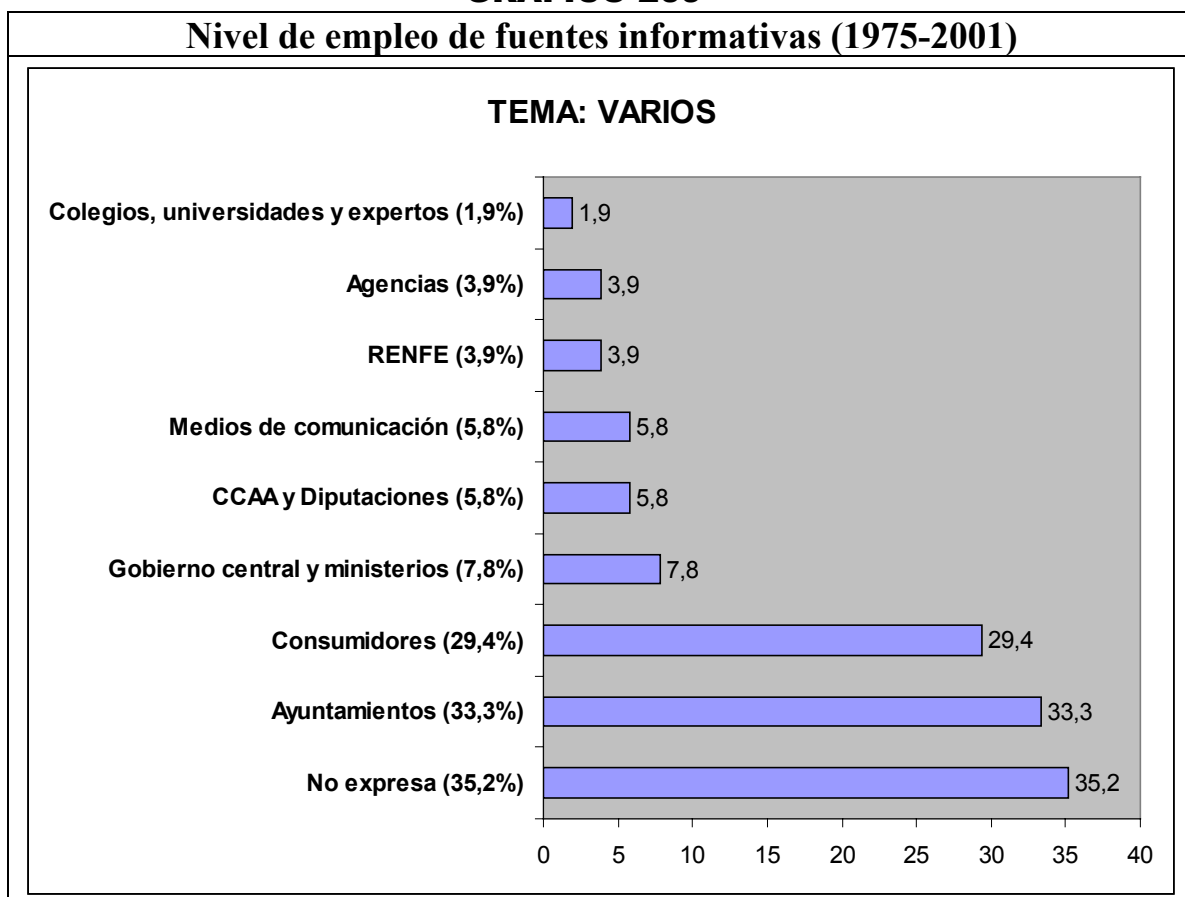
| TABLA 105: Utilización de fuentes informativas por tema | | | | | |
|--|--|-----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| Tema: Cultura y Turismo | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa /porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| No expresa | 11/11 (100%) | 34/50 (68%) | 32/67 (47,7%) | 6/14 (42,8%) | 83/142 (58,4%) |
| Fundaciones y Museos | 0 | 2/50 (4%) | 20/67 (29,8%) | 8/14 (57,1%) | 30/142 (21,1%) |
| Ayuntamientos | 0 | 5/50 (10%) | 5/67 (7,4%) | 7/14 (50%) | 17/142 (11,9%) |
| RENFE | 0 | 8/50 (16%) | 5/67 (7,4%) | 0 | 13/142 (9,1%) |
| Colegios, universidades y expertos | 0 | 1/50 (2%) | 8/67 (11,9%) | 0 | 9/142 (6,3%) |
| CCAA y diputaciones | 0 | 0 | 2/67 (2,9%) | 2/14 (14,2) | 4/142 (2,8%) |
| Partidos políticos y Parlamentos | 0 | 0 | 1/67 (1,4%) | 2/14 (14,2%) | 3/142 (2,1%) |
| Agencias | 0 | 2/50 (4%) | 1/67 (1,4%) | 0 | 3/142 (2,1%) |
| Consumidores | 0 | 0 | 3/67 (4,4%) | 0 | 3/142 (2,1%) |
| Gobierno central y ministerios | 0 | 3/50 (6%) | 0 | 0 | 3/142 (2,1%) |
| Instancias judiciales | 0 | 0 | 2/67 (2,9%) | 0 | 2/142 (1,4%) |
| FEVE y ferrocarriles regionales | 0 | 0 | 0 | 1/14 (7,1%) | 1/142 (0,7%) |
| Medios de comunicación | 0 | 0 | 1/67 (1,4%) | 0 | 1/142 (0,7%) |

Tema: Varios

En el Gráfico 209 y la Tabla 106 se aprecia que el número de fuentes al que se recurre en esta área temática es notablemente más reducido que en las anteriores. Esto se debe, quizás, a su naturaleza más genérica y por la relativa novedad de los aspectos temáticos que se recogen en ella, como son, por ejemplo, los problemas medioambientales referentes al ferrocarril. De nuevo consignamos que predominan las informaciones de fuente no expresa, que suponen el 35,2 por ciento. Los dos grupos de fuentes de mayor incidencia, y a bastante distancia de los demás, son los ayuntamientos y los consumidores, mientras que resulta llamativa la escasa presencia en este tema que tienen a comparación de las anteriores las fuentes ministeriales y RENFE.

GRÁFICO 209

Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001)



Los datos recogidos en la Tabla 106 marcan la tendencia de utilización de estas fuentes a lo largo del periodo de estudio. Es muy clara la progresiva disminución del número de informaciones de fuente no identificada, que es cuatro veces menor en la última etapa que en la primera. También desciende el recurso a RENFE, hasta el punto que no está citada como fuente en ninguna información de este tema publicada en la última etapa. En el otro extremo encontramos una fuerte subida de dos fuentes: consumidores y gobierno central y ministerios, si bien el empleo de ambas se circunscribe a las los últimas etapas del estudio. En el caso de los consumidores, se convierte en la fuente con más presencia en los dos últimos años del periodo. Ascende de forma paulatina, asimismo, el porcentaje de los ayuntamientos, segunda fuente en importancia numérica de la última etapa.

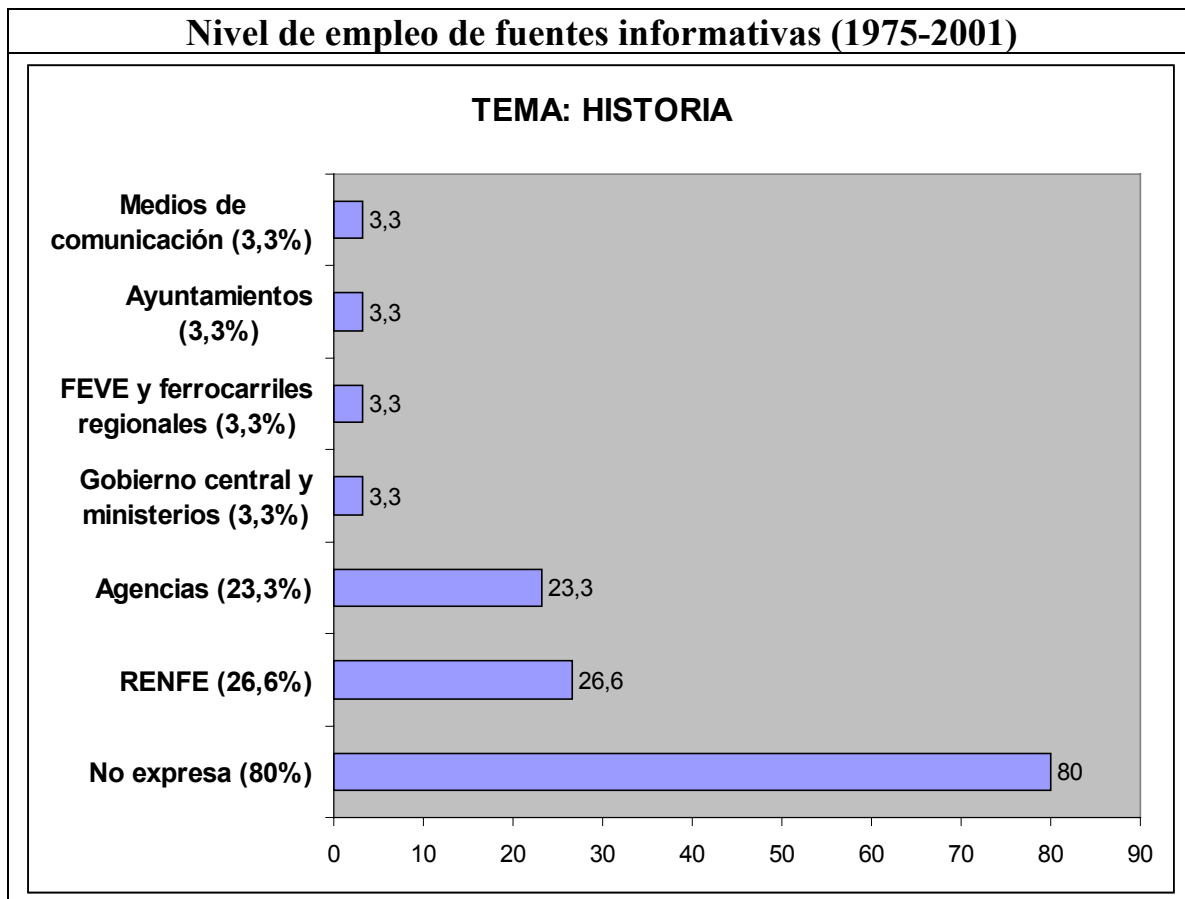
| TABLA 106: Utilización de fuentes informativas por tema | | | | | |
|--|---|---------------------|----------------------|------------------------|-------------------------|
| Tema: Varios | | | | | |
| | Nº informaciones con esta fuente /total tema en la etapa / porcentaje | | | | |
| Fuente | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| No expresa | 4/4 (100%) | 2/4 (50%) | 7/25 (28%) | 5/18 (27,7%) | 18/51 (35,2%) |
| Ayuntamientos | 0 | 1/4 (25%) | 9/25 (36%) | 7/18 (38,8%) | 17/51 (33,3%) |
| Consumidores | 0 | 0 | 6/25 (24%) | 9/18 (50%) | 15/51 (29,4%) |
| Gobierno central y ministerios | 0 | 0 | 1/25 (4%) | 3/18 (16,6%) | 4/51 (7,8%) |
| CCAA y Diputaciones | 0 | 0 | 2/25 (8%) | 1/18 (5,5%) | 3/51 (5,8%) |
| Medios de comunicación | 0 | 1/4 (25%) | 2/25 (8%) | 0 | 3/51 (5,8%) |
| RENFE | 0 | 0 | 2/4 (50%) | 0 | 2/51 (3,9%) |
| Agencias | 0 | 0 | 2/25 (8%) | 0 | 2/51 (3,9%) |
| Colegios, universidades y expertos | 0 | 0 | 1/25 (4%) | 0 | 1/51 (1,9%) |

Tema: Historia

Nos encontramos ante el área temática que presenta un mayor índice de informaciones con fuente no identificada, nada menos que el 80 por ciento del total. Dado que la naturaleza de este tema es lo opuesto a la actualidad, y precisamente por la falta de este componente es el menos periodístico de todos, podemos entender que la narración de temas históricos no precise tanto nivel de identificación. Paralelamente, se observa en el Gráfico 210 y en la Tabla 107 que en este tema se recurre a menos tipos de fuentes informativas que en ningún otro. Dentro de las fuentes que sí se citan destacan, a gran distancia de las demás, RENFE y las agencias informativas.

GRÁFICO 210

Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001)



El único aspecto significativo que registra la Tabla 107 desde el punto de vista de la tendencia de empleo de fuentes es, como ocurre en otros casos, es la disminución gradual del número de informaciones en de fuente no expresa. La cortedad numérica de este tema y la gran irregularidad en el empleo de otras fuentes impide sacar otras conclusiones relevantes de estos datos.

| TABLA 107: Utilización de fuentes informativas por tema | | | | | |
|--|--|-------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|
| Tema: Historia | | | | | |
| | N° informaciones con esta fuente /total tema en la etapa /porcentaje | | | | |
| Fuentes | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | TOTALES |
| No expresa | 5/5 (100%) | 13/16 (81,2%) | 5/7 (71,4%) | 1/2 (50%) | 24/30 (80%) |
| RENFE | 0 | 7/16 (43,7%) | 1/7 (14,2%) | 0 | 8/30 (26,6%) |
| Agencias | 0 | 0 | 7/7 (100%) | 0 | 7/30 (23,3%) |
| Gobierno central y ministerios | 0 | 1/16 (6,2%) | 0 | 0 | 1/30 (3,3%) |
| FEVE y ferrocarriles regionales | 0 | 1/16 (6,2%) | 0 | 0 | 1/30 (3,3%) |
| Ayuntamientos | 0 | 0 | 0 | 1/2 (50%) | 1/30 (3,3%) |
| Medios de comunicación | 0 | 1/16 (6,2%) | 0 | 0 | 1/30 (3,3%) |

6.2.3.6. Valoraciones generales

Una vez realizados los anteriores análisis y confrontados los datos fundamentales extraídos de ellos, se puede elaborar las siguientes valoraciones generales:

1. Las informaciones de fuentes no expresa conforman el grupo mayoritario en la muestra objeto de estudio, si bien en el transcurso del tiempo decrece progresivamente el porcentaje de las mismas, lo que da un mayor grado de transparencia a las informaciones sobre transporte ferroviario.
2. La fuente informativa más utilizada en términos absolutos en RENFE, cuyo empleo se lleva a cabo en todas las áreas informativas y de forma regular.
3. Las fuentes oficiales (organismos de las administraciones públicas y empresas que dependen de ellos, incluida la propia RENFE) tienen un peso muy mayoritario en la información sobre transporte ferroviario, puesto que más del 80 por ciento de los textos en los que se identifica la procedencia de los datos, aluden a una fuente de origen oficial.
4. Dentro de las fuentes oficiales, destaca el aumento de la incidencia informativa de los órganos del Gobierno central, especialmente del Ministerio de Fomento en la última etapa del estudio (años 2000-01), correspondiente al mandato de Francisco Álvarez Cascos. Este ministro desarrolló en materia de comunicación una política de gran presencia en los medios, basada casi de forma exclusiva en informes y declaraciones sobre proyectos de alta velocidad.
5. En la misma familia de fuentes oficiales ganan incidencia los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, debido a su mayor participación en la planificación y gestión ferroviaria.
6. Se registra una subida paulatina del recurso a la opinión de usuarios, grupos ciudadanos y consumidores, así como al grupo de universidades, colegios

profesionales y expertos, si bien parten de una incidencia muy baja en las primeras etapas del estudio y en términos absolutos aún poseen porcentajes de utilización reducidos en comparación a las fuentes oficiales.

7. Se observa un gran descenso en el recurso a las agencias informativas a lo largo del periodo de tiempo analizado.
8. La presencia informativa de la Unión Europea es muy pequeña e irregular, lo que resulta llamativo teniendo en cuenta que las directrices fundamentales de la política ferroviaria asumida por nuestro país se basa en las directivas comunitarias sobre esta materia.
9. En los temas de mayor tensión o más caracterizados como *información de servicio* se registran los mayores niveles de identificación de las fuentes. Así, en las áreas temáticas *Servicios ferroviarios*, *Sucesos* y *Laboral* son las únicas en las que las informaciones de fuente no expresa no son mayoritarias.
10. Hay fuentes que tienen una utilización temática general, especialmente RENFE, mientras que otras registran un empleo mucho más localizado, por ejemplo, los Sindicatos se usan casi de forma exclusiva en el tema *Laboral*, o el recurso a las fuerzas de seguridad tiene lugar básicamente en las informaciones de *Sucesos*. Otras fuentes tienen una incidencia coyuntural o pasajera, como los consorcios públicos creados para un objeto concreto (por ejemplo, la realización de una infraestructura), que desaparecen cuando el proyecto concluye.

11. En el área temática *Laboral* se da un alto grado de contraste entre fuentes informativas de tendencia contrapuesta, concretamente RENFE y los sindicatos, curiosamente con más incidencia cuantitativa de éstos últimos. Esto no ocurre en otras áreas temáticas de gran importancia, como *Gestión administrativa* y *Servicios ferroviarios*, en las que también existen aspectos controvertidos (por ejemplo respecto a planificación o deficiencias de servicios), y en las que ese contraste no se produce, sino que se da un predominio abrumador de las versiones de RENFE y los organismos oficiales.

12. Dada la gran incidencia social que, por muy diferente motivo, tienen la planificación de infraestructuras ferroviarias, las deficiencias en los servicios de trenes y las huelgas, es muy llamativo que la opinión de los consumidores esté escasamente reflejada en las informaciones que tratan sobre estos temas.

6.2.4. Análisis de los géneros informativos

6.2.4.1. Significado y objetivos

En el campo periodístico, al igual que ocurre en la literatura, ha surgido la necesidad científica de clasificar en géneros los diferentes escritos. Como señala Martínez Albertos (1983, 271), “la diferenciación de los variados textos que aparecen en la prensa escrita es una operación previa e indispensable para las investigaciones de los mensajes informativos”. El mismo profesor define los géneros periodísticos (1983, 272) como “aquellas modalidades de creación literaria concebidas como vehículos aptos para realizar una estricta información de actualidad (o Periodismo) y que están destinadas a canalizarse a través de la prensa escrita”. En consecuencia, y basándonos en los anteriores postulados, entendemos que resulta oportuno para los fines del presente trabajo analizar cómo se clasifica en los diferentes géneros la muestra extraída del diario *Abc*, pues ello nos sirve de interesante parámetro para el conocimiento de los mensajes informativos sobre el transporte ferroviario.

Este análisis persigue los siguientes objetivos fundamentales:

- 1.- Averiguar en qué proporción se reparten por géneros los textos informativos que componen la muestra objeto de estudio.
- 2.- Analizar cuál ha sido la evolución porcentual del reparto en los diferentes géneros a lo largo del periodo completo de estudio, y en función de ello determinar las tendencias imperantes.
- 3.- En función de los resultados obtenidos a partir de los datos anteriores, determinar cuál es el estilo informativo dominante en el tratamiento de la actualidad ferroviaria.

6.2.4.2. Delimitación conceptual

En aras a favorecer la claridad de este análisis, consideramos fundamental llevar a cabo una delimitación exacta de los conceptos básicos empleados respecto al origen, nomenclatura, contenido y orientación estilística de los diferentes géneros informativos. Para ello nos basamos en las orientaciones recogidas por el catedrático José Luis Martínez Albertos en su trabajo *Curso General de Redacción Periodística* (1983), que se considera una de las obras de referencia fundamental en esta materia.

Como premisa para la delimitación global de los géneros periodísticos partimos de un criterio esencial, de raíz anglosajona, que establece la existencia de dos grandes modalidades: periodismo informativo y periodismo de opinión, correspondientes a lo que también se denomina *relatos de hechos*, o *noticias*, y *comentarios*. Martínez Albertos determina cuáles son las características fundamentales de las dos modalidades. Sobre el periodismo informativo afirma (1983, 274) que “es básicamente un periodismo de hechos, no de comentarios. La modalidad literaria predominante es el relato de acontecimientos –lo que los anglosajones llaman *story*- con una gama de especialidades que dan origen a lo que nosotros denominamos géneros periodísticos informativos”. Esta categoría engloba dos géneros básicos: la *información* y el *reportaje objetivo*.

En referencia a los géneros propios del periodismo de opinión, el mismo autor (1983, 379 y 380) aclara que “no tienen la finalidad rigurosamente informativa de transmitir datos. Trabajan sobre ideas, deducen consecuencias ideológicas, culturales, filosóficas, etc., de unos acontecimientos más o menos actuales”. Realiza seguidamente (1983, 380) una doble distinción dentro de este periodismo de opinión: “los géneros para el comentario rigurosamente periodísticos – el editorial y el comentario- están realizados por periodistas profesionales” y “otros géneros situados a continuación – críticas, tribunas libres, ensayos, humor, costumbrismo, artículos de divulgación-, pueden tener como autores a periodistas profesionales, pero lo más corriente es que sus responsables sean personas sin una dedicación plena a las funciones informativas.”

Junto a las anteriores categorías, Martínez Albertos añade una tercera que tiene particular significado en nuestro país, ya que, según afirma (1983, 277), “la tradición literaria del periodismo español no se caracteriza precisamente por una distinción

cartesiana entre hechos y comentarios”. Se trata del *periodismo de explicación o periodismo interpretativo*, que es un híbrido entre el relato de hechos y el comentario de opinión, y busca explicar la noticia dentro de su contexto para que cobre significación, aunque a veces se corre el riesgo de mezclar o confundir la interpretación con la opinión. Dentro de esta categoría se sitúan dos géneros periodísticos: el llamado *reportaje en profundidad* y la *crónica*.

Una vez delimitadas las tres categorías de las que partimos -periodismo de información, periodismo de opinión y periodismo de explicación- y sus rasgos esenciales, pueden ser descritos con más claridad los géneros informativos que aparecen en el presente análisis, dentro de los cuales se han clasificado cada uno de los items que componen la muestra. Los géneros se presentan encuadrados dentro de la categoría correspondiente, según los criterios antes expuestos, si bien debemos precisar que han sido matizados teniendo en cuenta el enfoque específico que de los mismos hace el *Abc*, y ello en un doble sentido:

- a) Se consideran de forma individual algunos géneros no mencionados anteriormente, pero que poseen características propias y una relevancia específica por su frecuente aparición en este diario, como son la *noticia*, la *noticia gráfica* y la *entrevista*.
- b) Los géneros se agrupan dentro de una determinada categoría más en razón del tratamiento real que de los mismos se hace en *Abc* que de su encuadre teórico. Es el caso del *reportaje*, género que englobamos dentro del periodismo de interpretación, puesto que este diario ha dado por lo general un carácter más interpretativo que puramente informativo. Respecto al género *entrevista*, que para autores como Martínez Albertos (323) es una modalidad del *reportaje*, en *Abc* presenta un tratamiento formal y de contenido más informativo que interpretativo, al contrario que el propio *reportaje*, por lo que está recogido como género autónomo y en razón de ello figura en el grupo de *periodismo de información*.

Las categorías y géneros que vamos a considerar son los siguientes:

GÉNEROS DEL PERIODISMO DE INFORMACIÓN

Información:

Siguiendo el planteamiento de Martínez Albertos (1983, 297) entendemos que “la información es (...) la misma noticia elaborada sobre la base mínima de sus elementos básicos a los que suelen añadir algunas de sus circunstancias explicativas más dignas de relieve”, que “serán expuestas en orden inverso a su interés”.

Noticia/Noticia gráfica:

Retomando la anterior definición de Martínez Albertos sobre la información, la noticia sería el relato estricto que sólo contendría la base mínima de los elementos básicos del hecho, sin desarrollo de circunstancias explicativas. Dicho de otro modo, es una información esquemáticamente presentada, a la que otros estudiosos dan el nombre de *gacetilla* o *nota*.

Respecto a la *noticia gráfica*, no existe como tal género en las obras de referencia básica de este análisis. Su presencia se justifica por la tradicional existencia en *Abc* de un bloque de páginas impresas en huecograbado, cuyo espacio se ha dedicado preferentemente a la publicación de fotografías. Cuando estas fotos están acompañadas de pequeñas noticias, teniendo en el conjunto mucho más tamaño aquellas que éstas, las consideramos como *noticias gráficas*. Es frecuente en *Abc* ofrecer lo que pudiéramos denominar un “anticipo gráfico” a modo de sumario de un texto informativo desarrollado de forma extensa en páginas interiores, pero se trata de un planteamiento distinto al del escueto género *noticia gráfica*, y así lo hemos entendido como criterio.

Entrevista:

Es lo que Martínez Albertos, siguiendo a Carl Warren, denomina *reportaje de citas*, y define (1983, 323) del siguiente modo: “un reportaje en el que se alternan las palabras textuales del personaje interrogado con descripciones o narraciones que corren a cargo del periodista, en párrafos presentados como un relato en tercera persona que se intercalan dentro de las citas o referencias precisas hechas con palabras surgidas en el coloquio entre entrevistado y entrevistador”.

Tal como quedó apuntado con anterioridad, en el caso concreto de la muestra obtenida del diario *Abc* sobre la que trabajamos, la mayor parte de las entrevistas presentan un escueto tratamiento de preguntas y respuestas, con escasos comentarios o narraciones complementarias, y por tanto no son asimilables al esquema de *entrevista reportada* al que alude la definición de Martínez Albertos, motivo por el cual aquí la consideramos un género independiente al propio *reportaje*, y la incluimos en la categoría de *periodismo informativo*.

GÉNEROS DEL PERIODISMO DE OPINIÓN

Artículo:

Adoptamos aquí esta denominación para designar al género también conocido como *artículo firmado* o *columna*. Tomando de nuevo la definición de Martínez Albertos (1983, 389) convenimos en que el artículo es un texto “razonador, orientador, analítico, enjuiciativo, valorativo –según los casos- con una finalidad idéntica a la del editorial. Se diferencia básicamente en que el comentario es un artículo firmado y su responsabilidad se liga tan sólo al autor del trabajo”.

Editorial:

El editorial está considerado como una variante del género artículo que no lleva firma y en el se plasma la opinión del periódico respecto a determinados hechos de actualidad. Normalmente, los diarios tratan en el editorial temas de candente actualidad, y como matiza Martínez Albertos (1983, 386) “es una toma de posición acerca de una cuestión debatida, sobre de la cual se perfilan actitudes y opiniones públicas diversas”. Asimismo, enfatiza su importancia señalando que “por tratarse de una labor delicada y comprometida para el periódico, el artículo editorial se confía tan sólo a personas perfectamente identificadas con la línea política de la dirección o de los propietarios de la empresa”.

Comentario suelto:

Generalmente se entiende por suelto el breve comentario de un hecho o un suceso, de una pequeña noticia. Se diferencia de la simple nota porque no sólo informa, sino que juzga y valora, aunque aquí, el juicio y valoración esté expresados a veces con una sola palabra”. Martínez Albertos completa esta definición comentando (1983, 388) que “el suelto o glosa es un editorial menor. Su estilo literario es más libre y desenfadado que el editorial”. Ejemplo característico de este género, citado por algunos autores, son las denominadas *Breverías de Abc*, a las que pertenecen la mayor parte de los textos clasificados como comentarios en la muestra que sirve de base a este trabajo.

GÉNEROS DEL PERIODISMO DE INTERPRETACIÓN

Crónica:

Adoptamos el criterio de Martínez Albertos, que considera la *crónica* como género de interpretación, híbrido entre lo informativo y lo valorativo, al que define (1983, 360) como la “Narración directa e inmediata de una noticia con ciertos elementos valorativos, que siempre deben ser secundarios respecto a la narración del hecho en sí.”

Reportaje:

La mayor parte de los estudiosos sitúan el género reportaje dentro de la categoría del periodismo informativo. Martínez Albertos precisa (1983, 314) que el reportaje es “el relato periodístico -descriptivo o narrativo- de una cierta extensión y estilo literario muy personal en el que se intenta explicar cómo han sucedido unos hechos actuales o reciente, aunque estos hechos no sean noticia en un sentido riguroso del concepto”. Dentro de esta categoría se sitúan, según el mismo profesor (1983, 291) cuatro tipos fundamentales de reportaje, que él denomina *de acontecimiento*, *de acción*, *de citas* (entrevista) y *reportaje corto*.

Hay otra variante de este género, el llamado *reportaje interpretativo*, situado en la categoría de géneros híbridos, que, según Martínez Albertos (1983, 283), tiene grandes riesgos desde la perspectiva de lo que debe ser la objetividad informativa”, ya que “tiene que forzar continuamente la línea entre los datos objetivos y la valoración subjetiva que el periodista hace de dichos datos”. Este es, como se dijo anteriormente, el tipo de reportaje predominante en la muestra informativa de *Abc* con la que trabajamos, motivo por el cual hemos lo situado dentro de los géneros del periodismo de interpretación.

A modo de resumen de lo señalado en este epígrafe, se incluye a continuación el cuadro elaborado por el profesor Martínez Albertos (1983,291) en el que se reflejan las equivalencias existentes entre géneros, estilos y actitudes periodísticas, que utilizaremos en un apartado de este análisis:

| Estilo | Actitud | Géneros periodísticos |
|--|----------------|---|
| <i>Informativo</i> (de primer nivel) | Información | 1.- <i>Información</i> 2.- <i>Reportaje objetivo</i> |
| <i>Informativo</i> (de segundo nivel) | Interpretación | 2.- <i>Reportaje interpretativo</i> 3.- <i>Crónica</i> |
| <i>Editorializante</i> | Opinión | 4.- <i>Artículo o comentario</i> |

6.2.4.3. Contenido del análisis

Desde el punto de vista de su contenido, el estudio de la distribución de la muestra en los diferentes géneros informativos que hemos mencionado se centra en tres aspectos, que pretenden dar respuesta a los objetivos fundamentales del análisis y son abordados en el siguiente orden:

- a) Estudio de la distribución porcentual de los items que componen la muestra entre los diferentes géneros informativos anteriormente relacionados, tanto considerando la totalidad del periodo de estudio (1975-2001) como individualmente cada una de las cuatro etapas en que se divide. Ello permite explorar comparativamente la evolución de cada género y señalar las tendencias más importantes que en este sentido se observan respecto al encuadre de la actualidad ferroviaria.
- b) El segundo bloque de contenidos del análisis toma como base la correspondencia entre estilos, actitudes y géneros periodísticos establecida por Martínez Albertos en el cuadro anteriormente referido. A partir del mismo, y teniendo en cuenta el reparto porcentual de géneros determinado en el punto anterior, se desglosa y clasifica la muestra entre los estilos *informativo*, *interpretativo* (o *informativo de segundo nivel*) y *editorializante* (o *de opinión*).

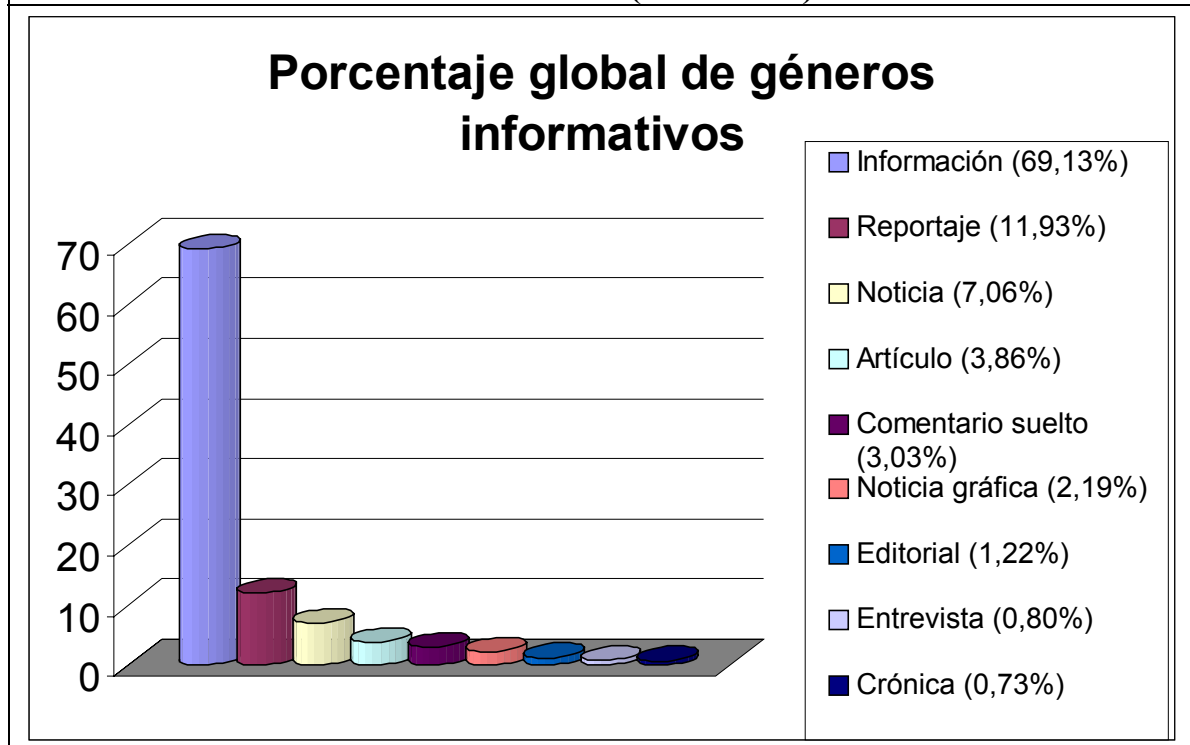
- c) La última parte del análisis está dedicada a examinar de forma individual la evolución de cada uno de los géneros informativos respecto al número de ítems que engloban en las cuatro etapas que componen el periodo de estudio. Se trata aquí de observar las tendencias específicas de cada género desde en punto de vista cuantitativo.

6.2.4.4. Resultados

Resultados generales

GRÁFICO 211

DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA EN EL PERIODO COMPLETO DE ESTUDIO (1975-2001)



Los resultados representados en el gráfico adjunto son concluyentes respecto al gran predominio del género *información* considerando la totalidad de la muestra objeto de estudio. Proporcionalmente, la diferencia es muy grande con respecto a los demás géneros, pues el segundo de ellos, el *reportaje*, posee un porcentaje casi seis veces menor, y de ahí para abajo las distancias son mucho más marcadas. Podemos concluir, por tanto, en que la información es el género dominante en el tratamiento periodístico de la actualidad ferroviaria dentro del diario *Abc*, aunque ello es extrapolable al conjunto de los diarios de información general.

Los datos de carácter global recogidos en el gráfico anterior se desglosan por etapas, especificando el número de ítems y los valores porcentuales que les corresponden, en la siguiente tabla:

TABLA 108: Distribución de géneros informativos por etapas

| GÉNEROS | Número de ítems y porcentaje por ETAPAS | | | | TOTALES |
|--------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | |
| <i>Noticia</i> | 47 (11,63%) | 110 (7,67%) | 135 (6,10%) | 24 (5,66%) | 316(7,06%) |
| <i>Información</i> | 241 (59,6%) | 969 (67,5%) | 1641 (74,1%) | 242 (57%) | 3093 (69,13%) |
| <i>Entrevista</i> | 5 (1,23%) | 9 (0,62%) | 19 (0,85%) | 3 (0,70%) | 36 (0,80%) |
| <i>Noticia gráfica</i> | 20 (4,95%) | 28 (1,95%) | 46 (2,07%) | 4 (0,94%) | 98 (2,19%) |
| <i>Reportaje</i> | 49 (12,1%) | 130 (9,06%) | 240 (10,8%) | 115 (27,1%) | 534 (11,93%) |
| <i>Crónica</i> | 11 (2,71%) | 17 (1,18%) | 5 (0,22%) | 0 | 33 (0,73%) |
| <i>Artículo</i> | 18 (4,45%) | 74 (5,16%) | 60 (2,71%) | 21 (4,95%) | 173 (3,86%) |
| <i>Comentario suelto</i> | 12 (2,97%) | 73 (5,09%) | 41 (1,85%) | 10 (2,35%) | 136 (3,03%) |
| <i>Editorial</i> | 1 (0,24%) | 24 (1,67%) | 25 (1,13%) | 5 (1,17%) | 55 (1,22%) |

Para apreciar de una manera más clara cómo se distribuyen por géneros informativos los ítems de la muestra pertenecientes en las diferentes etapas temporales que abarca el estudio, incluimos seguidamente los gráficos, referidos a cada una de ellas. En ellos aparecen los géneros ordenados de mayor a menor porcentaje, lo que permite observar de en proporción visual las diferencias que existen entre ellos, en todos los casos, y que al igual que vimos en el gráfico de resultados globales bastante son bastante acentuadas.

GRÁFICO 212

**Distribución porcentual de géneros
1975-79**

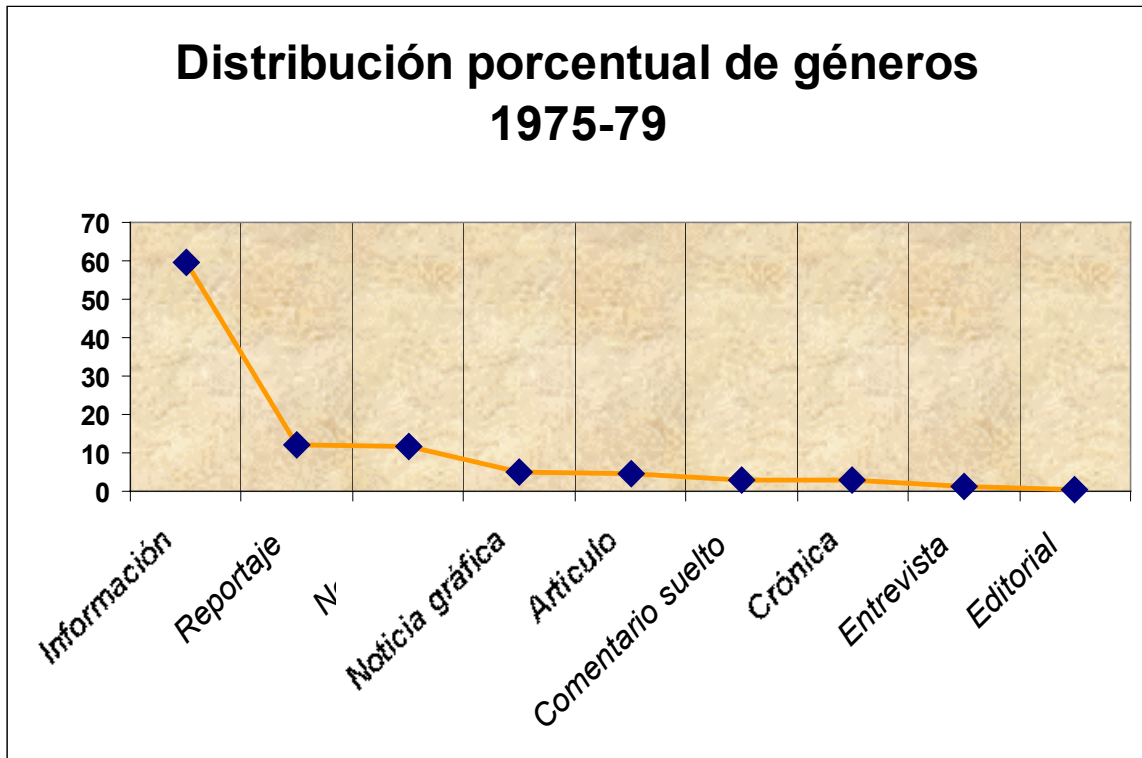


GRÁFICO 213

**Distribución porcentual de géneros
1980-89**

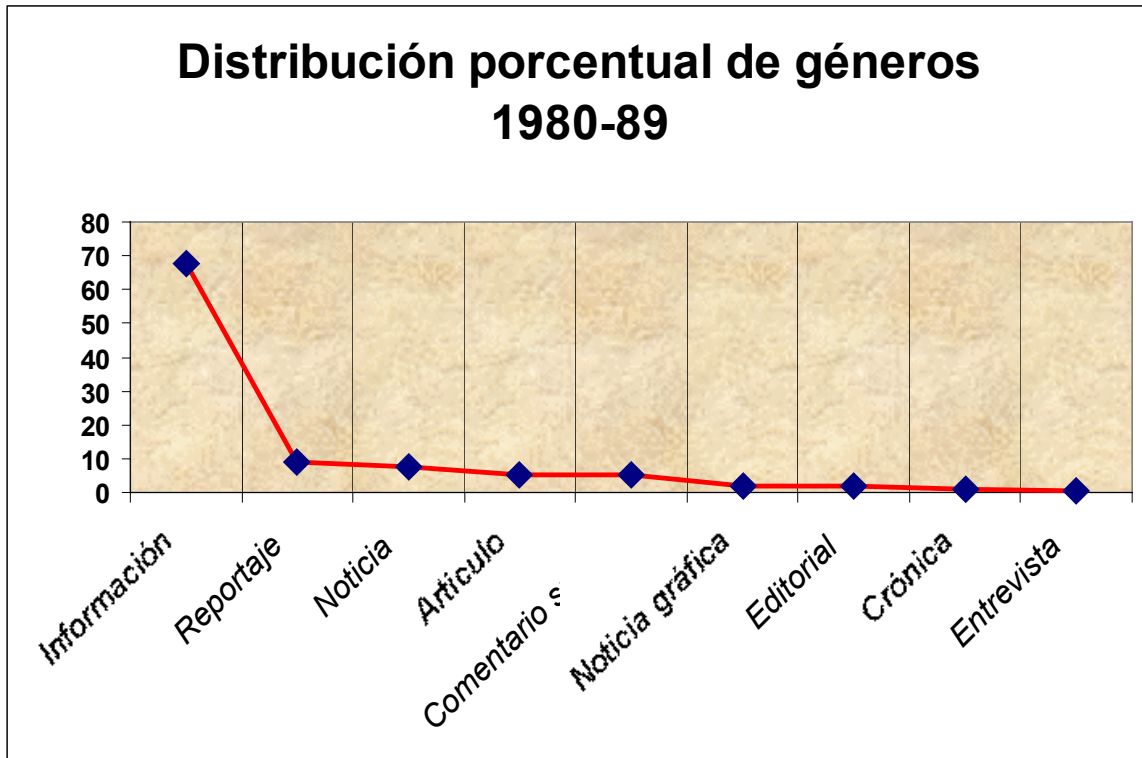


GRÁFICO 214

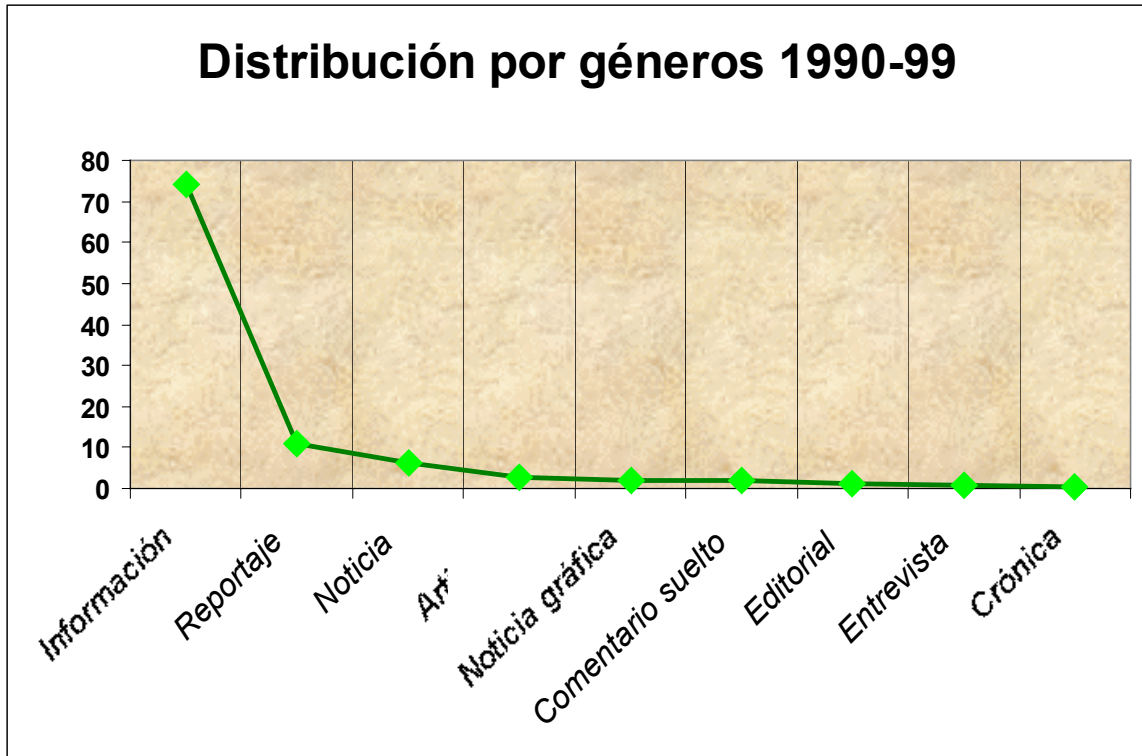
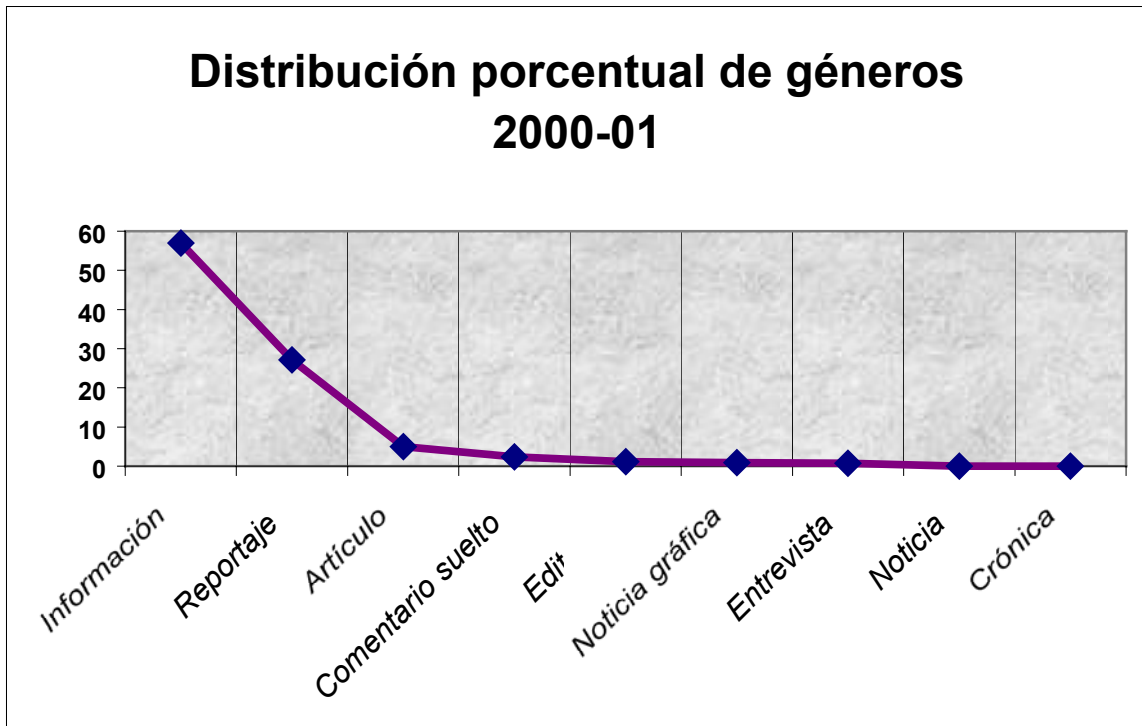


GRÁFICO 215



El examen conjunto de los cuatro gráficos anteriores permite apreciar varios aspectos significativos:

1.- Los géneros *información* y *reportaje* ocupan, por este orden, las dos primeras posiciones en las cuatro etapas.

2.- En las tres primeras etapas puede observarse una gran diferencia entre el género más importante y el segundo; ello se aprecia gráficamente por la inclinación de la línea que une ambos géneros. Sin embargo, en la última etapa se aprecia que esta línea es más suave, lo que indica que la diferencia es menos brusca.

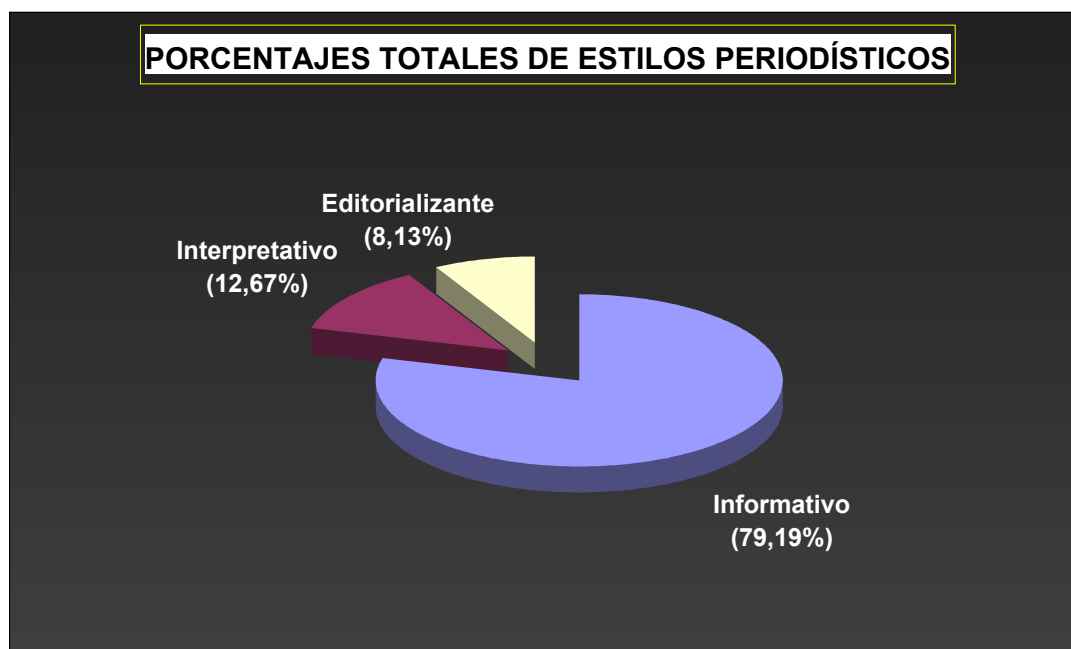
3.- Durante las tres primeras etapas del periodo de estudio, que comprenden los años 1975 a 1999, ambos inclusive, el tercer género en importancia numérica es la *noticia*, que, sin embargo, experimenta un gran retroceso en la etapa final (años 2000-2001).

4.- El género *artículo* se sitúa en cuarto lugar por porcentaje de items durante las tres primeras etapas, pasando al tercer lugar en la última etapa.

Se aborda a partir de aquí la segunda parte de este análisis que, como señalamos en el epígrafe anterior, tiene por objeto establecer la correspondencia entre los géneros y los estilos y actitudes informativas, parámetros que se asocian siguiendo el esquema del profesor Martínez Albertos explicitado en otro epígrafe anterior. La suma separada de las cifras pertenecientes a los géneros de las tres categorías: *periodismo de información* (*información*, *noticia*, *noticia gráfica* y *entrevista*), *periodismo de interpretación* (*reportaje* y *crónica*) y *periodismo de opinión* (*artículo*, *comentario suelto* y *editorial*) ha permitido obtener los resultados generales que se plasman en el gráfico .

En el Gráfico 216 se observa que, como consecuencia del predominio numérico de los géneros incluidos en la categoría *periodismo de información*, el estilo periodístico mayoritario es el *informativo*; dentro del mismo se encuadra el 79,19 por ciento de los items que componen la muestra, es decir, más de tres cuartas partes del total. El estilo *interpretativo* supone el 12,67 por ciento del total, mientras que el *editorializante* se queda en el 8,13 por ciento.

GRÁFICO 216



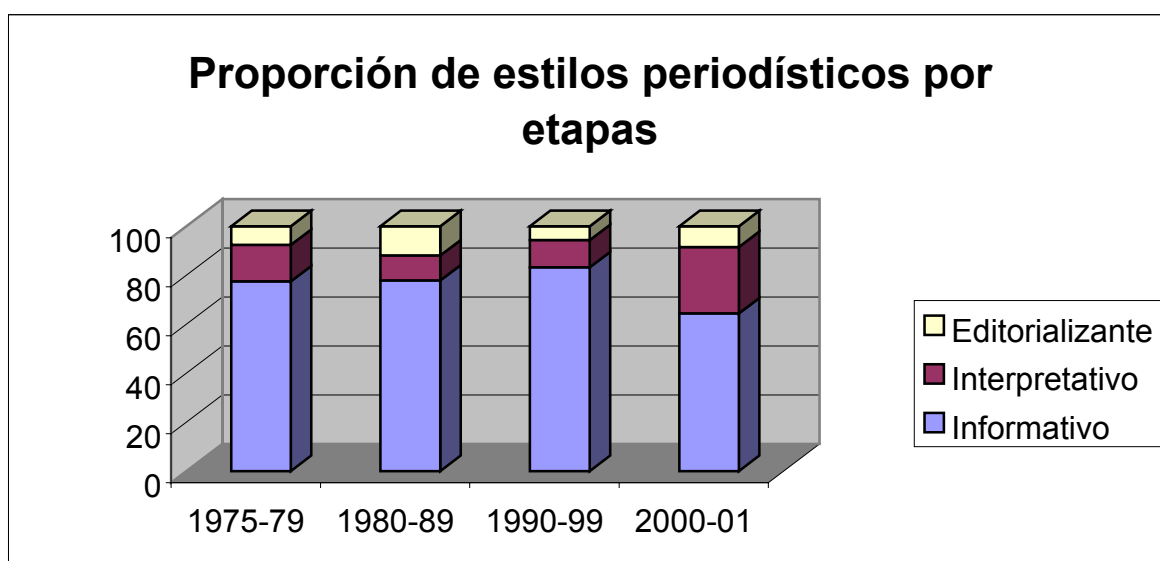
Los datos correspondientes al periodo completo de estudio que figuran en el gráfico anterior están registrados como valores totales en la Tabla 109, donde, además, aparece desglosado el número de ítems y porcentaje de los estilos en las cuatro etapas temporales en que se divide aquél, lo que permite tener una referencia más completa y detallada de este particular aspecto informativo.

TABLA 109: Cuantificación y evolución de estilos informativos

| ESTILO | Número de ítems y porcentaje por ETAPAS | | | | TOTALES |
|------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 1975-79 | 1980-89 | 1990-99 | 2000-01 | |
| Informativo | 313 (77,47%) | 1116 (77,82%) | 1841 (83,22%) | 273 (64,38%) | 3543 (79,19%) |
| Interpretativo | 60 (14,85%) | 147 (10,25%) | 245 (11,07%) | 115 (27,12%) | 567 (12,67%) |
| Editorializante | 31 (7,67%) | 171 (11,92%) | 126 (5,69%) | 36 (8,49%) | 364 (8,13%) |

La representación conjunta de los porcentajes correspondientes a cada uno de los estilos periodísticos en las cuatro etapas temporales de nuestro estudio se plasma en el Gráfico 217, cuyos resultados comentamos en el párrafo siguiente.

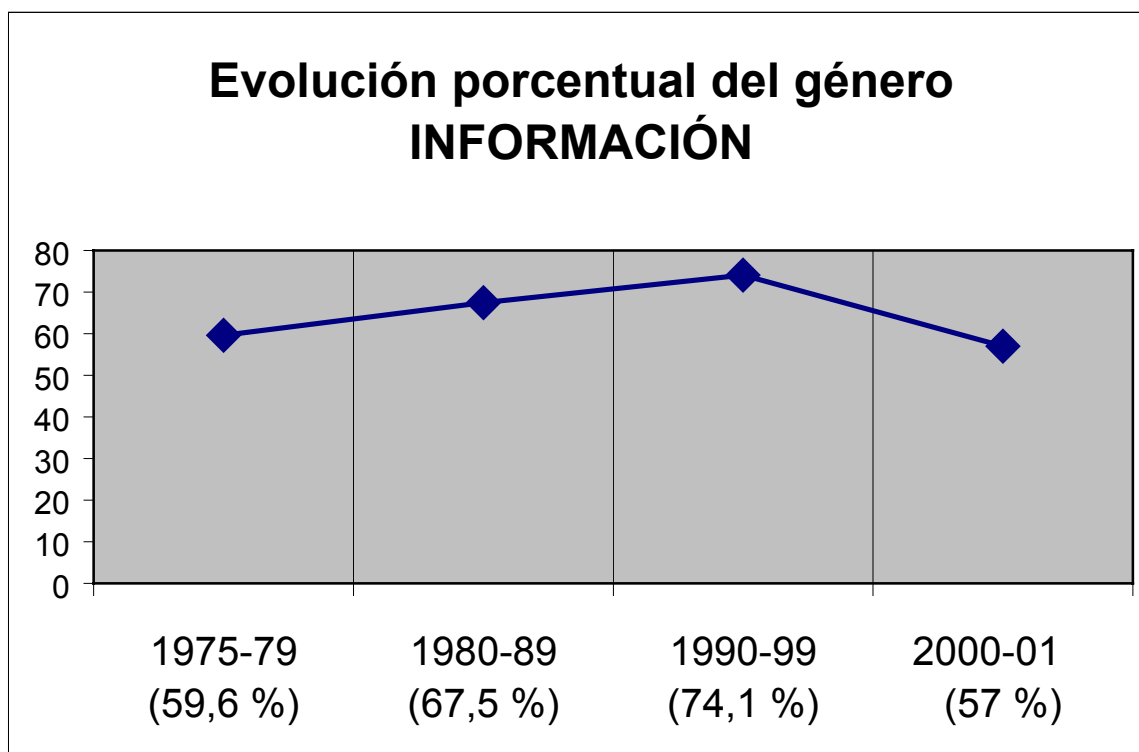
GRÁFICO 217



En este gráfico se aprecia que en todas las etapas es mayoritario el estilo *informativo*, si bien la tendencia marcada en la última etapa es que la proporción de éste disminuya en beneficio del estilo *interpretativo*, consecuencia de que un mayor número de trabajos adoptan los géneros propios del mismo. Es decir, que en el tratamiento de la actualidad ferroviaria por parte del diario *Abc* predomina el estilo *informativo*, aunque en los últimos años tiene cada vez más peso el estilo *interpretativo*. Puesto que, además, también se observa que en la etapa 2000-01 aumenta el estilo *editorializante* respecto a la década anterior, podemos deducir que el tratamiento informativo del ferrocarril en este periódico tiene una mayor carga de subjetividad en los momentos más actuales que en los precedentes.

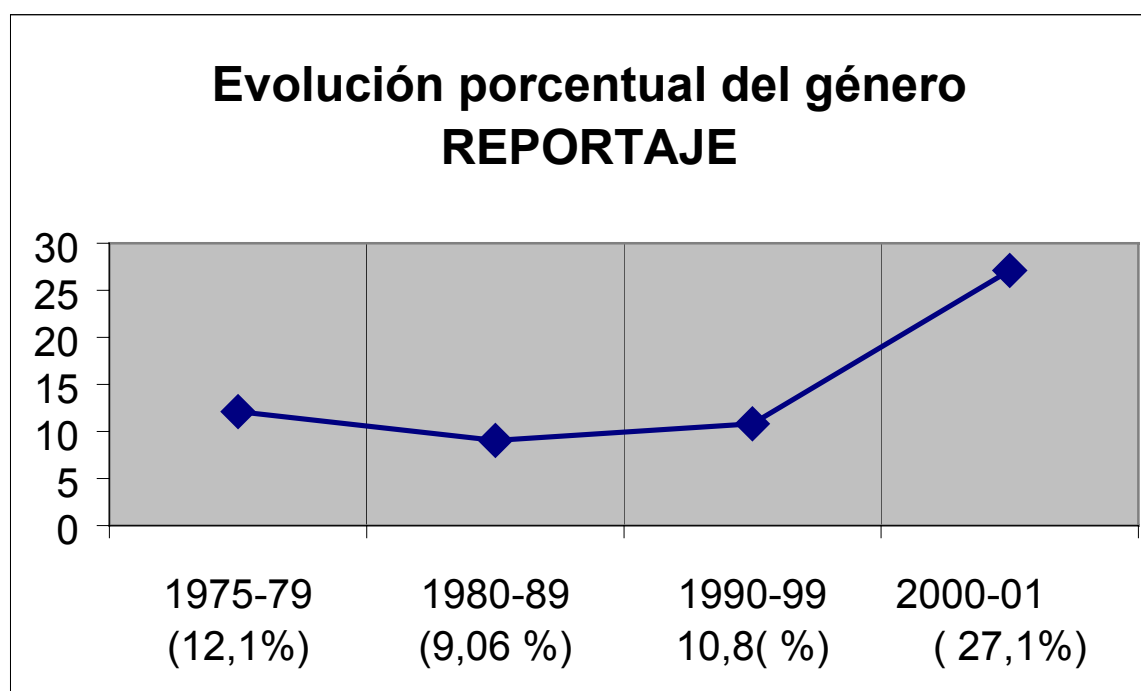
1.d.2. Resultados por géneros

GRAFICO 218



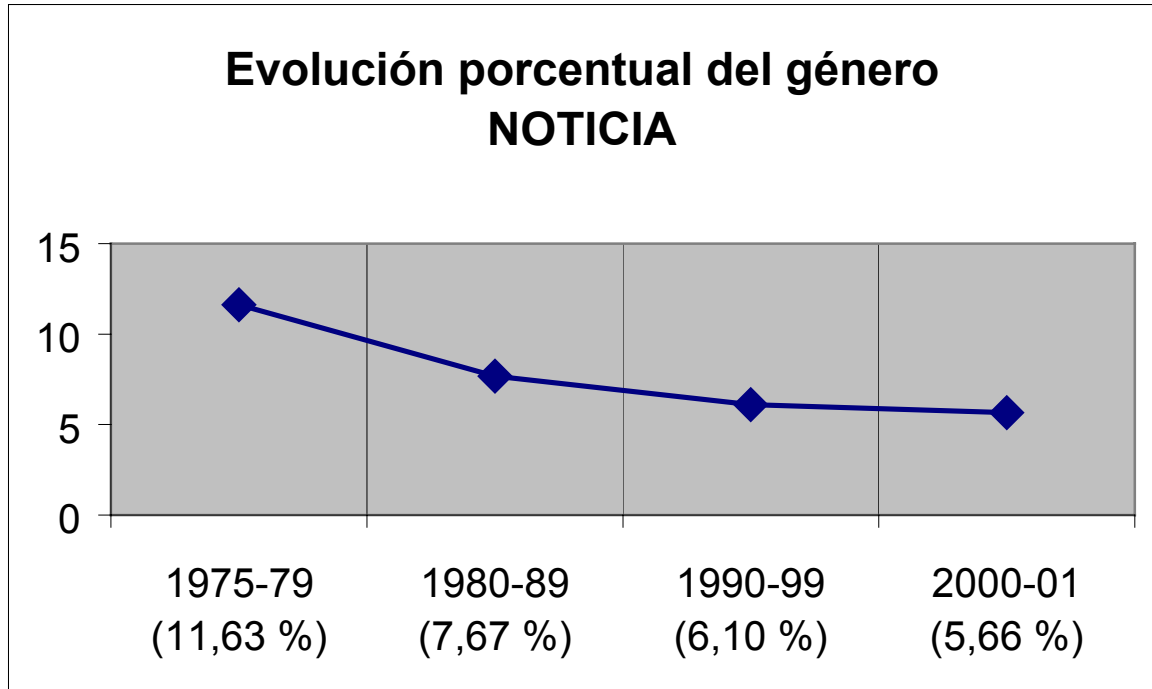
Como ya se ha señalado, el género *información* es el que registra el mayor número de ítems de la muestra objeto de estudio, tanto en el promedio del periodo completo 1975-2001 como en las diferentes etapas que lo componen. No obstante, y así se observa en el gráfico adjunto, los porcentajes de este género evolucionan de forma desigual, pues se mantuvieron en constantes tendencia al alza hasta la década 1990-99, mientras experimentan un descenso de 17 puntos en el bianual 2000-01. Este valor es bastante significativo, y coincide con el porcentaje de aumento del género *reportaje*, lo que indica un retroceso del relato objetivo de los hechos en beneficio del relato interpretativo, y explica la nueva tendencia en el tratamiento de la actualidad ferroviaria por parte de *Abc* a la que nos referimos en el epígrafe anterior.

GRÁFICO 219



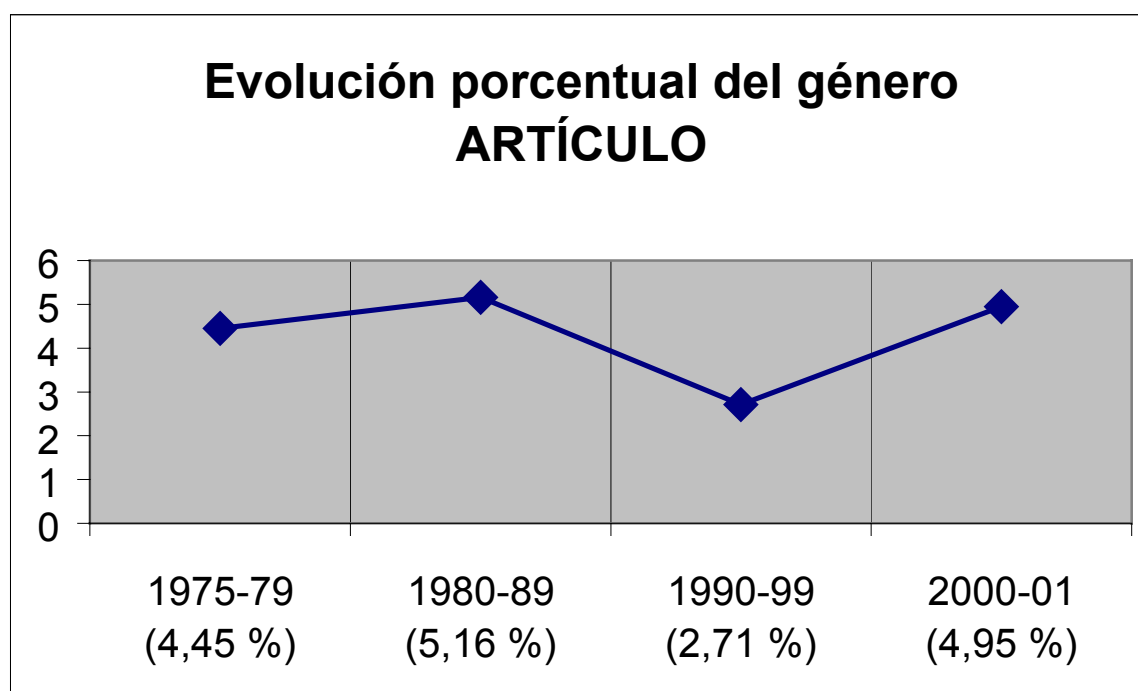
El *reportaje*, segundo género por importancia numérica en el cómputo global de la muestra, sigue la desigual trayectoria que dibuja el Gráfico 219 en las cuatro etapas que abarca el periodo completo de estudio. Se observa que el porcentaje decae en los años ochenta con respecto a la etapa anterior, asciende de forma moderada en 1990-99 y experimenta un alza notable (casi 17 puntos) en 2000-01, siendo el género que más sube en la última etapa del estudio. Dado el carácter interpretativo (más que puramente informativo) que tienen casi todos los reportajes publicados en *Abc* sobre el transporte ferroviario (circunstancia que ya fue comentada con anterioridad), el aumento de este género es el factor fundamental que explica el avance del estilo al que representa en estos últimos años.

GRÁFICO 220



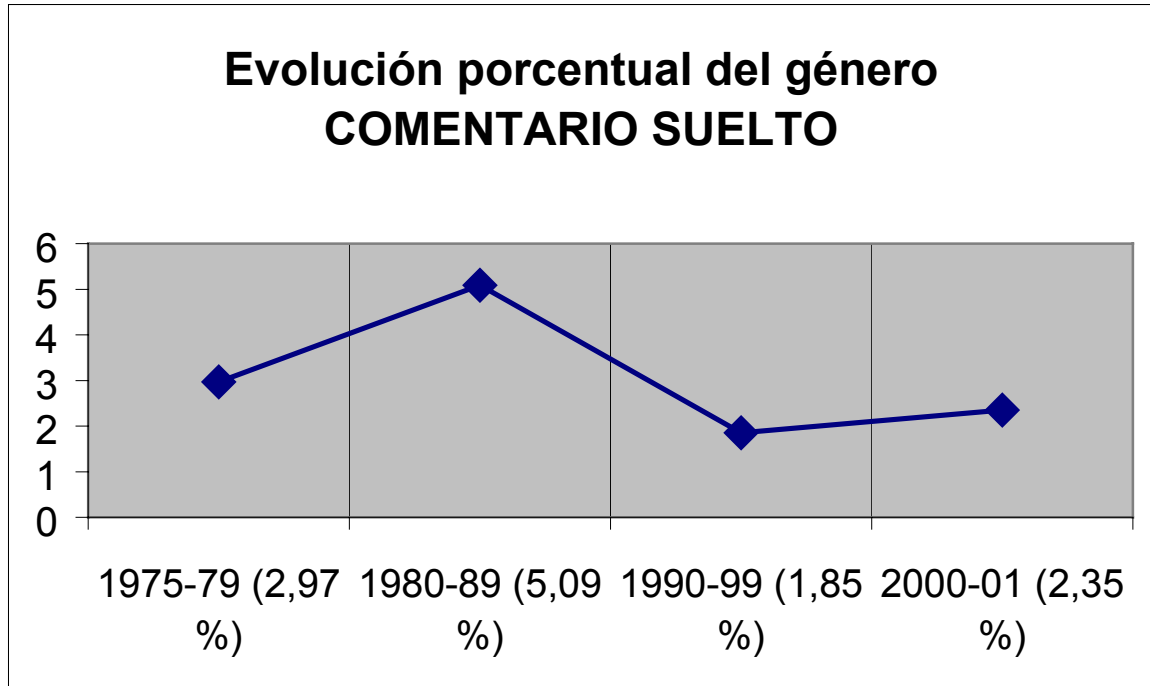
Según muestra el gráfico adjunto, el género *noticia*, que aquí consideramos como un relato muy escueto de los hechos limitado a sus aspectos más esenciales, pierde importancia numérica de forma continua desde la primera etapa del estudio hasta la última, hasta quedar aproximadamente en la mitad de su porcentaje en los años 1975-79 y 2000-01. El descenso del género *noticia* en las décadas 1980-89 y 1990-99 va en paralelo con el aumento del género *información*, tendencia que se rompe en la etapa 2000-01, en la que, como ya sabemos, ambos descienden. Habida cuenta de la gran brevedad que caracteriza a los textos clasificados como *noticia*, este descenso, junto con el aumento del género *reportaje*, también podemos interpretarlos como tendencia del diario que nos ocupa a publicar textos más extensos y detallados sobre el ferrocarril.

GRÁFICO 221



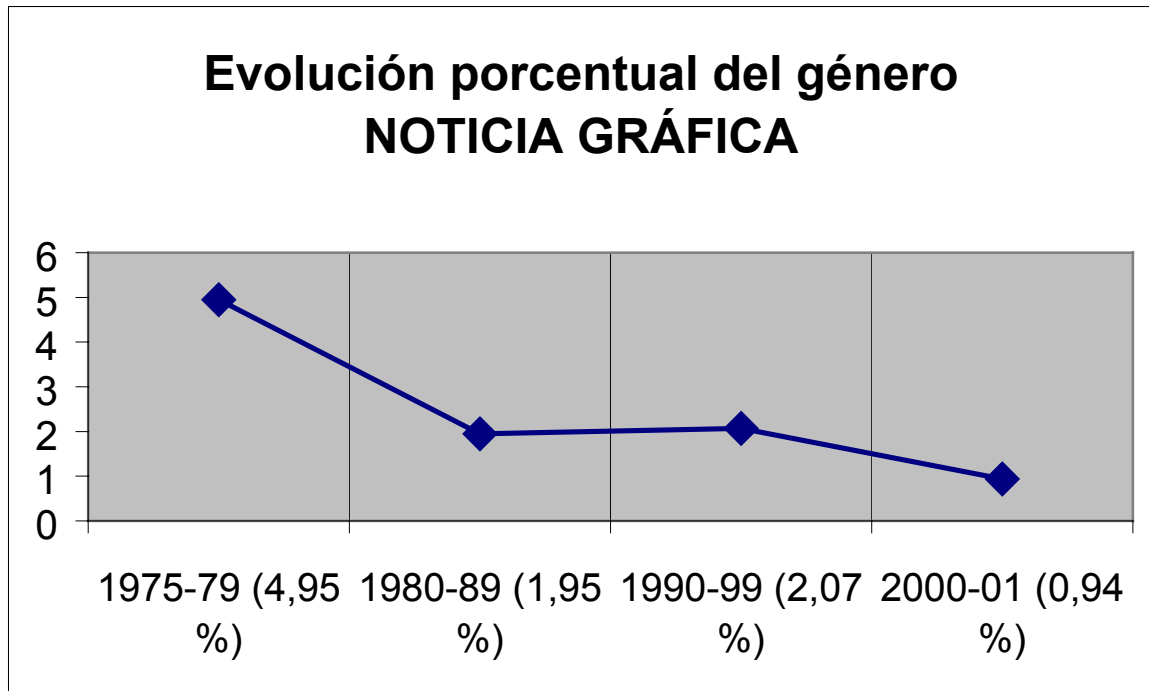
Este género, uno de los representativos del *periodismo de opinión*, presenta una evolución bastante desigual en las diferentes etapas que componen el periodo de estudio, como se visualiza en el Gráfico 221. El *columnismo* sobre asuntos relacionados con el ferrocarril alcanza su punto más elevado en *Abc* durante la década 1980-89, pero cae a la mitad del porcentaje en los años noventa, aunque de nuevo aumenta en los años 2000-01, contribuyendo con ello al ascenso general del estilo *editorializante* que tiene lugar en esta etapa, tal como vimos anteriormente.

GRÁFICO 222



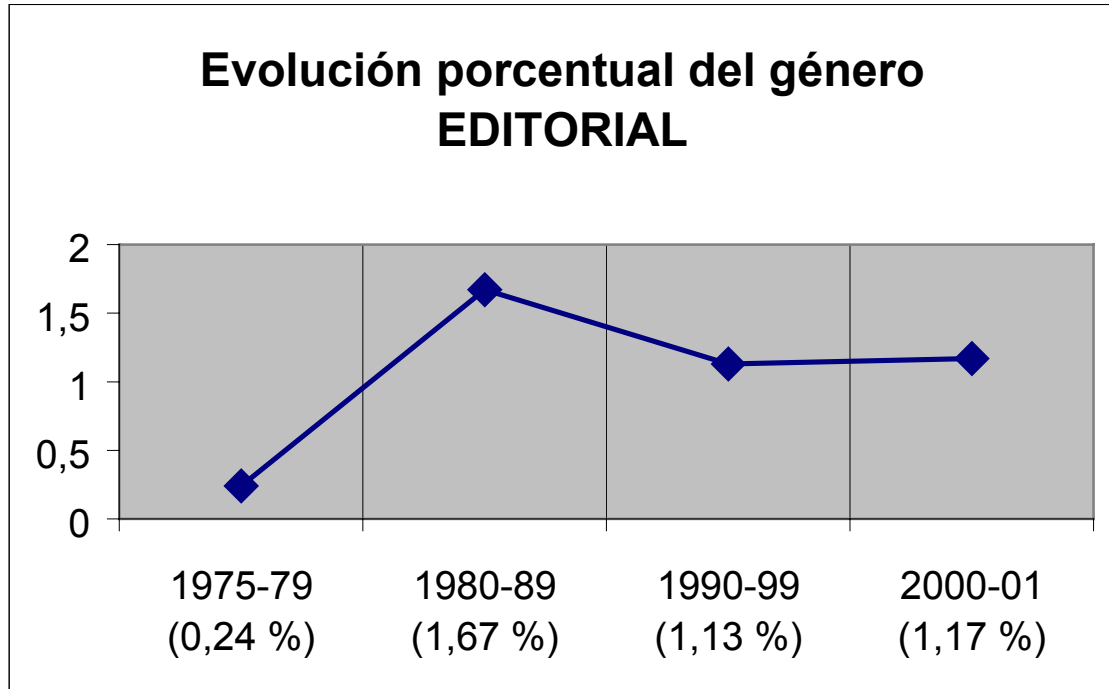
El *comentario suelto* - o *suelto a secas*, como se conoce genéricamente – es otro género propio del estilo *editorializante* que ha tenido particular raigambre en *Abc*, siendo encuadrado casi siempre en las llamadas *Breverías*, tradicionalmente publicadas en la sección de Opinión de este diario. En el Gráfico 222, que sirve de referencia a este análisis, encontramos de nuevo una distribución porcentual muy irregular entre las diferentes etapas temporales que comprende el periodo de estudio, y en dicho sentido se observa un paralelismo con la trayectoria del género *artículo*, comentada anteriormente, pues ambas registran alzas y bajas en las mismas etapas, si bien con cuantías diferentes: aumentan en los años ochenta respecto a la etapa anterior, descienden de forma apreciable en la década 1990-99, y suben ligeramente en el tramo bianual 2000-01. Esta concordancia entre la evolución de ambos géneros apunta a una cierta coordinación entre articulistas y editorialistas, idea que se reforzará al analizar más tarde el género *editorial*.

GRÁFICO 223



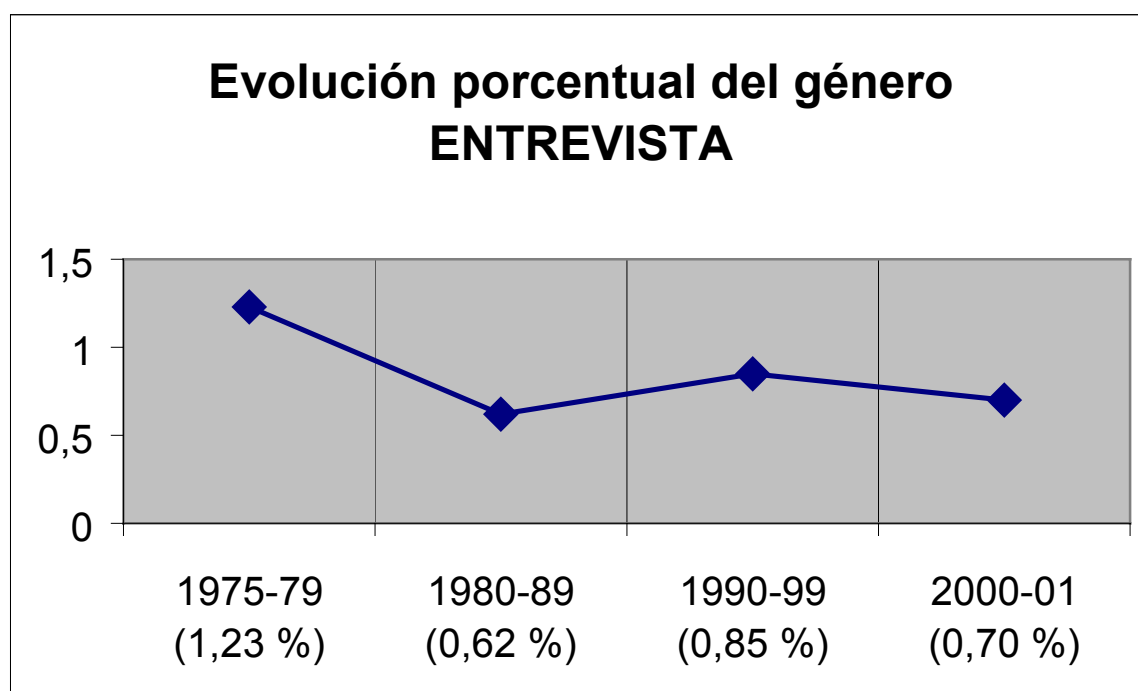
Como ya dijimos, la *noticia gráfica* es una pieza informativa representativa del diario *Abc*, cuya evolución numérica a lo largo del periodo de estudio se visualiza, traducida a porcentajes, en el gráfico adjunto. La trayectoria general es descendente, con un ligero aumento en la década 1990-99, pero hay una significativa diferencia negativa entre la primera y la última etapa, lo que indica que se trata de un género en franco declive, quizás por la superficialidad de sus contenidos.

GRÁFICO 224



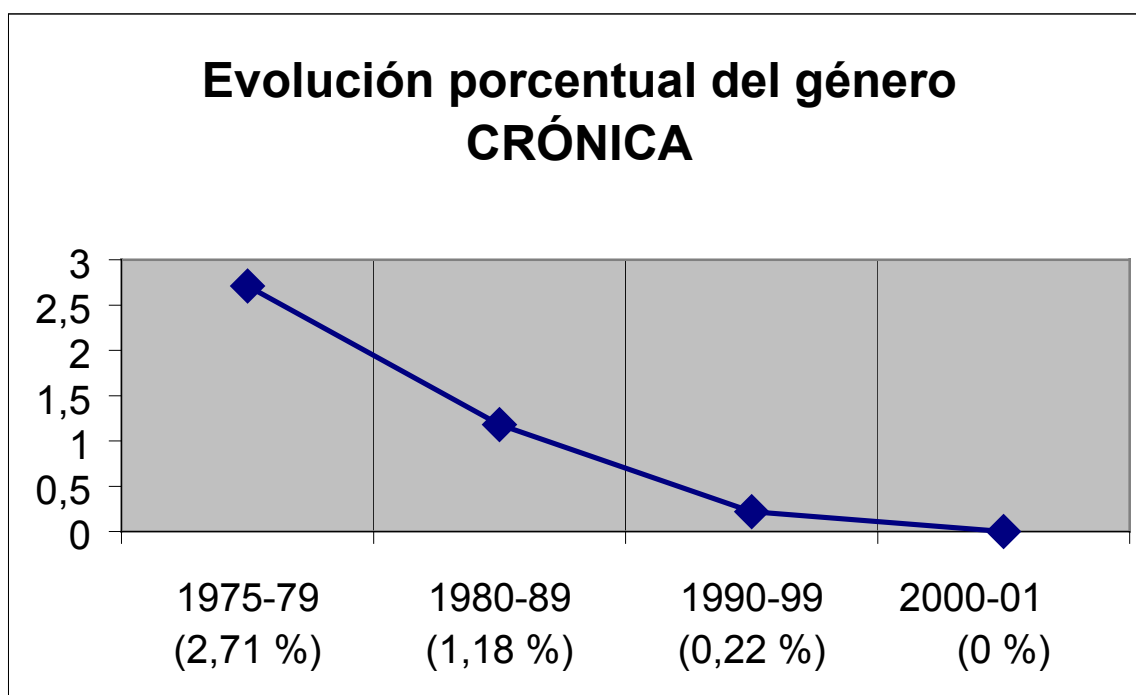
Durante muchos años, la actualidad ferroviaria no mereció la atención editorial del *Abc* más que de forma muy excepcional. Esta tendencia, como se observa en el Gráfico 224, se mantuvo hasta comienzos de la década de los ochenta, momento a partir del cual, sin llegar a ser nunca un aspecto informativo de primer orden en el interés del diario (ni de ningún otro), empezó a ser objeto de tratamiento en los editoriales con mayor frecuencia, especialmente con ocasión de crisis laborales o acontecimientos relevantes, como cierres de líneas o proyectos de alta velocidad. Durante las dos últimas etapas que abarca nuestro estudio, la gráfica marca unos porcentajes estables para este género, lo que indica una presencia más constante de los temas ferroviarios en los editoriales de *Abc*, aunque siempre escasa y puntual.

GRÁFICO 225



En términos generales, las entrevistas a personajes relacionados con el transporte ferroviario se han cultivado muy poco en las páginas de *Abc*, pues es el segundo género menos tratado en el conjunto de la muestra informativa que estamos analizando. La irregularidad, tal como refleja el gráfico adjunto, es la segunda nota característica de la *entrevista*, que registra su mayor valor porcentual en la primera etapa del estudio y a partir de la misma desciende con leves altibajos hasta el tramo 2000-2001. Dentro de los que hemos considerado *géneros informativos* es, pues, el más escaso y de evolución más desigual.

GRÁFICO 226



Nos encontramos con el género que en valores absolutos tiene registrado un menor número de items dentro de la muestra que analizamos en este trabajo. Ello se debe, fundamentalmente, a la continua caída de sus porcentajes que muestra el Gráfico 226, hasta llegar al valor nulo de la los años 2000-2001. No obstante, en las dos primeras etapas del periodo de estudio el número de items registrados en este género es relativamente amplio, debido básicamente a la existencia de la desaparecida sección *Crónicas Nacionales*, en la que se publicaban textos de este género escritos por los corresponsales del periódico en las distintas provincias españolas. Esta sección dio paso en los años ochenta a *Regiones*, y cambiando la orientación de los textos de interpretativos a más informativos. El estilo interpretativo (e incluso valorativo) propia de los antiguos corresponsales desapareció casi del todo en los noventa, y dicho estilo quedó reservado al *reportaje*, género, como hemos visto, creciente en los últimos años.

6.2.4.5. Valoraciones generales

Una vez concluido el análisis, podemos extraer del mismo las siguientes valoraciones generales:

1.- Considerando la totalidad del periodo de estudio, hay una clara preponderancia de los géneros informativos y del estilo informativo en el tratamiento de la actualidad ferroviaria

2.- En los últimos años se observa una tendencia al aumento de los trabajos pertenecientes a los géneros propios del *periodismo de interpretación*, que ganan terreno frente a los característicos del *periodismo informativo*. En paralelo, aumenta el peso específico de los géneros *editorializantes*, todo lo cual conforma una tendencia general de retroceso de la pura información frente a la opinión y la interpretación.

3.- Desciende el número de trabajos periodísticos pertenecientes a géneros caracterizados por una mayor brevedad (como la *noticia*), mientras que aquellos que requieren un desarrollo de contenidos más extenso (especialmente el *reportaje*) siguen una tendencia ascendente. Esto, aparte de otras consideraciones, puede indicar un cierto ánimo de tratar los contenidos periodísticos relacionados con el ferrocarril de una manera más profunda.

4.- Los porcentajes de los géneros *editorializantes* evolucionan de forma muy similar, cosa que no sucede con los géneros *informativos* e *interpretativos*, entre los que se produce una evolución numérica desigual.

6.2.5. Análisis de la distribución por secciones

6.2.5.1. Significado y objetivos

La distribución por secciones es uno de los aspectos que sirve de referencia para medir el tratamiento informativo realizado por el diario *Abc* sobre la actualidad ferroviaria. Apriorísticamente, el encuadre de cada una de las informaciones que componen la muestra en una sección indica que al hecho aludido se le da un enfoque determinado. Así, podríamos interpretar que el diario resalta los aspectos económicos, políticos o tecnológicos de la noticia, o bien su incidencia local, regional o nacional, según la publique en una u otra de estas secciones. Desde otra perspectiva, la varianza del número de noticias publicadas en cada sección a lo largo de las cuatro etapas que componen el periodo de estudio refleja los cambios de tendencia respecto al encuadre noticioso de la actualidad ferroviaria; esto refleja a su vez, y de manera más genérica, uno de los cambios más importantes que ha tenido el tratamiento informativo de este medio de transporte en los últimos años.

Una vez expuesto el significado del análisis de la distribución por secciones, cabe decir que sus objetivos fundamentales son los siguientes:

- a) Cuantificar el porcentaje de informaciones que tienen el ferrocarril como motivo central publicadas en las principales secciones del diario *Abc*, y llevar a cabo una valoración comparativa de las mismas para comprobar en qué secciones tienen un mayor peso específico la actualidad ferroviaria.
- b) Determinar cómo ha evolucionado desde el punto de vista numérico la densidad de noticias sobre el ferrocarril publicadas en cada una de las secciones consideradas a lo largo de las cuatro etapas en que se divide el periodo completo de estudio (1975-2001).
- c) Descubrir cuáles son las tendencias generales respecto al encuadre de la actualidad ferroviaria, y qué revelan respecto al cambio en el tratamiento informativo de este medio de transporte durante los últimos años.

6.2.5.2 Delimitación de las secciones

Antes de comentar los resultados del presente análisis, es preciso clarificar algunos conceptos y métodos empleados en su realización. En dicho sentido señalamos, primeramente, que el nombre utilizado para denominar las secciones no siempre es idéntico al utilizado en el propio diario *Abc*, puesto que, por un lado, dicha etiqueta ha ido cambiando a lo largo del tiempo, y por otro, algunas de las secciones actuales del periódico no existían como apartados independientes hace algunos años. Ejemplo de ello es la antigua sección existente denominada *España política y social*, que corresponde a la actual *Nacional* y que, además, como su propio nombre indica, agrupaba noticias de contenido heterogéneo, entre ellas las de índole laboral, actualmente encuadradas en *Economía*. Otro caso relativamente parecido es el de la antigua sección *Sucesos y reportajes*, que acabó por dar lugar a dos secciones separadas: *Sucesos* y *Reportajes*.

Para obviar las posibles confusiones terminológicas que pudieran surgir a causa de lo anterior, hemos seguido un triple criterio:

- A) Utilizar en la denominación cada sección su nombre genérico y convencional, que es el empleado por la mayor parte de los periódicos diarios (por ejemplo, *Economía*, en lugar de *ABC Económico*, o *Regiones* en vez de *España Entera*).
- B) Asignar cada información a la sección equivalente al actual; por ejemplo, aquellas publicadas en su momento dentro de *España política y social* se computan en la sección *Nacional*, aunque traten de temas laborales, que hoy se encuadrarían en *Economía*, pero sobre los cuales no se tenía entonces una visión informativa económica, sino más próxima a lo político.
- C) Agrupar bajo la etiqueta de una misma sección dos que ocasionalmente aparecen como secciones separadas en las páginas de *Abc*, pero que están muy próximas por contenido (caso de *Televisión y Comunicación*) o normalmente aparecen unificadas en otros medios impresos, como *Cultura y Sociedad*. Este agrupamiento persigue, asimismo, simplificar y clarificar el análisis.

Teniendo en cuenta los anteriores criterios, las secciones consideradas en el presente análisis son las siguientes: *Nacional*, *Internacional*, *Economía*, *Regiones*,

Madrid, Sucesos, Opinión, Cultura y sociedad, Ciencia y tecnología, Comunicación y periodismo, Especiales, Última hora y Deportes, más una denominada *Secciones varias*, en la se recogen las informaciones aparecidas en secciones de *Abc* complementarias o de naturaleza genérica y, por tanto, inconcreta para los fines que nos interesan, como son, por ejemplo, *Dominical* o *Reportaje*. También se incluyen en *Secciones varias* las informaciones publicadas íntegramente en las páginas de huecograbado, siempre que las mismas no se presenten a modo de sumarios de informaciones que se desarrollan en páginas interiores, en cuyo caso han sido computadas dentro de dicha la sección donde se encuentren.

6.2.5.3. Contenido del análisis

Desde el punto de vista de su contenido, el estudio de la muestra informativa por secciones se centra en los tres aspectos que se explican a continuación, desarrollados en este orden:

- a) Determinación de la distribución global de la muestra entre las distintas secciones del diario en el periodo completo analizado (1975-2001), lo que permite examinar de forma proporcional el porcentaje de informaciones sobre el ferrocarril publicadas en cada sección y establecer una escala general comparativa que refleja la importancia numérica de las mismas. Mediante un gráfico se muestran simultáneamente los porcentajes correspondientes a las distintas secciones, pero plasmados en una línea individual para cada una de las cuatro etapas en que se divide el periodo de estudio. De este modo es posible apreciar las oscilaciones porcentuales de cada sección en las cuatro etapas y confrontarlas en paralelo para obtener unas conclusiones globales del análisis.
- b) Análisis individual de cada sección para comprobar los cambios en el porcentaje de informaciones publicadas a lo largo de las cuatro etapas en que se divide el periodo completo de estudio, lo que se visualiza en un gráfico específico por sección. Ello permite determinar las tendencias de crecimiento de cada sección a lo largo del tiempo, e interpretarlas teniendo en cuenta tanto la evolución del contexto socio-político general, el ferroviario en particular.
- c) Valoraciones fundamentales, a modo de balance general de los datos más significativos extraídos del análisis.

6.2.5.4. Resultados

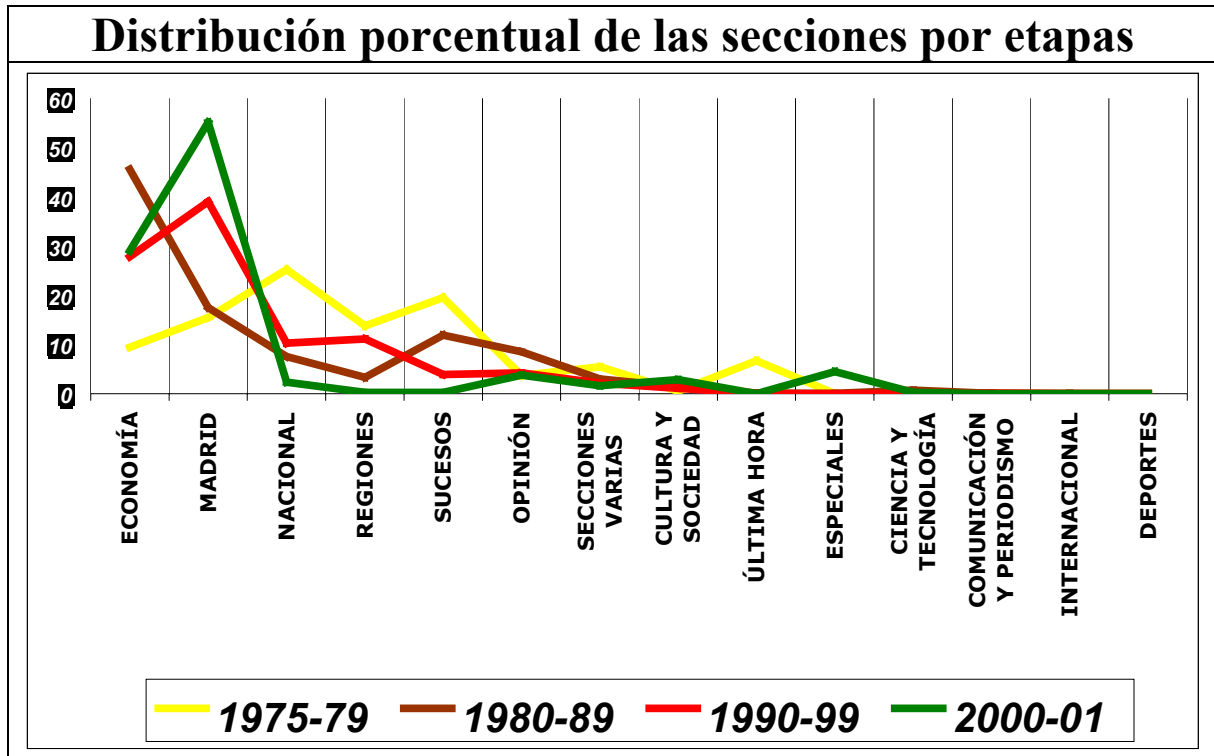
Resultados generales

Los datos globales extraídos de la muestra informativa respecto a la distribución de items por secciones se recogen en la siguiente tabla, tanto desglosados en las cuatro etapas que integran el periodo completo de estudio como en su balance total, con las referencias porcentuales adecuadas en cada caso:

TABLA 110

| <u>Distribución de informaciones por secciones</u> | | | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| (nº de informaciones y % respecto al total de la etapa) | | | | | |
| <i>SECCIÓN</i> | <i>1975-79</i> | <i>1980-89</i> | <i>1990-99</i> | <i>2000-01</i> | <i>TOTALES</i> |
| Nacional | 102 (25,2%) | 108 (7,53%) | 229 (10,3%) | 10 (2,35%) | 449 (10,03%) |
| Internacional | 0 | 1 (0,06%) | 0 | 0 | 1 (0,02%) |
| Economía | 38 (9,40%) | 654 (45,6%) | 617 (27,8%) | 123 (29%) | 1432 (32%) |
| Regiones | 56 (13,8%) | 48 (3,34%) | 246 (11,1%) | 1 (0,23%) | 351 (7,84%) |
| Madrid | 63 (15,5%) | 251 (17,5%) | 863 (39%) | 234 (55,1%) | 1411 (31,5%) |
| Sucesos | 79 (19,5%) | 171 (11,9%) | 86 (3,88%) | 1 (0,23%) | 337 (7,53%) |
| Opinión | 15 (3,71%) | 122 (8,50%) | 94 (4,24%) | 16 (3,77%) | 247 (5,52%) |
| Cultura y sociedad | 2 (0,49%) | 21 (1,46%) | 24 (1,08%) | 12 (2,83%) | 59 (1,31%) |
| Ciencia y tecnología | 0 | 10 (0,69%) | 2 (0,09%) | 1 (0,23%) | 13 (0,29%) |
| Comunicación y periodismo | 0 | 1 (0,06%) | 3 (0,13%) | 0 | 4 (0,08%) |
| Especiales | 0 | 1 (0,06%) | 0 | 19 (4,48%) | 20 (0,44%) |
| Última hora | 27 (6,68%) | 2 (0,13%) | 0 | 0 | 29 (0,64%) |
| Deportes | 0 | 1 (0,06%) | 0 | 0 | 1 (0,02%) |
| Secciones varias | 22 (5,44%) | 43 (2,98%) | 48 (2,15 %) | 7 (1,64%) | 120 (2,68 %) |

GRÁFICO 227

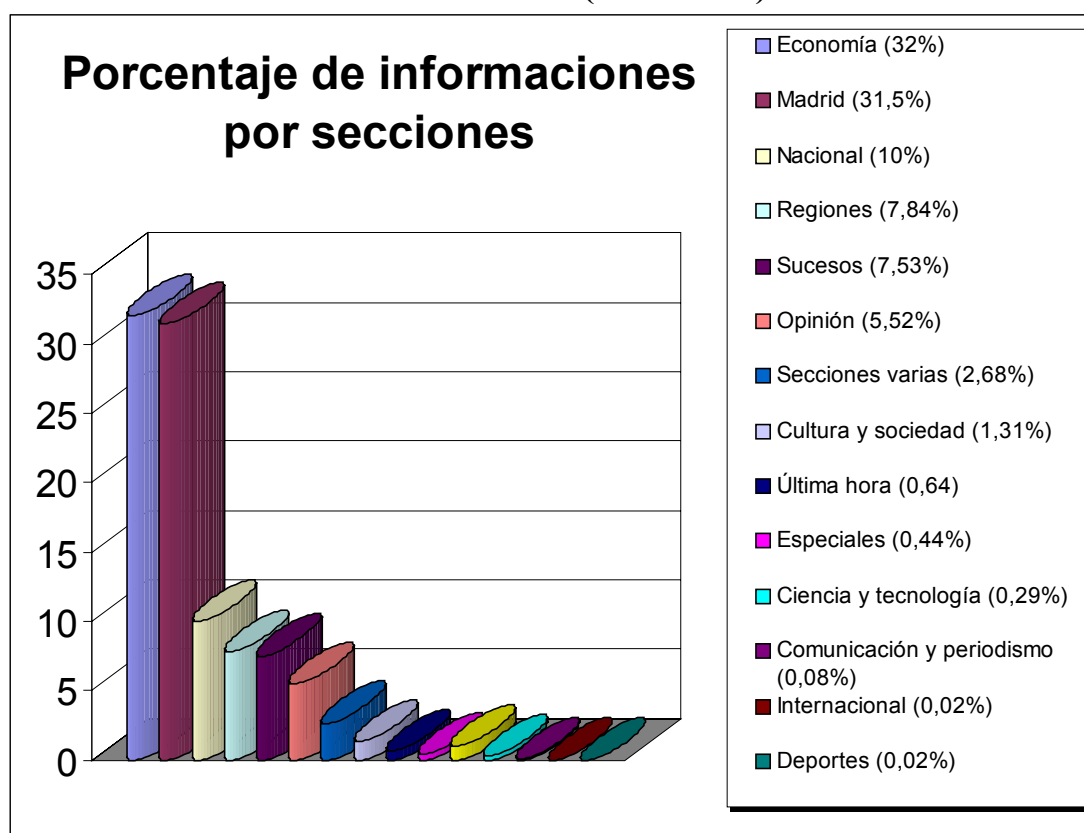


En el Gráfico 227 se observa la variación de porcentajes informativos de unas secciones respecto a otras en las cuatro etapas que componen el periodo de estudio, lo que permite extraer tres consecuencias fundamentales:

- Los valores de las secciones experimentan, en general, ostensibles altibajos de unas etapas a otras, si bien las diferencias en el reparto de porcentajes entre unas secciones y otras son menos acusadas en la etapa 1975-19 que en las siguientes.
- Las trayectorias de las líneas correspondientes a las tres últimas etapas presentan una distribución bastante parecida entre sí, y en todas ellas las secciones *Local* y *Economía* ocupan las cotas más altas. En cambio, la trayectoria de la etapa 1975-79 difiere bastante con respecto a las anteriores, lo que indica que a partir de ese momento se produjo un cambio de tendencia notable en el encuadre de las informaciones relativas al ferrocarril.

c) La sección *Local* es la primera en porcentaje de informaciones en las dos últimas etapas del estudio (1990-99 y 2000-01), por encima de *Economía*, aunque en el global de la muestra ésta es la que registra el valor mayoritario. No obstante, la diferencia entre ambas secciones aumenta a favor de *Local* en 2000-01 con respecto a la década anterior.

GRÁFICO 228
DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA EN EL PERIODO COMPLETO DE ESTUDIO (1975-2001)



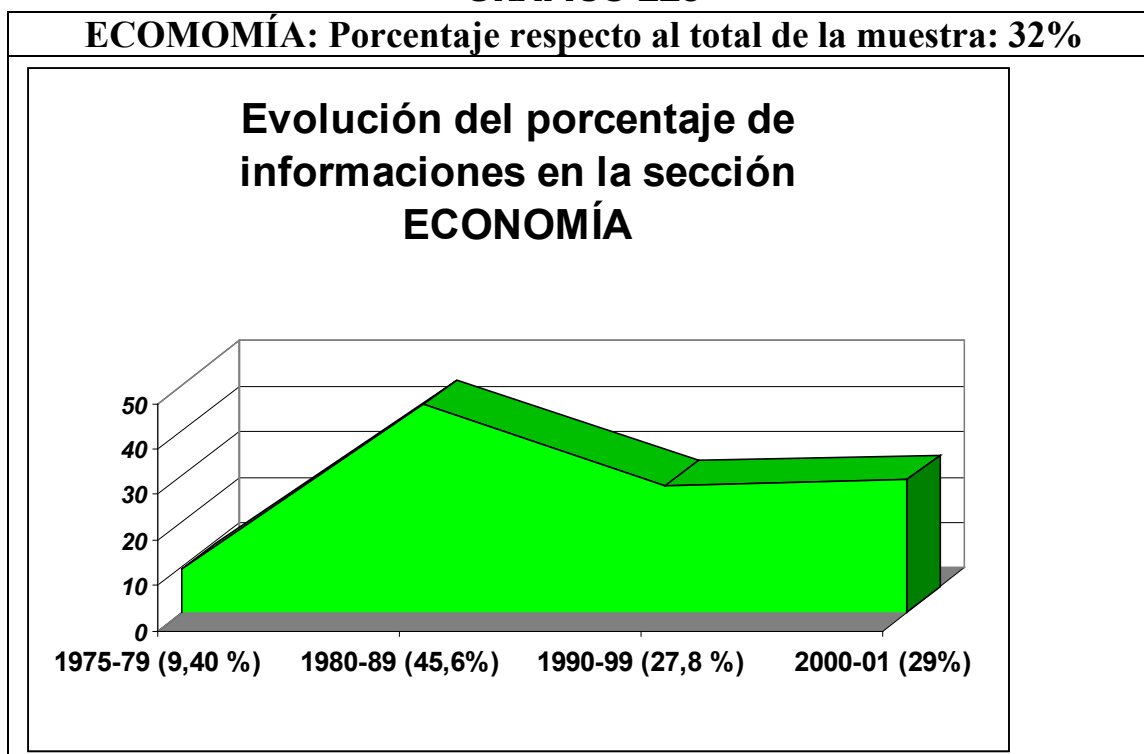
El gráfico adjunto refleja la distribución de las informaciones entre las distintas secciones del diario *Abc*, ordenadas en orden decreciente según el porcentaje numérico de las mismas computado en el periodo completo de estudio (años 1975 a 2001). Destacan por su densidad las secciones de *Economía* y *Local*, en las que respectivamente se ha publicado un 32% y un 31,5% de las informaciones sobre el ferrocarril, lo que indica que el tratamiento de la actualidad de este medio de transporte tiene, un enfoque predominantemente económico, y dentro del mismo se pone el acento en los aspectos que inciden en el ámbito geográfico más próximo a los ciudadanos. En

una escala inferior, entre una tercera y una cuarta parte de porcentaje que las anteriores, se sitúan por este orden las secciones *Nacional*, *Regiones*, *Sucesos* y *Opinión*, mientras que el resto registra cifras globales escasamente significativas.

B) Resultados por secciones

GRÁFICO 229

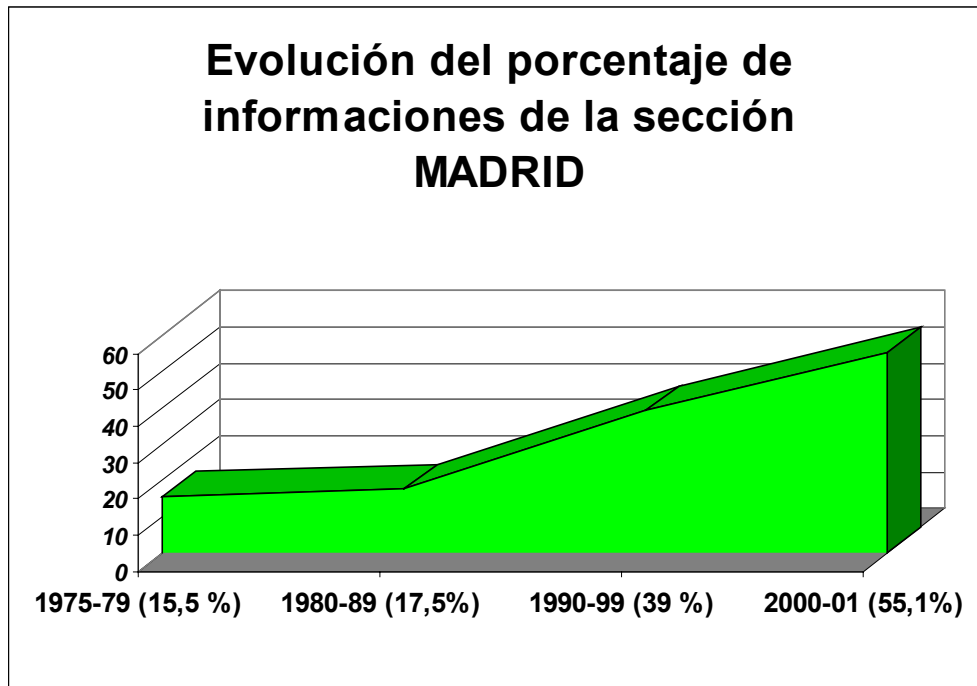
ECONOMÍA: Porcentaje respecto al total de la muestra: 32%



Como ya se mencionó, la sección *Economía* ocupa el primer lugar por porcentaje de informaciones sobre el ferrocarril, con un 32 por ciento del total de la muestra. El Gráfico 229 dibuja la evolución de esta sección durante las cuatro etapas que componen el periodo de estudio, y permite observar el gran crecimiento experimentado en la década 1980-89 respecto a la etapa anterior, lo que revela que es entonces cuando se produce un gran cambio en la consideración de la actualidad ferroviaria, pasando de tener un enfoque fundamentalmente político a adoptar un encuadre económico. Ello es especialmente evidente en el caso, ya comentado, de las noticias de índole laboral, que hasta los inicios de la Transición se consideraban informativamente por *Abc* como asunto de orden público, lo que cambió de manera rápida y gradual entre finales de los años setenta y comienzos de los ochenta.

GRÁFICO 230

MADRID: Porcentaje respecto al total de la muestra: 31,5%



Como se aprecia en el Gráfico 230, el porcentaje de informaciones sobre temas ferroviarios publicado en la sección *Madrid* registra un continuo aumento a lo largo de las diferentes etapas temporales que comprende este estudio, que en proporción tiene su punto de inflexión más alto en la etapa 1990-99. Es en esta década cuando la información local experimenta en el conjunto de los medios de información un crecimiento más elocuente. Este hecho tiene un claro reflejo en el diario *Abc* de Madrid, protagonista de este estudio, con la aparición del suplemento *Madrid*, que en fecha reciente (ya fuera del periodo de estudio) ha desaparecido como tal suplemento. La sección Madrid, tanto en su formato de suplemento como en el convencional, está dividida en sub-secciones especializadas en los asuntos de la política y administración de la capital como específicos de la Comunidad Autónoma, y otros de diferente naturaleza.

Es indudable que la actualidad del ferrocarril genera noticias cuyo alcance e interés está limitado a un ámbito geográfico reducido, sea local o regional y, por tanto, objetivamente no se justifica su publicación fuera de las secciones de naturaleza local. Sin embargo, en los últimos años se observa la tendencia contraria: publicar noticias de relevancia ferroviaria nacional en las páginas locales (como por ejemplo a proyectos de nuevas líneas que atraviesan varias regiones), cosa que puede resultar discutible si

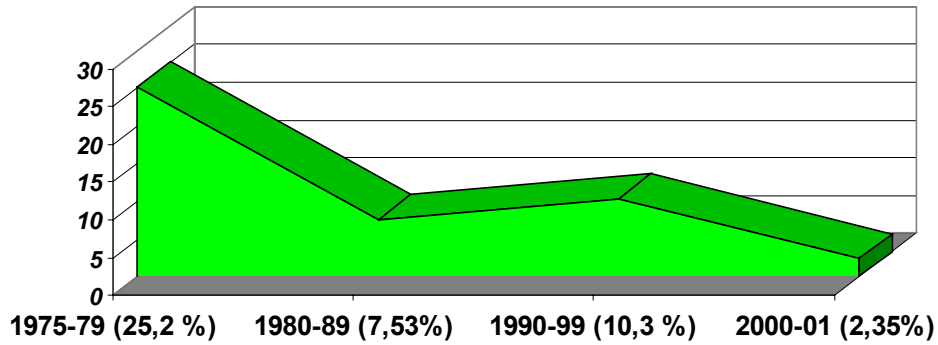
deseamos que el encuadre de las noticias en las secciones esté acorde con su contenido y resulte lógica para el lector.

Muchas de las noticias sobre el ferrocarril publicadas por *Abc* en los últimos años han aparecido en este suplemento, hasta el punto de que en la última etapa objeto de estudio (años 2000 y 2001) son la mayoría, en concreto el 55,1 por ciento, como se observa en el Gráfico 230. Esta concepción de la actualidad ferroviaria como un hecho que básicamente tiene un interés local es, quizás, el aspecto más novedoso de su tratamiento informativo, y revela, junto a la inercia de la política general de descentralización implanta en España, una cierta pérdida de la visión del ferrocarril como sistema ferroviario de vertebración nacional. Además, hay que tener en cuenta que buena parte de las inversiones realizadas en el ferrocarril durante las dos últimas décadas se han centrado en las redes de cercanías, cuya incidencia es básicamente local.

GRÁFICO 231

NACIONAL: Porcentaje respecto al total de la muestra: 10%

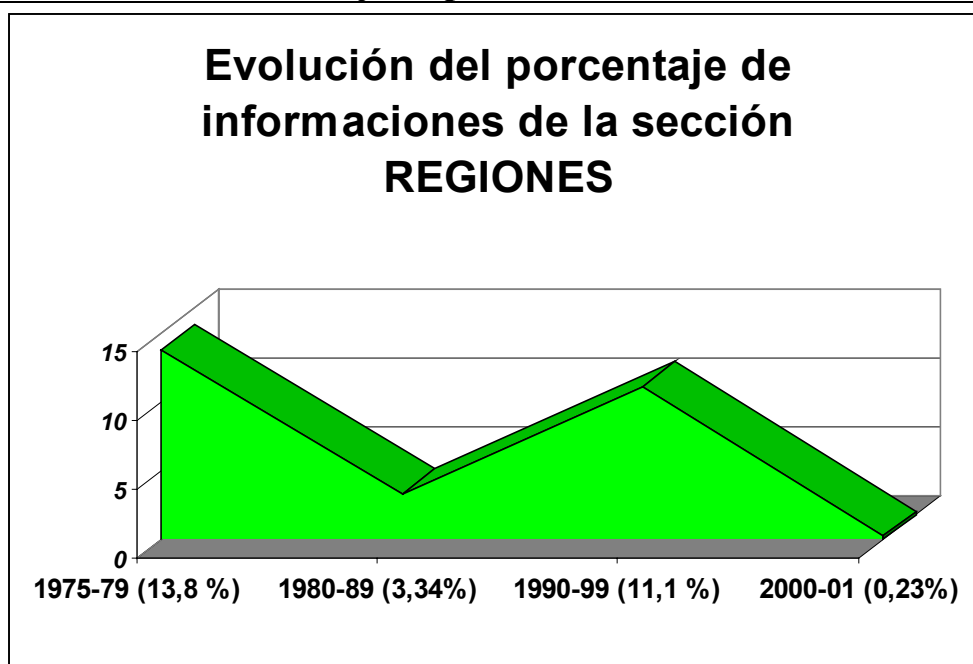
**Evolución del porcentaje de
informaciones de la sección
NACIONAL**



La trayectoria descendente que dibuja el Gráfico 231 respecto al porcentaje de informaciones sobre el ferrocarril publicadas en la sección Nacional muestra una caída muy marcada entre la primera y la última etapa del periodo de estudio. Este descenso se registra en paralelo a los ascensos anteriormente analizados de las secciones *Economía* y *Local*. A la vista de este gráfico, y teniendo en cuenta que la mayor caída de porcentajes se produce en la etapa 1980-89, coincidiendo con aumentos de las otras dos secciones, debemos concluir que las informaciones sobre algunos temas relacionados con el ferrocarril que antes se publicaban en las páginas de *Nacional* han pasado progresivamente a las otras dos secciones mencionadas. El cambio de enfoque de la información ferroviaria desde lo político a lo económico, y desde la visión nacional a la local se deja ver con claridad en este caso.

GRÁFICO 232

REGIONES: Porcentaje respecto al total de la muestra: 7,84%

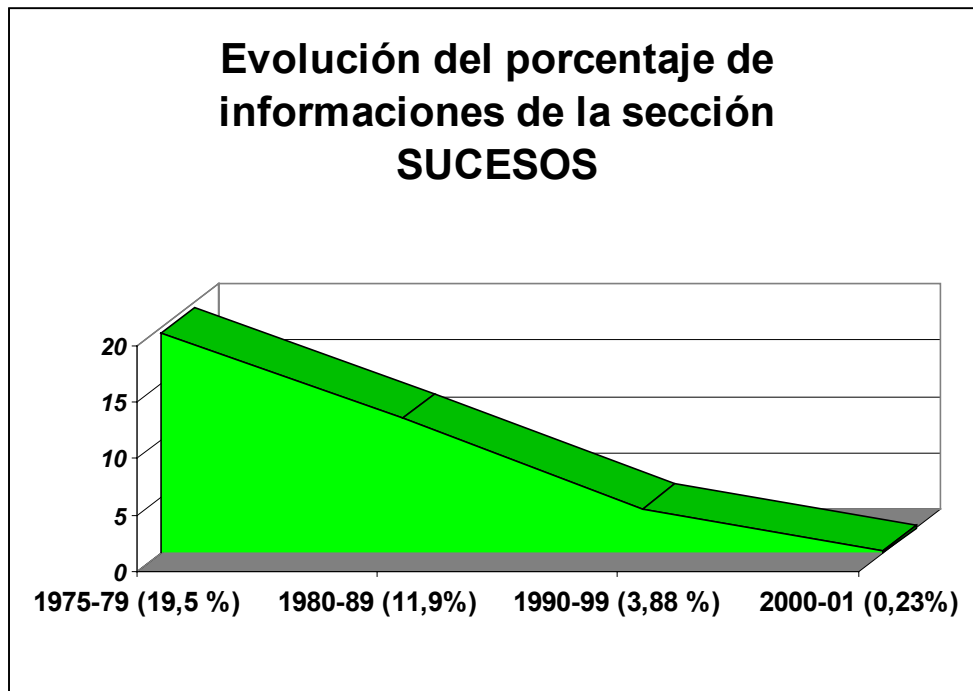


La sección *Regiones* del diario *Abc* de Madrid, que antes tuvo otros nombres, como *Crónicas Nacionales* o *España Entera*, ha recogido tradicionalmente, desde una visión si se quiere centralista, las informaciones de ámbito regional procedentes de todas las regiones o comunidades salvo Madrid, pero con una cierta incidencia a escala nacional o inter-regional. El Gráfico 232 refleja la evolución del porcentaje de informaciones ferroviarias publicadas en las diferentes etapas del periodo de estudio, caracterizada por su desigualdad y por la acusada tendencia descendente que se registra en los últimos años.

En el análisis de estos datos es fundamental tener en cuenta el proceso de aparición de nuevas ediciones locales del diario *Abc*, fenómeno que también se ha producido desde finales de los años ochenta en los más importantes diarios de circulación nacional publicados en Madrid, y que es reflejo de la propia descentralización política de nuestro país. Esto ha dado lugar a la pérdida progresiva de contenido en la edición madrileña de *Abc* dentro de la sección *Regiones*, pues bastantes de las informaciones que aparecían en ella y tenían así una difusión estatal, se publican ahora en las nuevas ediciones locales del diario. Ello es apreciable tanto en la generalidad de los temas como en el ferroviario en particular.

GRÁFICO 233

SUCESOS: Porcentaje respecto al total de la muestra: 7,53%

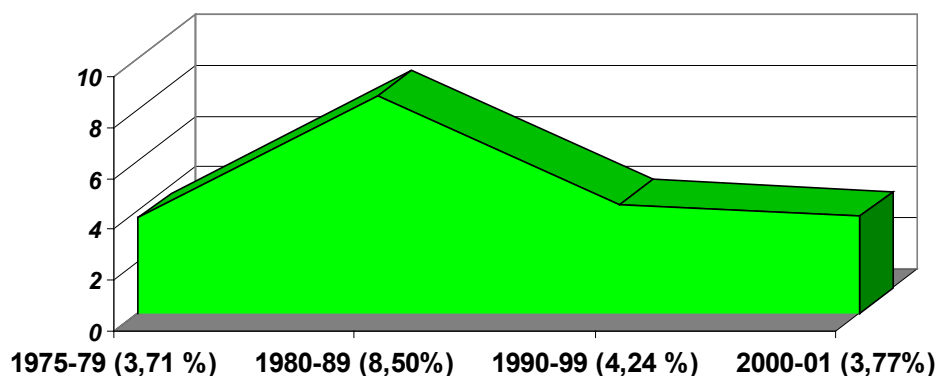


El número de informaciones referentes al ferrocarril publicadas en la sección *Sucesos* a lo largo de las cuatro etapas comprendidas en el periodo 1975-2001 ha descendido de forma muy importante, tal como muestra el Gráfico 234. Así como otras secciones recogen noticias de temas muy diversos, la que ahora nos ocupa se vincula únicamente con acontecimientos muy concretos, normalmente accidentes. En vista de ello, y teniendo presente que este tipo de hechos casi siempre despiertan el interés de los medios, la acusada trayectoria descendente que dibuja la gráfica indica un descenso igualmente fuerte en el número y frecuencia de la accidentalidad siniestralidad del ferrocarril español

GRÁFICO 234

OPINIÓN: Porcentaje respecto al total de la muestra: 5,52%

**Evolución del porcentaje de
informaciones de la sección OPINIÓN**

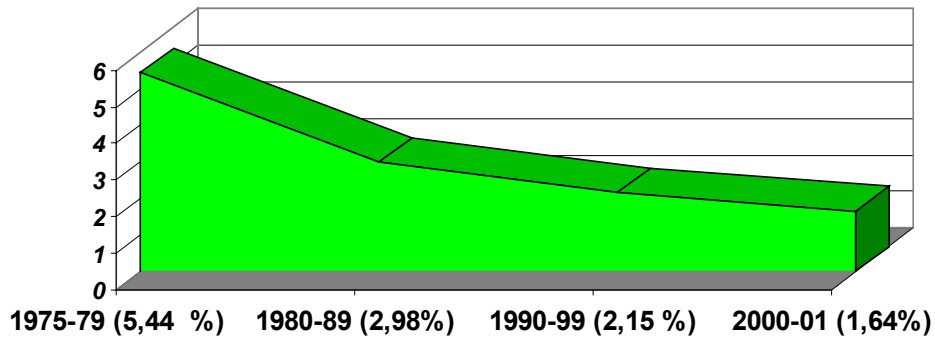


Los cambios en la densidad informativa de la sección de *Opinión*, que se visualizan en el Gráfico 234 permiten cuantificar el grado de interés de este diario en la valoración directa de la actualidad ferroviaria en las diferentes etapas temporales consideradas. Se observa que los porcentajes de la primera y de las dos últimas etapas son muy parecidos, mientras que el correspondiente a la década 1980-89 se eleva a más del doble que los demás. Esta etapa marca, por tanto, el momento de mayor publicación de artículos, comentarios y editoriales sobre el ferrocarril, coincidiendo con una fase que candente en este medio de transporte por su intensa conflictividad laboral, el cierre de líneas férreas supuestamente deficitarias, el inicio de planes de modernización de las cercanías y la planificación de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

GRÁFICO 235

**SECCIONES VARIAS: Porcentaje respecto al total de la muestra:
2,68%**

**Evolución del porcentaje de
informaciones de SECCIONES
VARIAS**

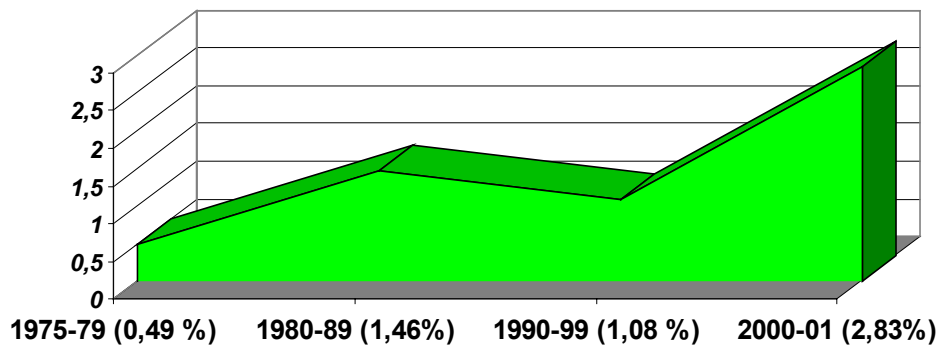


Los valores que figuran en este apartado corresponden, como ya se aclaró con anterioridad, a las informaciones publicadas en diferentes secciones complementarias o de contenido heterogéneo o impreciso, como son las publicadas en las características de *Abc* de Huecograbado, por ejemplo bajo los epígrafes *Actualidad Gráfica* o *Caras de la Noticia*, o en otras secciones muy genéricas, como *Dominical*. El Gráfico 235 indica que este tipo de encuadre de la actualidad ferroviaria limitado sólo a un “escaparate gráfico”, o en secciones no convencionales se encuentra en retroceso, pues sus porcentajes registran una tendencia progresivamente descendente.

GRÁFICO 236

**CULTURA Y SOCIEDAD: Porcentaje respecto al total de la muestra:
1,31%**

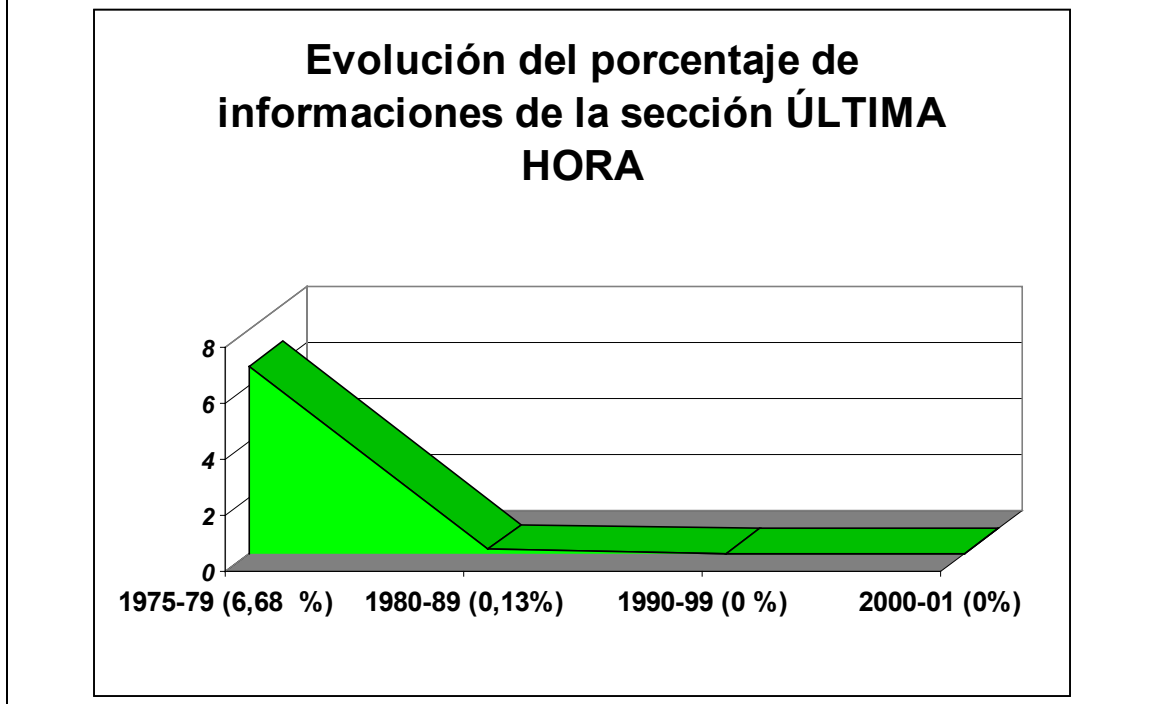
**Evolución del porcentaje de
informaciones de la sección CULTURA
Y SOCIEDAD**



La distribución de los porcentajes de *Cultura y Sociedad* a lo largo del intervalo temporal que estudiamos sigue una línea ascendente desde la primera a la última etapa, tal como refleja el Gráfico 236. Dado que existe una correspondencia clara entre el nombre de esta sección y la naturaleza de los temas que en ella se publican, podemos concluir en que la evolución al alza del porcentaje que se muestra en este gráfico se debe al aumento de informaciones de estos temas relacionadas con el ferrocarril.

GRÁFICO 237

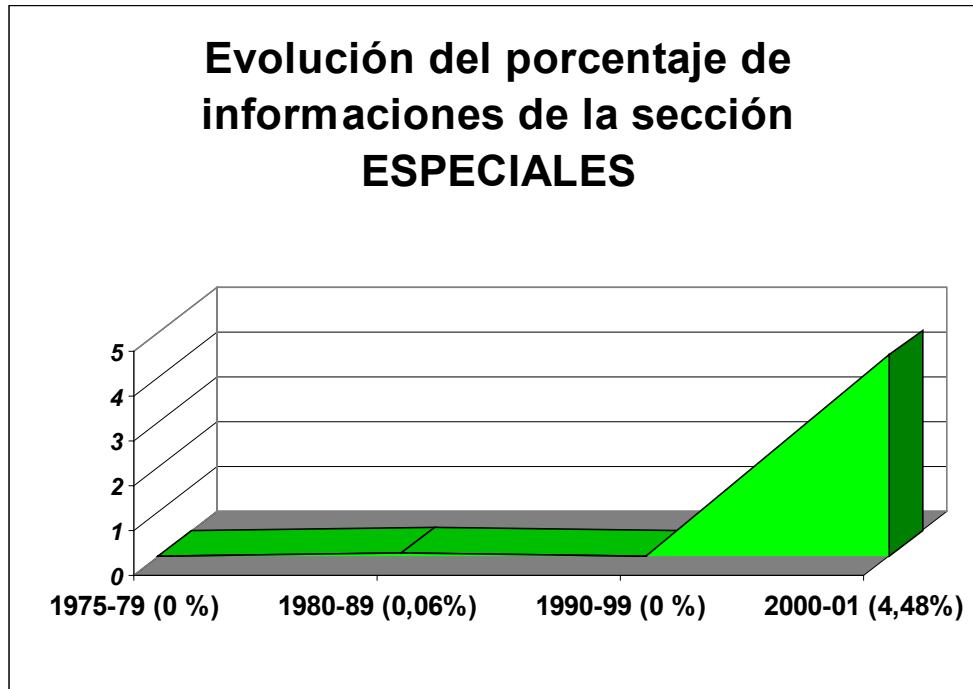
ÚLTIMA HORA: Porcentaje respecto al total de la muestra: 0,64%



Última Hora es una sección del diario *Abc* que dejó de existir a comienzos de la década de los ochenta, y en la que, como obviamente se desprende de su nombre, se publicaban las informaciones de todos los temas que poseían cierta relevancia pero llegaban a la redacción una vez realizado el cierre de las secciones convencionales. Así pues, se trata de una sección que no alude a un contenido ni visión determinada de la noticia, sino simplemente a motivos de producción mecánica del periódico. La modernización de los procesos de confección e impresión incorporados en los años ochenta dieron lugar a que la sección *Última Hora* dejara de ser necesaria, motivo por el cual a partir de ese momento decrecen hasta valores nulos los porcentajes de informaciones sobre el ferrocarril.

GRÁFICO 238

ESPECIALES: Porcentaje respecto al total de la muestra: 0,44%

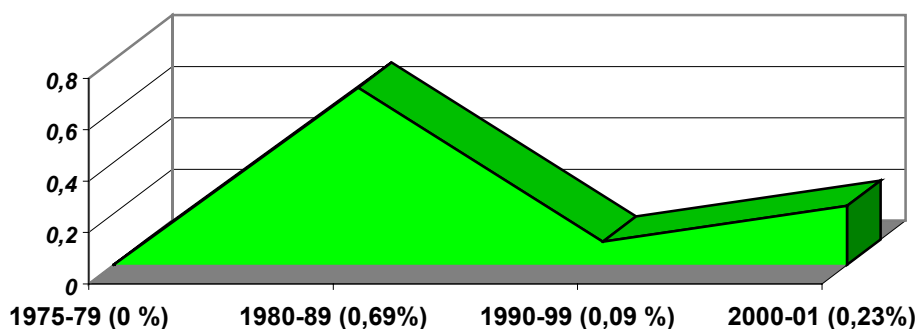


La publicación de monográficos sobre diversos temas en páginas especiales, a veces a modo de suplemento con numeración propia, es una práctica relativamente frecuente dentro del diario *Abc*. Dentro de estos monográficos, se han publicado numerosas referencias informativas al ferrocarril, hasta el punto de que, como se recoge en el Gráfico 238, las mismas suman el 4,48 por ciento en la etapa más reciente del estudio (años 2000 y 2001).

GRÁFICO 239

CIENCIA Y TECNOLOGÍA: Porcentaje respecto al total de la muestra: 0,29%

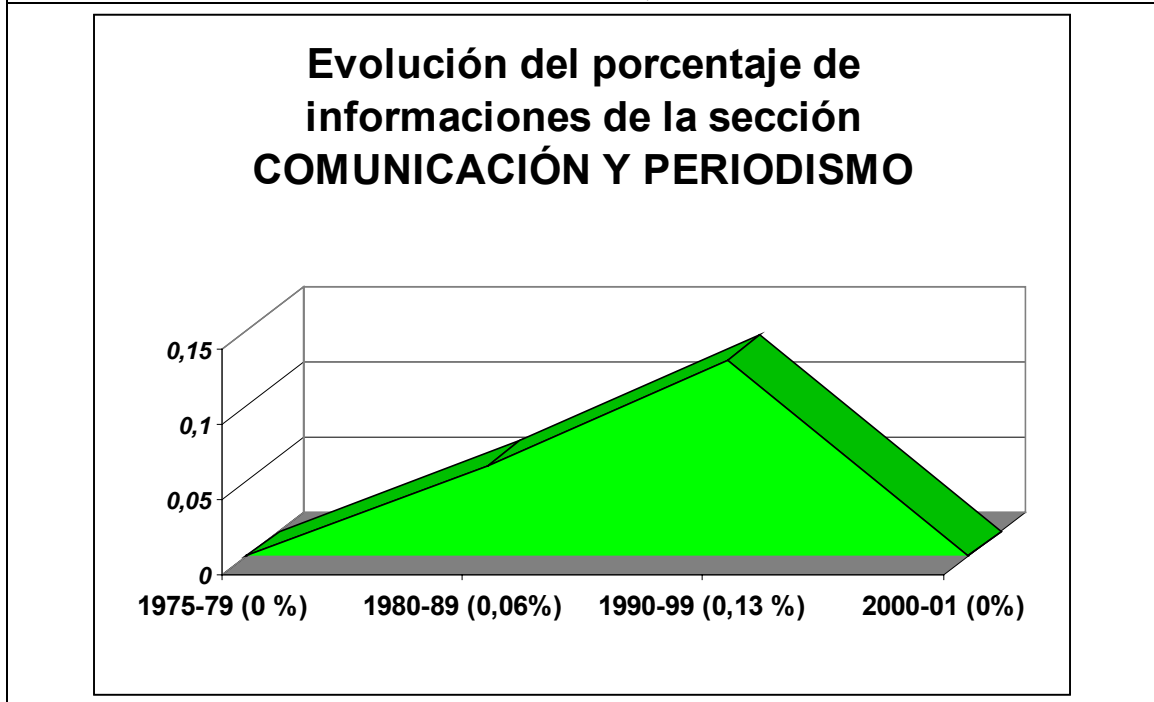
**Evolución del porcentaje de
informaciones de la sección CIENCIA
Y TECNOLOGÍA**



La evolución porcentual de *Ciencia y Tecnología* presentada en el Gráfico 239 muestra su valor numérico más alto en la etapa 1980-89, descendiendo de manera apreciable en la década siguiente, para subir en el tramo bianual 2000-01. La cota más alta de esta gráfica coincide en el tiempo con la proyección de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, cuando se barajó la posibilidad de extender el ancho de vía internacional (introducido en dicha línea) a toda la red de RENFE, lo que dio lugar a un debate en el que se esgrimieron razonamientos de tipo técnico. Aunque registra un porcentaje más bajo que el anterior, el ascenso porcentual de la etapa 2000-01 coincide también con la planificación de nuevas líneas de alta velocidad.

GRÁFICO 240

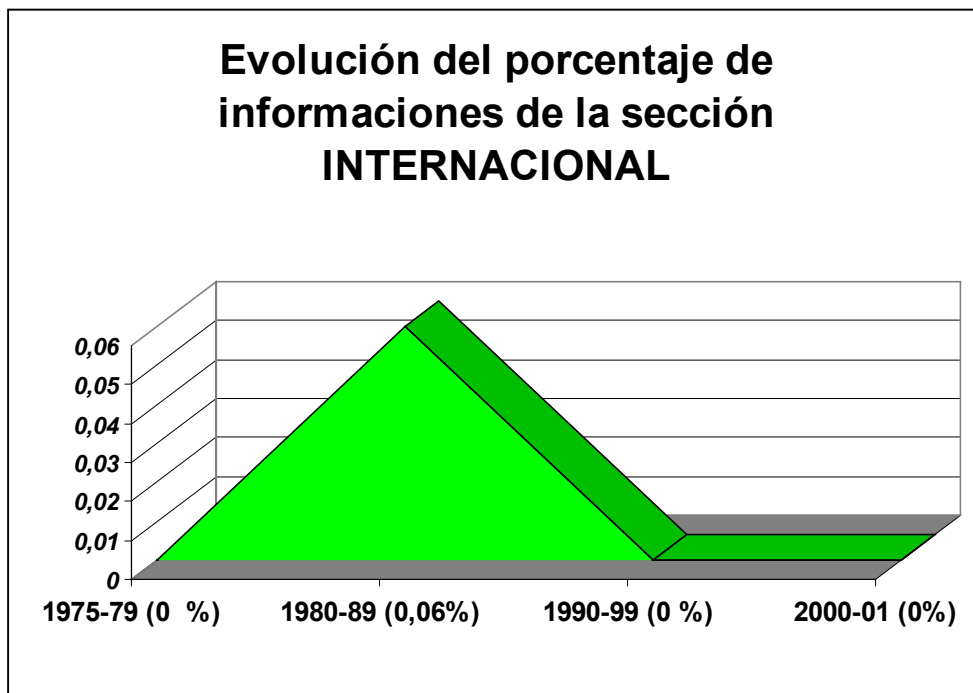
COMUNICACIÓN Y PERIODISMO: Porcentaje respecto al total de la muestra: 0,08%



La escasa relevancia de esta sección respecto a la información sobre el ferrocarril queda patente en el Gráfico 240, donde se visualiza que en las etapas inicial y final del periodo de estudio no hay ninguna información encuadrada en ella. En las décadas de los años ochenta y noventa las cifras muy modestas, como escasas son las noticias que se refieren al tratamiento informativo del tren en los medios de comunicación.

GRÁFICO 241

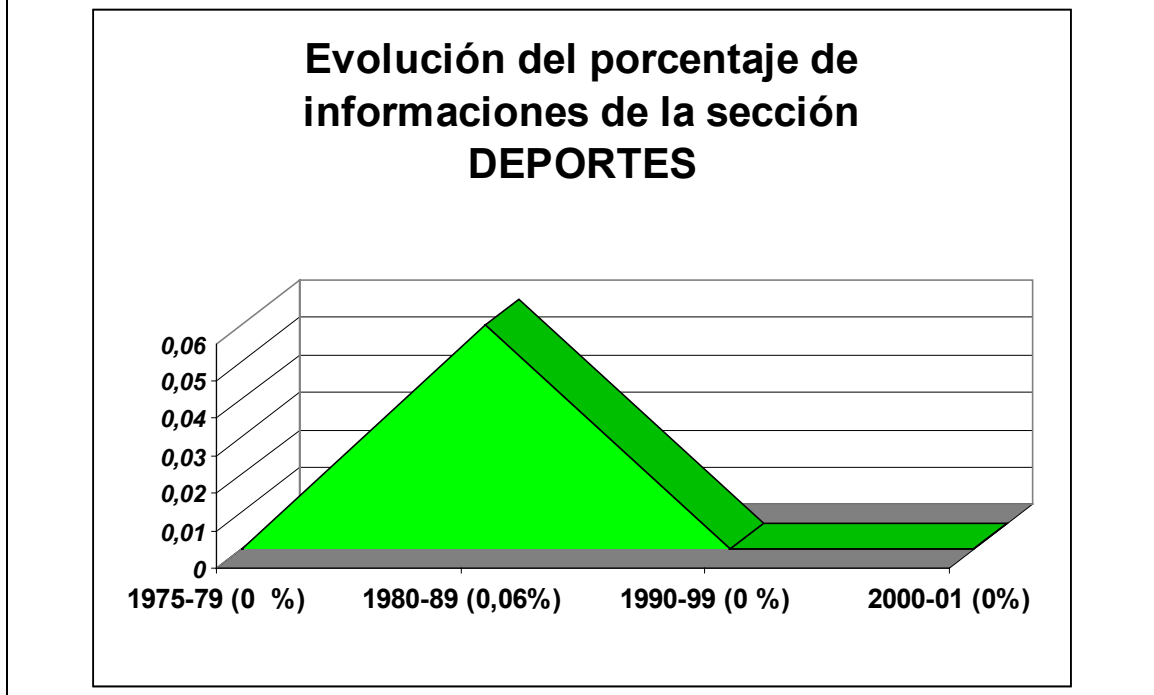
INTERNACIONAL: Porcentaje respecto al total de la muestra: 0,02%



Teniendo en cuenta que desde hace años RENFE mantiene contacto permanente con las administraciones ferroviarias de otros países, especialmente Francia y Portugal, y que este medio de transporte ha sido objeto de referencia en diversas negociaciones externas llevadas a cabo por España (especialmente en el ámbito de la política común de transportes de la UE), son muy pocas las noticias sobre ello aparecidas en la sección *Internacional* de *Abc*. En tal sentido, el gráfico adjunto muestra un cómputo nulo en las etapas 1975-79, 1990-99 y 2000-01, y registra un modesto 0,06 por ciento en 1980-89, década en la que se produjo el ingreso de España en la Unión Europea y la contratación con Francia de los trenes para la línea AVE Madrid-Sevilla.

GRÁFICO 242

DEPORTES: Porcentaje respecto al total de la muestra: 0,02%



Como puede entenderse, incluimos la gráfica de esta sección más por lo curioso de que se publique una información sobre ferrocarriles en la sección de *Deportes* que por la relevancia que ello puede tener respecto a los objetivos de este análisis. Ello, no obstante, no deja de ser significativo respecto a la incidencia que tiene el ferrocarril en muchos campos de la sociedad. Esta información fue publicada el 8 de marzo de 1985, y daba cuenta de la puesta en marcha por parte de un nuevo "tren blanco" para esquiadores entre Madrid y Sabiñánigo.

6.2.5.5. Valoraciones generales

Las tres conclusiones fundamentales que arroja este análisis son las siguientes:

1.- Hay una gran desigualdad en cuanto al porcentaje de noticias sobre el ferrocarril publicadas en las principales secciones del diario *Abc*, y la misma se acentúa con el paso del tiempo, lo que indica que cada vez la actualidad informativa de este medio de transporte se concentra en determinadas secciones.

1.- El encuadre de la información ferroviaria en las secciones del diario *Abc* ha variado a partir de los años ochenta, pasando de estar centrado en las secciones de *Nacional* y *Sucesos*, a trasladarse mayoritariamente a las de *Local* y *Economía*. Desde una perspectiva más general, esto denota un significativo cambio de enfoque de la información ferroviaria desde lo político a lo económico.

2.- La tendencia imperante en los últimos años es que la mayor parte de las informaciones sobre el ferrocarril se publiquen en la sección *Local*, cuya diferencia con respecto a la sección de *Economía* (la segunda sección por número de informaciones publicadas) ha pasado de 12 puntos porcentuales en la etapa 1990-99 a 26 puntos en 2000-01. Esta concepción de la actualidad ferroviaria como un hecho que básicamente tiene un interés local es uno de los aspectos más novedosos del tratamiento informativo del ferrocarril.

6.3. Análisis de perspicuidad

6.3.1. Significado y objetivos

El periodista especializado debe elaborar un producto informativo que sea inteligible al destinatario de su mensaje; para ello se hace preciso utilizar un lenguaje que el común de los integrantes que componen la audiencia pueda comprender lo mejor posible.

Así pues, papel fundamental del periodista especializado es la intermediación entre los técnicos o los profesionales y los destinatarios de la información. En tal sentido, y siguiendo el planteamiento de Francisco Szigriszt (1993, 110), convenimos en que las dos premisas fundamentales que deben condicionar la elaboración de sus informaciones por parte del profesional de los medios de comunicación son el rigor y la claridad. Un informe técnico, con términos especializados precisos, puede explicarse perfectamente con frases sencillas. De hecho, la correcta elaboración de los informes técnicos, supone una perfecta asimilación y un completo conocimiento del asunto por parte del autor del informe, lo que suele reflejarse en una exposición clara, ordenada y sencilla.

Sobre las anteriores premisas, el objetivo esencial de este apartado del trabajo es analizar el grado de comprensibilidad de los mensajes periodísticos pertenecientes a la muestra extraída del diario *Abc* que tienen al ferrocarril como protagonista fundamental, teniendo presente la necesidad de que dichos textos posean la claridad suficiente para ser entendidos por el público lector medio que constituye el núcleo de audiencia básica de los diarios de información general.

6.3.2. Método y contenido del análisis

Para hallar el grado de perspicuidad se han utilizado el método y la escala de Szigriszt (1993), que proporciona un análisis adecuado de la legibilidad y ya ha sido aplicada en varias tesis doctorales y en diversos estudios del CSIC, como el recogido en la dirección de Internet <http://www.iesam.csic.es/doctrab/dt-9604.pdf> . La fórmula de

perspicuidad de Szigriszt es una adaptación al idioma castellano de la fórmula de legibilidad creada por Flesh y aplicable al inglés:

$$P = 207 - 62,3 \cdot s - p$$

Siendo las variables:

P = Perspicuidad

s = promedio de sílabas por palabra

p = promedio de palabras por frase

A partir del grado de perspicuidad obtenido en cada información, obtendremos en nuestro análisis tres variables apropiadas para determinar la comprensibilidad global de las mismas:

- a) La adecuación del léxico utilizado a la audiencia propia del medio
- b) La medición del nivel lingüístico
- c) La facilidad de su lectura

La medición de estas variables se obtiene siguiendo estas escalas:

- a) En función del grado de perspicuidad obtenido con la fórmula de Szigriszt, es posible determinar si la información a la que se le aplica posee un nivel léxico adecuado respecto a la audiencia destinataria del tipo de publicación que se trate, basándose para ello en la siguiente tabla de valores:

| <u>CORRESPONDENCIA ENTRE PERSPICUIDAD Y GRADO DE ESPECIALIZACIÓN DEL LENGUAJE</u> | |
|---|--|
| <u>Índice de perspicuidad</u> | <u>Grado de especialización</u> |
| < 15 | 3er. grado: Revista monográfica especializada |
| > 15 < 50 | 2º grado: Revistas semanales y suplementos |
| > 50 | 1er. grado: Prensa y programas diarios |

b) Una vez obtenido el grado de perspicuidad de Szigriszt, podemos encuadrar los textos informativos dentro de un determinado nivel lingüístico basándonos en la escala representada en la siguiente tabla:

| <u>ESCALA DE NIVEL LINGÜÍSTICO</u> | | |
|------------------------------------|------------------------------|---------------|
| <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Nivel de perspicuidad</u> | <u>Grado</u> |
| <i>Tercer nivel</i> | | |
| 7 | 0 a 15 | Científico |
| <i>Segundo nivel</i> | | |
| 6 | 15 a 35 | Pedagógico |
| 5 | 35 a 50 | Literario |
| <i>Primer nivel</i> | | |
| 4 | 50 a 65 | Multimedia |
| 3 | 65 a 75 | Esparcimiento |
| 2 | 75 a 85 | Popular |
| 1 | 85 a 100 | Primario |

d) El texto será clasificado conforme a su valor de perspicuidad en la siguiente escala de facilidad de lectura:

| <u>ESCALA DE FACILIDAD DE LECTURA</u> | | | | |
|---|--------------|------------------|----------------|------------------|
| <u>Tipos de mensaje para 7 niveles léxicos de población</u> | | | | |
| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel</u> | <u>Estilo</u> | <u>Mensaje</u> | <u>Población</u> |
| <i>1er. nivel de especialización</i> | | | | |
| 85 a 100 | 1º | Muy fácil | Coloquial | 94% |
| 75 a 85 | 2º | Fácil | Simple | 91% |
| 65 a 75 | 3º | Bastante fácil | Entretenido | 88% |
| 50 a 65 | 4º | Multimedia | Actual | 83% |
| <i>2º nivel de especialización</i> | | | | |
| 35 a 50 | 5º | Bastante difícil | Sugestivo | 54% |
| 15 a 35 | 6º | Árido | Complicado | 33 % |
| <i>3er. nivel de especialización</i> | | | | |
| 0 a 15 | 7º | Muy difícil | Profundo | 5% |

La aplicación *Word* de *Microsoft* ofrece una utilidad que nos sirve para comprobar la legibilidad del texto. Hemos querido conocer algún estudio al respecto que nos ayude a interpretar los datos que aporta esta utilidad. Varias son las razones que nos llevan a este estudio. La popularidad del entorno Windows y el uso de sus procesadores permite que esta utilidad esté muy extendida. Los datos que se extraigan pueden ser fácilmente comparados con los de otros textos relativos a otras especialidades. La rapidez de un sistema informatizado permite que se extraigan datos más precisos de textos más amplios en menor tiempo. Esta mayor abundancia de datos no será entendida como ruido al ser un sistema uniforme y aplicado siempre con el mismo criterio.

Con el fin de obtener unos resultados significativos, hemos escogido para la realización de este análisis una información representativa de cada uno de los 27 años que abarca el periodo completo de estudio (1975-2001). En estas unidades informativas realizada por medio de la aplicación *Microsoft Word* un cómputo sobre la legibilidad del texto, en el que se detalla el recuento numérico de las siguientes variables: caracteres, sílabas, palabras, oraciones, párrafos, oraciones cortas, oraciones largas, oraciones simples, palabras largas, sílabas por palabra, palabras por oración y oraciones por párrafo. Algunos de estos valores, y concretamente los que se refieren al número de sílabas por palabra y el número de palabras por oración, han servido de base para la realización de la fórmula de Szigriszt, y obtener así el nivel de perspicuidad. Concluye este análisis con una tabla que muestra el promedio de los niveles de perspicuidad obtenidos en todas las informaciones seleccionadas y su correspondencia con el grado de especialización global de la muestra.

6.3.3. Resultados del análisis

(Información publicada el 24 de junio de 1975 en la página 27, sección España Política y Social)

Año 1975

Los príncipes de España inauguraron la electrificación del tramo ferroviario entre Guadalajara y Madrid

Se pone en marcha un nuevo servicio de cercanías en este trayecto

Madrid. (De nuestro redactor político.) Sus Altezas Reales los Príncipes de España presidieron ayer la inauguración del tramo ferroviario electrificado Madrid-Guadalajara, que pone fin, tras 127 años de servicio ininterrumpido, a la tracción a vapor en la Renfe. Don Juan Carlos y Doña Sofía se trasladaron desde la capital en helicóptero hasta las inmediaciones de dicha ciudad castellana, donde les esperaban el vicepresidente primero y ministro de la gobernación, don José García Hernández; las primeras autoridades provinciales y altos cargos de la red. Con los egregios viajeros iban el ministro de Obras Públicas, don Antonio Valdés; el jefe de la Casa del Príncipe, general marqués de Mondéjar; el ayudante de servicio, coronel Dávila, y el inspector don José María Bazán.

Sus Altezas Reales en el Ayuntamiento.

Entre las aclamaciones del vecindario marcharon Sus Altezas Reales al Ayuntamiento. Allí entregó el alcalde el bastón de mando a Don Juan Carlos y mostró las realizaciones y los proyectos municipales. Se hallaba presente el obispo de Sigüenza. Los Príncipes firmaron en el libro de honor. Eran las once menos cuanto de la mañana.

Después de descubrir una placa conmemorativa en la subestación de Guadalajara subieron Don Juan Carlos y Doña Sofía a una unidad eléctrica de clasificación de Vicálvaro. Entre Azuqueca y Alcalá de Henares –en cuyas estaciones numeroso público aplaudió y vitoreó con entusiasmo a sus Altezas Reales– se efectuó una prueba de frenado automático. (Nuevo sistema de seguridad para los casos de incumplimiento, por parte del maquinista, de las órdenes o señales que se le anuncian en la cabina.) En Vicálvaro presenciaron los Príncipes desde el puesto de mando una espectacular operación de clasificación de vagones y recibieron el saludo, muy cordial, de los maquinistas jubilados. Don Juan Carlos subió a una locomotora de

vapor y apagó la caja de fuego. Era el final de ese tipo de tracción en la red ferroviaria.

Monumento a la locomotora.

Sus Altezas Reales visitaron luego las instalaciones del centro de tratamiento técnico de Fuencarral y el puesto de mando de Chamartín e inauguraron en esta estación el monumento a la locomotora de vapor. En el edificio central les fue ofrecido un cóctel. Con la inauguración del sistema electrificado del corredor Madrid Guadalajara se puso en marcha el nuevo servicio de cercanías de ese trayecto. La desaparición de la tracción a vapor en todas las líneas de la RENFE es algo que hace años se esperaba y se deseaba. La realización de la obra del mencionado corredor ha costado 312.200.000 pesetas. La disponibilidad de plazas hacia Guadalajara experimenta un incremento del ciento por ciento y del doscientos por ciento las dirigidas a Alcalá de Henares. La capacidad de asiento de las nuevas unidades es de 260 plazas. Treinta y minutos se tardará en ir –duraciones medias– a Alcalá, y cincuenta y un minutos a Guadalajara.

La implantación del sistema A.S.F.A. –Anuncio de Señales y Frenado Automático– reducirá el fallo humano en la conducción ferroviaria. Esta es una de las notas más importantes del acto inaugural que ayer honraron con su presencia los Príncipes Don Juan Carlos y Doña Sofía.

| <u>LEGIBILIDAD DEL TEXTO</u> | |
|-------------------------------------|------|
| <i>Caracteres</i> | 2764 |
| Sílabas | 1159 |
| Palabras | 540 |
| Oraciones | 30 |
| Párrafos | 9 |
| Oraciones cortas | 14 |
| Oraciones largas | 3 |
| Oraciones simples | 14 |
| Palabras largas | 169 |
| | 2,14 |
| Palabras por oración | 18,0 |
| Oraciones por párrafo | 3,33 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 7 |
| Voz pasiva (%) | 3 |
| Complejidad oracional (%) | 25 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 74 |

a) **Índice de perspicuidad de Szigriszt**

$$P = 207 - (62,3 \times 2,14) - 18 = 55,678$$

b) **Nivel lingüístico y facilidad de lectura**

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|---------------------------------|--|
| 55,67 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |

Año 1976

(Información publicada el 10 de septiembre de 1976 en la página 72, sección Última hora)

En la línea de Santiago de Compostela a Vigo

Diecisiete muertos al chocar un ferrobús con una máquina aislada

Uno de los vagones se despeñó por un barranco de uno 20 metros de profundidad

Vigo, 9 (Resumen de Agencias.) Un gravísimo accidente se ha registrado a las seis y veinticinco de esta tarde entre las estaciones de Redondela y Chapela, kilómetro 169,300 de la línea Santiago a Vigo. En tren ómnibus «27-35», que había salido a las cuatro y veinte de la tarde de Santiago, con 130 pasajeros, compuesto por una máquina y tres unidades, entró en colisión con una máquina aislada que, procedente de Vigo y con destino a Orense, circulaba en sentido contrario llevando a bordo al maquinista y dos ayudantes. Uno de los vagones del ferrobús cayó por un precipicio de más de 23 metros. A las doce de la noche, el número de víctimas era de 15 muertos y unos 30 heridos. Entre las víctimas se encuentran dos obreros que trabajaban en una planta de frigoríficos en construcción, sobre la que se precipitó el vagón que cayó al barranco. Otras cuatro víctimas son los maquinistas de los convoys.

Las primeras noticias se recibieron en Chapela, a ocho kilómetros del lugar del suceso, minutos antes de las siete de la tarde e inmediatamente todos los componentes del cuartel de la Guardia Civil, en número de 14, se dirigieron al lugar de la catástrofe para comenzar las tareas de salvamento.

El espectáculo que encontraron era dantesco; cuerpos mutilados entre hierros retorcidos y múltiples escenas de dolor; el confusionismo era total. Uno de los vagones del ferrobús se había precipitado por un barranco; el segundo quedó en posición vertical, pero colgado del abismo, y el tercero, prácticamente invertido. Pronto llegaron los primeros servicios de salvamento de urgencia con ambulancias y personal médico, que comenzaron a trasladar a los heridos a los centros sanitarios más próximos. Los momentos más dramáticos y difíciles correspondieron a la extracción de los cadáveres de los conductores y ayudantes de las dos máquinas que quedaron empotradas. Realmente, a las once de la noche los cuerpos de des de ellos

no habían podido ser extraídos todavía de entre el amasijo de chatarra en que quedaron convertidas las dos locomotoras, teniéndose que emplear sopletes.

Una hora y media después de ocurrida la catástrofe se personaron en el lugar de siniestro las primera autoridades de Vigo y Pontevedra.

Llamadas por radio a médicos y donantes de sangre

Asimismo, hicieron acto de presencia los servicios sanitarios de RENFE y numerosos automovilistas que circulaban por la carretera próxima a la vía férrea. Poco después comenzaron a circular las ambulancias transportando a los accidentados, que eran trasladados, principalmente, a la Residencia Sanitaria Almirante Vierua, de la Seguridad Social de Vigo; al sanatorio Covisa y a otros centros asistenciales de la ciudad.

Dada la afluencia de heridos, pronto se comprobó que era escaso el personal médico disponible. Por ello, se rogó a las emisoras de radio local que transmitieran llamadas de urgencia en petición de traumatólogos, anestesistas y cirujanos para que se presentaran con toda urgencia en los centros sanitarios, así como donantes de sangre. Por otra parte, el Juzgado de Guardia de Vigo difundió una nota, a través de las mismas emisoras, rogando a los familiares de las personas que viajaban en el tren que se personaran en los hospitales para la identificación de las víctimas, ya que muchas de ellas habían perdido la documentación en el accidente.

En cuanto a los heridos, se procuró su identificación, bien de viva voz a aquellos que podían responder, o cotejando los documentos que se hallaban desperdigados en el lugar del suceso.

«Corrí a avisar a mi novia de que estaba vivo»

En un de los vagones del ferrobús, el que quedó colgado sobre el precipicio, pero en posición horizontal, un joven biólogo manifestó así sus impresiones de urgencia:

«Tuve la sensación de que el tren frenaba bruscamente; a renglón seguido (estaba leyendo una revista) me vi lanzado contra las personas que viajaban frente a mí, entre ellas una señora venezolana que había sufrido recientemente un infarto de miocardio. Esta mujer tuvo un ataque de histerismo y la atendí inmediatamente. Después de desplazé en un automóvil a un centro sanitario de Vigo. Mi preocupación era mi novia, que estaba aguardándome en la estación de ferrocarril. Quería llegar antes de que ella pudiera enterarse de la catástrofe por otro conducto y me creyera muerto. Por fortuna, logré llegar a tiempo. »

«Una madre tenía en brazos a su hija, muerta»

Otro testigo directo del accidente, aunque no viajero del ferrobús, es el concejal del Ayuntamiento de Pontevedra señor Reigosa, que viajaba en un turismo por la carretera paralela a la vía férrea. Su visión es de suma importancia:

«Me llamó poderosamente la atención el continuo sonar de los frenos de la máquina solitaria que había salido poco antes de Vigo. Después me he enterado que este chirriar de las ruedas sobre los rieles estaba motivado por el hecho de que el maquinista de la locomotora, al advertir que en dirección contraria, en la misma vía, se le venía encima el ferrobús, echó a fondo los frenos en un intento desesperado de impedir la colisión, lo que le fue imposible. Al comprobar el terrible choque frené el automóvil y me dirigí al lugar, con la espantosa visión ante mis ojos de lo que ustedes pueden comprender. No se me olvidará jamás la escena de una madre que tenía muerta en sus brazos a una niña de un año, aproximadamente. Fue algo espantoso.»

¿Fallo o señalización?

Aunque es muy difícil señalar las causas del accidente, se comenta que se debió a un fallo mecánico de señalización. Los maquinistas de ambos trenes hicieron sonar con insistencia sus respectivas sirenas, según han afirmado testigos presenciales.

La vía quedó interrumpida y los trenes que tenían que salir de la estación de Vigo o llegar a la misma en horas posteriores a las del accidente fueron transbordados en autocares de Redondela a Vigo y viceversa, para que pudieran efectuar sus desplazamientos normalmente.

| LEGIBILIDAD DEL TEXO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 4971 |
| Sílabas | 2078 |
| Palabras | 1010 |
| Oraciones | 46 |
| Párrafos | 19 |
| Oraciones cortas | 11 |
| Oraciones largas | 9 |
| Oraciones simples | 11 |
| Palabras largas | 272 |
| Sílabas por palabra | 2,05 |
| Palabras por oración | 21,95 |
| | 2,42 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 11 |
| Voz pasiva (%) | 2 |
| Complejidad oracional (%) | 45 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 67 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,05) - 21,95 = 61,29$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura</u> <u>(Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|--|
| 61,29 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1977

(Información publicada el 12 de junio de 1977 en la página 39, sección Madrid)

Con los Titulares de Obras Públicas y Vivienda

Inauguración del vestíbulo de Cercanías de la Terminal Madrid-Chamartín

Madrid (De nuestra redacción.) El ministro de Obras Públicas, don Luis Ortiz González, a quien acompañaban el titular de la Vivienda, señor Lozano; el presidente del Consejo de Administración de RENFE, don Plácido Álvarez Fidalgo, presidió al mediodía de ayer la inauguración del nuevo vestíbulo de Cercanías de la terminal de Madrid-Chamartín, y asistió al viaje experimental del nuevo electrotrén basculante de RENFE, capaz de desarrollar hasta 210 kilómetros a la hora.

El ministro de Obras Públicas y acompañantes recorrieron las nuevas instalaciones, en las que se han invertido 120 millones de pesetas. El nuevo vestíbulo de Cercanías se encuentra situado en la terminal ferroviaria de Madrid-Chamartín, junto a la futura estación de Metro, con la que está comunicado directamente para facilitar el transbordo de viajeros de la Compañía Madrileña Municipal y RENFE.

Este servicio se constituye como instalación independiente y apropiada con el nuevo vestíbulo inaugurado ayer. Con esto se hace más sensible y funcional la separación de las relaciones ferroviarias de largo recorrido. Con esta obra pueden darse por finalizadas las instalaciones directamente con la explotación ferroviaria de la terminal de Madrid-Chamartín.

La nueva instalación dispone de una explanada para el estacionamiento de vehículos con una capacidad –en su primera fase– de 300 plazas. El vestíbulo es subterráneo y hay acceso a él desde el exterior por la calle Agustín de Foxá, bajo el viaducto. Puede llegarse también al vestíbulo desde la zona de largo recorrido, bajando a la playa de vías y andenes de la terminal, hasta la galería de conexión que, a su vez, conduce al paso Sur entre los andenes. Esta conexión interna enlaza directamente con la estación de Metro Chamartín, de la futura línea VIII, que tendrá su cabecera en la de Ministerios y proseguirá a Lima, Cuzco, Plaza Castilla, Chamartín, Norte y Fuencarral.

Viaje experimental en el electrotrén basculante

Después, los titulares de Obras Públicas, Vivienda y acompañantes subieron al electrotrén basculante para realizar un viaje experimental de este nuevo prototipo ferroviario. La prueba se realizó sobre un recorrido de 100 kilómetros, distancia que

hay desde Madrid a la localidad serrana de Cercedilla y regreso. En el transcurso del viaje, los ministros fueron informados de las características técnicas de la basculación que, en esencia, es un sistema que permite aumentar la velocidad del convoy en las curvas mediante la inclinación de las cajas de los coches. Tras un breve descanso en la estación de Cercedilla, el electrotrén inició el viaje de regreso a Madrid, durante el cual, los ministros recorrieron también la composición y se detuvieron especialmente en el coche en donde ubicado el laboratorio móvil.

El tren, en este viaje experimental, llegó a alcanzar una velocidad de 140 kilómetros a la hora.

El prototipo de electrotrén basculante, única unidad existente hasta el momento, terminará su período de pruebas a finales del mes de agosto de este año. Está prevista su entrada en servicio comercial, con carácter puramente experimental, y durante algunos días a la semana, en alguna relación con el Norte de la Península.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 2733 |
| Sílabas | 1135 |
| Palabras | 519 |
| Oraciones | 21 |
| Párrafos | 9 |
| Oraciones cortas | 1 |
| Oraciones largas | 6 |
| Oraciones simples | 8 |
| Palabras largas | 187 |
| Sílabas por palabra | 2,18 |
| Oraciones por párrafo | 24,71 |
| | 2,33 |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 3 |
| Complejidad oracional (%) | 52 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 78 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,18) - 24,71 = 46,476$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura</u> <u>(Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 46,476 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1978

(Información publicada el 16 de diciembre de 1978 en la página 37, sección Sucesos)

Viajaba a cien kilómetros por hora

Trece muertos al descarrilar un tren TALGO en Manzanares

Al entrar en la estación de esta localidad las tres últimas unidades del convoy salieron despedidas, al parecer, por un fallo en el cambio de agujas

Manzanares (Ciudad Real), 15. (Servicio Especial.) Trece muertos y catorce heridos con lesiones diversas es el primer balance de víctimas del accidente sufrido a las 16.20 horas de ayer por un TALGO en la estación de Manzanares. El convoy, compuesto por veintiún vagones y la máquina, era el número 452 y había salido de la madrileña estación de Atocha a las dos media con destino a Cádiz.

Según las primeras informaciones obtenidas se cree que las causas del accidente hay que buscarlas en un fallo, no se sabe si humano o mecánico, del cambio de agujas. Cuando el TALGO entraba en la estación a unos cien kilómetros por hora, le cambió la dirección de la aguja y los tres últimos vagones del convoy –dos unidades de pasajeros y el furgón de cola– sufrieron un fuerte latigazo, que los lanzó fuera de la vía. Al parecer, fueron a estrellarse contra un convoy de mercancías detenido en la vía paralela.

Partido en dos

El TALGO quedó, por lo tanto, partido en dos y su primera mitad siguió avanzando hasta que los maquinistas se apercibieron de lo ocurrido.

Todas las víctimas viajaban en las tres últimas unidades del convoy. Cuando los primeros equipos de rescate iniciaron las tareas de salvamento, tuvieron que atravesar una auténtica muralla de planchas y hierros retorcidos, ya que uno de los vagones se había empotrado literalmente en el mercancías. Se calcula que en estas últimas unidades viajaban aproximadamente un centenar de personas entre empleados y pasajeros.

Tareas de rescate

Personal de la estación de Manzanares, Guardia Civil y miembros voluntarios de la Cruz Roja y de los servicios de ambulancias de la localidad fueron los primeros en organizar el rescate de las víctimas. Sobre las siete y media de la tarde se habían

recuperado cerca de siete cadáveres entre los restos de los vagones, mientras que otras seis personas fallecían tras su ingreso en la residencia sanitaria de Manzanares. Asimismo, se han rescatado cerca de quince personas con lesiones graves, de las que doce se encuentran en muy mal estado.

Focos y lámparas

Con la llegada de la noche las tareas de evacuación han sufrido un retraso, ya que fue preciso instalar focos y lámparas entre los escombros. Se cree que aparecerán nuevas víctimas mortales, ya que se estaban cortando con sopletes unas planchas metálicas que impedían el acceso al interior de uno de los vagones, que tras su choque con el mercancías quedó detenido junto a una pared.

Mientras tanto, llegaban desde la capital de España unidades de RENFE para colaborar en los trabajos e iniciar de inmediato las oportunas reparaciones. El servicio ferroviario en esta línea se halla interrumpido y los traslados de pasajeros se realizan en autocares. En la estación de Manzanares se encuentran los trescientos supervivientes del accidente, en espera de continuar viaje por carretera. Entre estas personas se han dado numerosos casos de histeria, mientras que –la otra cara de la moneda– otros han dedicado todo su esfuerzo en el rescate de las víctimas.

Reconocimiento de los cadáveres

Minutos después de la tragedia se personó en el lugar el juez de Manzanares para ordenar el levantamiento de los cadáveres. Estos han sido depositados provisionalmente en uno de los departamentos de la estación, en espera de que se puedan iniciar los trabajos de identificación. Se cree que éstos se prolongaran por espacio de varias horas, ya que la violencia del choque ha desfigurado a muchos de ellos.

Traslado de heridos

Casi todos los heridos se encuentran internados en la residencia de Manzanares, mientras que dos personas han sido enviadas urgentemente a Madrid por carretera para ser ingresadas en el 1º de Octubre a causa de la gravedad de sus heridas. Es posible que se efectúen otros traslados de este tipo.

Identificación de las víctimas

De los trece muertos, de momento sólo seis han podido ser identificados. Se trata del diputado socialista por Jaén Alfonso Fernández Torres, Rodilio Martínez Barreiro, Manuel Benítez Mateos, Joaquín Belmonte López, Benito Martínez Torres y Francisco Gómez Carballino. En cuanto a los siete cadáveres restantes, se sabe que

uno de ellos corresponde a una mujer de unos cincuenta años, otro a una joven de entre dieciocho y veinte, y un tercero a un varón de unos treinta años.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 3686 |
| Sílabas | 1512 |
| Palabras | 749 |
| Oraciones | 37 |
| Párrafos | 19 |
| Oraciones cortas | 5 |
| Oraciones largas | 10 |
| Oraciones simples | 11 |
| Palabras largas | 219 |
| Sílabas por palabra | 2,01 |
| Palabras por oración | 20,24 |
| Oraciones por párrafo | 1,94 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 16 |
| Voz pasiva (%) | 4 |
| Complejidad oracional (%) | 41 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 71 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,01) - 20,24 = 61,54$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|--|
| 61,54 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1979

(Información publicada el 2 de marzo de 1979 en la página 36, sección Madrid)

Absolutamente español y ahorrando “royalties”

RENFE inicia el estudio de un prototipo de tren de cercanías

RENFE ha firmado un convenio de cooperación con el Centro de Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), organismo autónomo, dependiente del Ministerio de Industria y Energía, cuyo director tiene categoría de director general de Departamento.

El convenio tiene como objetivo primordial el de proyectar y construir un prototipo de unidad de tren para servicio del tráfico de cercanías.

Se trata de un tren convencional, eléctrico, de tipo urbano para distancias cortas, con frecuencia en las paradas, en el que esencialmente se pretende que sea totalmente español, con lo que se logra un considerable ahorro en el pago de “royalties”.

La colaboración entre empresas ferroviarias y RENFE con el CDTI implica la asistencia técnica y supervisión de los trabajos que exija el periodo de pruebas correspondiente al periodo experimental, por parte de RENFE, actuación complementada poniendo al servicio de las empresas que también intervienen en el proyecto su comprobada experiencia en este sector del transporte.

Con su aportación a la financiación, el CDTI hace posible superar las dificultades y riesgos que suponen para el sector privado el estudio y fabricación de prototipos experimentales.

No supone este estudio una labor paralela con la conservación y utilización de las estaciones de Delicias y Príncipe Pío, que definió recientemente el director de RENFE, don Enrique de Aldama, ni con una reestructuración inmediata de las cercanías ferroviarias de las grandes ciudades españolas, sino que se trata de una labor de investigación absolutamente necesaria para el desarrollo tecnológico español, independientemente de las otras actuaciones que RENFE está llevando a cabo.

Se espera que el prototipo esté circulando en un plazo cercano a los dos años, ya que proceso de investigación, por su propia naturaleza, no puede establecerse a plazo fijo. Este convenio abre camino a la presencia de la tecnología española en un campo en el que no se están desarrollando programas especiales.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|------|
| Caracteres | 1737 |
| Sílabas | 719 |
| Palabras | 321 |
| Oraciones | 10 |
| Párrafos | 9 |
| Oraciones cortas | 0 |
| Oraciones largas | 5 |
| Oraciones simples | 1 |
| Palabras largas | 117 |
| Sílabas por palabra | 2,23 |
| Palabras por oración | 32,1 |
| Oraciones por párrafo | 1,11 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 67 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 78 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,23) - 32,1 = 35,97$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 35,97 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1980

(Información publicada el 16 de julio de 1980 en las páginas 1 y 64, sección Última hora)

En Torralba del Moral (Soria)

Dieciséis muertos al chocar el TALGO Barcelona-Madrid

Soria. Poco antes de las nueve de la noche de ayer chocaron el tren TALGO 253 Barcelona-Madrid y un mercancías en las proximidades de Torralba del Moral, en la provincia de Soria.

El número de víctimas, a la hora de cerrar esta edición, asciende a dieciséis muertos y más sesenta heridos.

En la confusión de los primeros momentos se presintió la gravedad del siniestro, y rápidamente se solicitaron los servicios médicos de varias localidades cercanas y de rescate, que confirmaban tan dolorosa impresión. Pasadas las dos de esta madrugada no se conocía la identidad de los fallecidos, salvo en el caso del interventor del tren TALGO, don Antonio García del Olmo, que murió al poco tiempo de ingresar en el hospital de Soria, y don Ángel Vicario Fernández, que dejaría de existir de madrugada en la residencia sanitaria de Guadalajara.

La catástrofe se produjo por una avería en los sistemas eléctricos, causada por una tormenta. En estas circunstancias, el tren TALGO se precipitó contra el mercancías que estaba parado.

Equipos de soldados fueron buscados en los pueblos próximos –Sigüenza y Almazán, entre ellos– para poder cortar los hierros y llegar al interior del tren TALGO, donde, por ejemplo, en el restaurante –se decía– había siete cadáveres. Se hizo necesaria la instalación de un equipo de iluminación para hacer posibles las tareas.

Ante la gravedad del accidente salieron de Madrid el ministro de Transportes y Comunicaciones, don José Luis Álvarez, acompañado de Subsecretario, señor Guerra Zunzunegui, y del presidente de RENFE, señor Rebollo, quienes se incorporaron en el lugar del siniestro a los equipos de socorro que estaban encabezados por el gobernador civil de Soria y otras autoridades. La Cruz Roja y numerosos voluntarios colaboraron con eficacia y esfuerzo al rescate de las víctimas.

Declaración de testigos

«El TALGO se ha empotrado en el mercancías cerca del puente Árias y de los cambios de vías», declaró a Efe un vecino de Torralba.

El mercancías estaba prado en la estación, pero sus últimos vagones llegaban cerca del puente, una vez pasado el túnel de Torralba.

Los muertos y heridos son en su mayoría de los primeros vagones del TALGO, mientras que los posteriores prácticamente no han sufrido heridas.

Según unos vecinos de Torralba que han trasladado a Madrid a algunas personas a han resultado ilesas, acudieron inmediatamente en auxilio de las víctimas médicos, Guardia Civil y vecinos de los pueblos. Ha habido muchas dificultades para la evacuación, debido a que el accidente se produjo en un lugar al que se accedía por un camino solamente y el

*Casi todos los heridos se encuentran en Soria y Guadalajara
Terreno se encontraba muy resbaladizo por la lluvia.*

Los coches encontraron gran dificultad para llegar y los heridos han tenido que ser evacuados desde el punto del accidente en coches Land-Rover de la Guardia Civil, que los trasladaron hasta otros puntos en los que se concentraban ambulancias y vehículos particulares.

El pueblo de Torralba quedó sin luz, debido a la tormenta.

Victoriano Sagarmendi, vecino de Torralba, declaró: «Algunos pasajeros de los últimos vagones habían salido tren por sus medios tras la colisión y se encontraban camino de la estación y de la carretera general cuando mi familia y yo hemos llegado cerca del tren, tras escuchar el impacto tremendo de la colisión, cuando llegábamos al pueblo. »

«Algunos, que parecían extranjeros, llevaban incluso sus maletas e iban hacia la carretera general Madrid-Barcelona, donde la Guardia Civil paraba a los coches para que trasladaran a los heridos. »

«El ruido de la colisión fue tan fuerte –dijo Sagarmendi– que se oyó no sólo en Torralba, sino en Fuencaliente, a unos dos kilómetros. »

La composición de los trenes

Barcelona. Trece unidades integraban el TALGO Barcelona-Madrid, informaron a Efe fuentes de RENFE. El convoy constaba de seis unidades de 32 plazas cada una de ellas, y cuatro unidades de 24 plazas, y el resto eran furgones y material de autolocomoción.

Salió de Barcelona a las 14 horas y el accidente se registró a las 20,45 horas.

El mercancías era un tren de contenedores Teco.

Informa el director de Seguridad

Madrid. Francisco Laina, director de la Seguridad del Estado, manifestó a Europa Press –pasadas las doce y media de la noche– que en el Ministerio del Interior se tenía conocimiento hasta el momento de que habían fallecido diez personas y otras sesenta y cinco personas habían resultado heridas, desconociéndose la gravedad de su estado.

Según el señor Laina, a esta hora «parece ser que no quedan víctimas en el interior de los trenes y se está procediendo a la retirada del material con que se está procediendo al rescate de los cuerpos, aunque quedan en el lugar del suceso varias ambulancias por si fuera necesaria su intervención. »

«Desde el primer momento las autoridades se habían preocupado más de atender inmediatamente a los heridos que de conocer datos exactos sobre la magnitud del suceso. »

Según el director de Seguridad del Estado, el gobernador civil de Soria se trasladó inmediatamente al lugar del suceso, mientras el de Guadalajara se ha encargado de coordinar las tareas de salvamento. «en este sentido, la compenetración ha sido lo suficientemente importante como para permitir que tales tareas se hayan realizado en un tiempo relativamente corto. »

El señor Laina informó que el suceso había sido comunicado al presidente del Gobierno.

Relación de heridos

En Soria. En el Hospital General de Soria se encuentran internados los siguientes heridos:

Jesús Carlos Pujol, de treinta y nueve años (Zaragoza), con fractura de pierna izquierda; Luis Felipe Sinues Armengol, de doce años; José Cid, de treinta y cinco años (Madrid); Jesús Ruiz Esteban, de veintiún años (Madrid); María Teresa Humada Semavilla, de treinta y ocho años (Madrid); Alberto Calanach Borrell, veintiún años (Barcelona); Iván Lucio Villegas Doménech, de cincuenta y seis años (El Pardo); Amelia Muelas Medrano, de cincuenta y siete años (Madrid); Fernando de la Portilla Ortiz, de sesenta y seis años (Madrid); Fernando Bueno Senilla, de cuarenta y nueve años (Zaragoza); Fernando Rodríguez Zúñiga, de veintidós años (Madrid), Frank Hansson (California); Carmen Ramírez Domínguez, de treinta y cuatro años; Carmen Brumer Montes, de treinta y ocho años (Barcelona).

En Guadalajara

La relación de heridos de la Residencia Sanitaria de Seguridad Social de Guadalajara es la siguiente:

Agustín Fernández Gómez, dado de alta; Miguel Ángel López Santos, muy grave, trasladado a La Paz; Joaquín Carbonell solidez, grave; Anastasio Flores García, grave; Francisco Pulido, muy grave, trasladado a La Paz; Josefa Rey Solsona, leve, salvo complicaciones, pues se encuentra embarazada, y Mariano Pérez Gómez, pronóstico reservado.

Madrugada: Llegan a Chamartín los cuarenta pasajeros ilesos

Unos cuarenta pasajeros ilesos, viajeros del TALGO siniestrado, llegaron de madrugada a la estación de Chamartín, donde eran esperados por numerosos familiares.

Según declararon algunas personas, que abandonaron con rapidez la estación, y que se encontraban bajo la emoción de la tragedia sufrida, el rescate de las víctimas fue muy difícil, ya que muchos de ellos estaban atrapados entre los hierros retorcidos y que incluso oyeron al maquinista del TALGO pedir ayuda.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 5998 |
| Sílabas | 2465 |
| Palabras | 1175 |
| Oraciones | 60 |
| | 38 |
| Oraciones cortas | 11 |
| | 11 |
| Oraciones simples | 15 |
| Palabras largas | 303 |
| Sílabas por palabra | 2,09 |
| Palabras por oración | 19,58 |
| Oraciones por párrafo | 1,57 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 10 |
| Voz pasiva (%) | 4 |
| Complejidad oracional (%) | 32 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 65 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,09) - 19,58 = 57,22$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 57,22 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1981

(Información publicada el 11 de noviembre de 1981 en la página 50, sección Sucesos)

Todavía existen en nuestra red ferroviaria 8.590, la mayoría sin guardabarrera

Trescientos mil millones costaría eliminar los pasos a nivel en España

Madrid. La supresión de los 8.500 pasos a nivel que cruzan actualmente la red ferroviaria española supondrá una inversión de 300.000 millones de pesetas y no estará terminada antes del año 1999. Para los próximos seis años, es decir, hasta 1987, RENFE tiene prevista la supresión de 1.039 pasos con guarda y la de otros 300 sin guarda, con un coste aproximado de 50.000 millones de pesetas, siempre y cuando no se produzcan recortes en los presupuestos oficiales.

Mientras tanto, durante este año se está llevando a término la última parte del I Plan de Transformación de Pasos a Nivel, que se iniciara en 1972 y que ha supuesto la eliminación de 2.025 pasos, de los que 682 era sin guarda. El criterio que se sigue a la hora decidir la supresión de un paso a nivel viene dado por el índice «AXT» – automóvil por tren– y que resulta de la suma del número de automóviles que atraviesan el lugar, multiplicado por el número de trenes. Cuando el resultado arroja una cifra superior a los doce mil «tráficos», el paso tiene que contar con guardabarreras, y si supera los veinticuatro mil «tráficos» debe ser suprimido. Sin embargo, se están eliminando muchos pasos que no alcanzan los mínimos establecidos por ese índice, pero que están incluidos en líneas de tratamiento integral –como la de Madrid-Sevilla– y deben ser eliminados para asegurar un incremento en la velocidad de circulación de los trenes.

Muchos pasos a nivel

En nuestro país hay un paso a nivel por cada 1,575 kilómetros de vía férrea. Este porcentaje es muy similar al de la mayor parte de las naciones de Europa occidental. Así, en Alemania existe un paso a nivel por cada 1,064 kilómetros; en Inglaterra, uno por 1,570 kms.; en Francia, uno por 1,251 kms.; en Italia, uno por 1,242 kms.; en Suecia, uno por 442 metros, y en Portugal, uno por cada 472 metros. Sin embargo, la comparación estos datos estadísticos no resultaría objetiva sin tener en cuenta la densidad de población de cada país. Así, mientras que en España viven 73 personas por kilómetro cuadrado, en Alemania esta cifra es de 247 habitantes y en Inglaterra de 229. La mayor densidad de población implica un mayor tráfico, tanto por carretera como por ferrocarril, con lo cual, en valores relativos, resulta que en nuestro país la

incidencia de los pasos a nivel es superior a la de Alemania, Inglaterra, Francia e Italia. Suecia, con una densidad de 18,4 habitantes por kilómetro cuadrado, es probablemente el país con mayor número de pasos a nivel en relación con sus kilómetros de vía férrea y el número de sus habitantes.

Asimismo, de los 8.590 pasos que existen aún en España, 6.959 funcionan sin guardabarrera. La política de supresión seguida por RENFE hace hincapié precisamente en los que disponen de guardas. La es sencilla: son lo que soportan un mayor índice de tráfico y, generalmente, se encuentran en las proximidades de los grandes núcleos de población.

Alto coste

Eliminar un paso a nivel viene a costar, por término medio, unos treinta millones de pesetas. Hay lugares, por lo tanto, donde la escasez de tráfico hace completamente superflua esta inversión. Pero, además, el problema de costes exigiría la colaboración de un gran número de organismos, que actualmente tropieza con muchas dificultades. Un ejemplo podría ser el pago de sueldos y salarios a los guardabarreras. El año pasado RENFE desembolsó por este concepto 2.406 millones de pesetas, aunque, con la Ley en la mano, sólo tendría que haber abonado la mitad. El resto tendrían que abonarlo los Ayuntamientos donde está establecido cada paso con guardas. Ante la falta de colaboración de estos Municipios, o de una gran mayoría, la Red Nacional de Ferrocarriles opta por sufragar todos los gastos, incluyendo después ese dinero en el déficit del Estado.

Algo parecido ocurre cuando se trata de la supresión de diversos pasos, que por sus características, dependen de las Diputaciones Provinciales o de los Ayuntamientos. Muchas veces la falta de acuerdos económicos entre los diversos organismos retrasan la ejecución de las obras.

Pero esta situación se extiende a hechos mucho más simples. Es norma que los pasos a nivel sin barreras estén señalizados en las vías de acceso con señales de «stop». La colocación de estas señales corresponde a los Ayuntamientos y, en general, brillan por su ausencia.

Educación viaria

Por otra parte, los accidentes ocurridos en pasos a nivel demuestran que el conductor español carece de una educación viaria específica para estos casos. Hay que partir del hecho real de que el tren tiene siempre preferencia, por la sencilla razón de que un convoy, por ligero que sea, emplea de 600 a 1.000 metros para detenerse. La

precaución del conductor, pues, debe ser máxima y la única postura aconsejable es la de no tratar de pasar si no se tiene la seguridad absoluta de que no viene ningún tren. En la localidad leonesa de San Román, cerca de Astorga, se comprobó que en un solo día ochenta automovilistas atravesaron el paso a nivel a pesar de que estaban bajadas las semibarreras. Estas semibarreras sólo ocupan una parte de la calzada, ya que al ser automáticas pueden descender en el mismo momento en que un vehículo atraviesa la vía. Por si esto ocurre, está previsto que el automovilista pueda salir por el lado de la zona no cubierto por la barrera. Sin embargo, aquellos ochenta conductores hicieron «el cuatro» y atravesaron las vías salvando las semi-barreras de esta forma irresponsable.

En fuentes próximas a RENFE nos dijeron que esa preciso iniciar una campaña de divulgación, de acuerdo con la Dirección General de Tráfico, para informar a los automovilistas sobre la forma más segura de proceder ante un paso a nivel. De momento, la red ferroviaria española sigue tratando de eliminar aquellos puntos considerados «negros». El resto de los 8.590 pasos que aún existen deberán esperar, tal vez, varias décadas más.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 4885 |
| Sílabas | 2089 |
| Palabras | 1009 |
| Oraciones | 44 |
| Párrafos | 12 |
| Oraciones cortas | 4 |
| Oraciones largas | 12 |
| Oraciones simples | 13 |
| Palabras largas | 288 |
| Sílabas por palabra | 2,07 |
| Palabras por oración | 22,93 |
| Oraciones por párrafo | 3,66 |
| Legibilidad | 8 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 54 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 70 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,07) - 22,93 = 55,11$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 55,11 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |

Año 1982

(Información publicada el 11 de marzo de 1982 en la página 23, sección Local)

Firmado el convenio sobre el Plan de Cercanías de Madrid

Se potencia el ferrocarril en las comunicaciones metropolitanas

Madrid. Ayer se firmó, en la sala de autoridades de la estación de Chamartín, el convenio sobre el Plan de Cercanías Ferroviario en el Área Metropolitana de Madrid. Tras los pequeños problemas que surgieron la semana pasada y que imposibilitaron la firma del convenio definitivo que ha sido suscrito por el alcalde de Madrid, Enrique Tierno Galván, el presidente de RENFE, Alejandro Rebollo; director general de Infraestructura del Transporte, Luis de Cañizo Terate, y el delegado de gobierno en Coplaco, Carlos Conde Duque. Estuvo presente en el acto el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Luis Gámir.

El acto se inició con una sucinta explicación por parte del jefe de Urbanismo y Patrimonio de RENFE, Fernando García Escudero, del proyecto de cercanías. A continuación tomó la palabra el ministro de Transportes, Luis Gámir, quien dijo que confiaba en que el Plan de Cercanías sirviese para que medio millón de habitantes utilizaran las cercanías como sistema de transporte. Asimismo consideró conveniente la coordinación de esfuerzos con el Ayuntamiento, recalcando que la financiación del Plan correrá a cargo, en su mayor parte, del Ministerio de Transportes. En la actualidad –añadió– se han invertido seis mil millones más, por lo que la inversión total ascenderá a cincuenta y seis mil millones de pesetas. De éstos, veinte mil millones están consignados ya en el Programa de Inversiones Públicas para el próximo trienio. Finalizó Luis Gámir agradeciendo la cooperación del Ayuntamiento.

Mejores accesos y menos coches

Enrique Tierno Galván destacó dos puntos de especial interés para el Ayuntamiento en el Plan de Cercanías. En primer lugar se refirió a la creación de fáciles accesos para Madrid y, a continuación, a la posible disminución de tráfico de vehículos rodados. Estos dos puntos, consideró Tierno Galván, que se facilitarán con la ejecución del Plan. En cuanto a financiación, el alcalde reconoció que la aportación del Ayuntamiento es escasa. Principalmente consiste, en algunos casos, en la aportación de suelo y de elementos complementarios de carácter disuasorio. Finalmente ofreció el asesoramiento de la Corporación en la Comisión de

Seguimiento creada, y agradeció la aportación del Ministerio por favorecer al Municipio de Madrid.

Por su parte, el presidente de RENFE, Alejandro Rebollo, destacó cuatro puntos importantes de este Plan de Cercanías. En primer lugar –dijo– intenta responder a la demanda del pueblo de la provincia de Madrid. Además, con el Plan se consigue ocupar treinta veces menos suelo que si no existiese, lo que consideró muy significativo en una ciudad tan congestionada como Madrid. En cuanto a la filosofía básica –añadió– en su aspecto técnico, se trata de aislar las cercanías del largo recorrido y mercancías, y se persigue que el madrileño tenga a quince minutos a pie un acceso a las líneas ferroviarias.

Por último, Carlos Conde Duque, delegado del Gobierno en Coplaco, se refirió al beneficio del transporte colectivo y dentro de éste, al ferroviario.

A continuación se procedió al acto protocolario de la firma del convenio. En dicho convenio se establece la creación de una Comisión de Apoyo y Coordinación de la ejecución del Plan, que en lo que a la representación municipal se refiere estará integrada por cuatro miembros a designar por el alcalde de Madrid. RENFE, por su parte, contará con otros cuatro miembros a designar por el presidente del Consejo. En cuanto a la Dirección General de Infraestructura estará representada por un miembro que será determinado por el director general y, finalmente, Coplaco contará con un representante que asesorará a la Comisión de Apoyo y Coordinación en aquellos temas que le están encomendados, según la legislación vigente, y velará por el cumplimiento de la misma.

Como se recordará, esta Comisión de Seguimiento en un principio iba a estar integrada por un total de ocho miembros, cuatro del Ayuntamiento y cuatro de RENFE. Después de los problemas surgidos con el Ministerio de Transportes, esta Comisión sufrió una pequeña variación y se estableció que RENFE perdería uno de sus representantes a favor del Ministerio. Finalmente, como ya hemos informado, la Comisión ha sido aumentada con el fin de dar cabida a todos los integrantes en el convenio de Plan de Cercanías.

Aprovechar las infraestructuras

Los objetivos básicos del Plan Ferroviario para el Área Metropolitana de Madrid, que contempla al máximo el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, son los siguientes:

-Potenciación del transporte colectivo ferroviario, por ser éste el modo de transporte más adecuado para resolver las penetraciones masivas de viajeros en áreas congestionadas y cubrir así una importante finalidad social.

Con este Plan la participación del ferrocarril en el tráfico de cercanías pasaría de un 9 a un 23 por 100.

-Ahorro energético, que llegaría a suponer unos mil millones de pesetas.

-Dotar al Área Metropolitana de una adecuada infraestructura ferroviaria. Se llegaría a notables mejoras en cuanto a accidentes, reducción en la emisión de productos contaminantes y de ruido. Asimismo se dotaría de mayor tiempo libre al ciudadano.

-Autonomía del servicio de cercanías, que llevaría a unas mejora apreciables en la frecuencia, en el diseño de material móvil, en la señalización y la seguridad.

-Atención especial a las interconexiones modales, fundamentalmente con el Metro, permitiendo una elevada coordinación entre las redes de transporte urbano, posibilitando además conectar mediante ferrocarril las grandes terminales de transporte.

-Mejora del rendimiento del sistema global de transporte, ya que la inversión de los cincuenta y seis mil millones del Plan no llega a satisfacer la demanda para los medios colectivos de superficie.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 4850 |
| Sílabas | 1969 |
| Palabras | 918 |
| Oraciones | 41 |
| Párrafos | 14 |
| Oraciones cortas | 4 |
| Oraciones largas | 6 |
| Oraciones simples | 20 |
| Palabras largas | 255 |
| Sílabas por palabra | 2,14 |
| Palabras por oración | 22,39 |
| Oraciones por párrafo | 2,92 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 3 |
| Voz pasiva (%) | 4 |
| Complejidad oracional (%) | 36 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 69 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,14) - 22,39 = 51,288$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|--|
| 51,28 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1983

(Información publicada el 24 de marzo de 1983 en la página 51, sección Economía)

La infraestructura del transporte absorberá 45.000 millones este año

Principal atención los planes de cercanías

La Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones invertirá a lo largo de este año un total de 33.360 millones de pesetas, cifra que supone un incremento del 39 por 100 respecto a la cifra evaluada en el año 1982, según informó ayer el representante del Departamento, Antonio Alcalde. A esta cifra hay que añadir los 13.056 millones de pesetas que se invertirán en infraestructuras del transporte aéreo que registra un incremento del 31 por 100, respecto al pasado año, siempre en pesetas constantes referidas a 1978.

De las cifras de inversión facilitadas por el director general destaca el incremento previsto para el próximo año. Las evaluaciones realizadas indican que el total de inversiones comprometidas en el mes de diciembre de este año serán 108.529 millones de pesetas que se desglosan de la siguiente forma: 22.349 millones corresponde a obras vivas contratadas con anterioridad; 10.899 serán de nueva contratación, y el resto, casi 75.000 millones se contratarán este año y se ejercitarán en próximos ejercicios. Este concepto engloba materias de futura transferencia a Comunidades autónomas.

Plan de cercanías

La actuación más importante del Ministerio, lo constituye la consolidación de los planes de cercanías a los grandes núcleos urbanos y, en concreto, el que afecta a Madrid. Si la inversión viva en este año pasará de los 1.200 millones de pesetas, el total de obras a contratar durante este ejercicio será de 12.843.

El global de operación, que puede suponer una disminución del tráfico de vehículos hacia la capital en un 80 por 100 cuando esté concluido, supondrá una inversión que supera 50.000 millones de pesetas, cifra que viene a suponer la mitad de los que está evaluado para el total de realizaciones que se llevarán a cabo en otros núcleos.

Este plan de cercanías de Madrid responde a un acuerdo entre el Ayuntamiento, RENFE y el Ministerio de Transportes que ahora se revitaliza. Según las previsiones expuestas, antes de que finalice la primera quincena del mes de abril estará diseñado el nuevo plan.

Madrid, 100 kilómetros de Metro

Independientemente de las inversiones a realizar en RENFE, que lógicamente copa gran parte del presupuesto inversor dentro del Plan General de Ferrocarriles que ahora se está estudiando de nuevo, un segundo punto importante es el desarrollo de la infraestructura de los ferrocarriles metropolitanos de Madrid, Sevilla y Valencia.

El de la capital de España llegará a los 100 kilómetros de red en el próximo mes de mayo cuando se inaugure el tramo Cardenal Herrera Oria-Plaza de Castilla. Antes, en el mes de abril, se inaugurará el tramo Oporto-Laguna y, posteriormente, en el mes de octubre, el de Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria.

A más largo plazo se contemplan las siguientes realizaciones: para diciembre de 1984 está prevista la finalización de la superestructura del tramo Avenida de América-Alcalde Sainz de Baranda (su presupuesto es de 1.684 millones de pesetas); para diciembre de 1986 se finalizará la del tramo Laguna-Puerta del Ángel (1.345 millones), y para más adelante, el de Puerta del Ángel-Norte (1.049 millones) que modificará su trayecto.

Estas variaciones responden a los nuevos estudios que se realizan y que responden a una organización del transporte urbano de forma que evite competencias innecesarias entre los diferentes medios. El hecho de que la titularidad pase al Ayuntamiento y a la Diputación se entiende que puede favorecer esta coordinación, que se terminará reflejando en el billete único como fórmula práctica.

A partir de estas nuevas realizaciones, el Ministerio no se plantea una mayor extensión de la red de Metro sino que las actuaciones irán encaminadas a una mejora de la actual en los campos de cuestiones como conexiones y medio ambiente.

Por lo que se refiere al de Sevilla, el director general reconoció las polémicas existentes y por ello se va a realizar un estudio que estará finalizado en el mes de junio del próximo año. La idea es que la red, cualquiera que sea la forma que finalmente se le dé esté coordinada con el plan de cercanías de esta capital con un plazo de siete años –hasta 1.990 para su realización. Por el momento, para este año no se prevén nuevas contrataciones de obras.

En cuanto a Valencia, su realización también está pendiente de un nuevo estudio que irá ligado a la actuación que pueda desarrollar Feve. En otro ámbito Antonio Alcalde anunció la definitiva inauguración del ferrocarril a la urbanización de Tres Cantos en Madrid.

Otro aspecto de la actividad de la Dirección General de Infraestructura está enfocada hacia el sector aeroportuario. Las inversiones en pesetas corrientes superan los

13.000 millones de pesetas. En materia de terminales, los problemas se detectan en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Barcelona, Alicante, Ibiza, Málaga, Menorca, Las Palmas y Tenerife Sur. En cuanto a modificación y mejora de pistas de aterrizaje los principales problemas que se abordarán se sitúan en los aeropuertos de Barajas, Barcelona, Bilbao y Vitoria.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 4265 |
| Sílabas | 1833 |
| Palabras | 831 |
| Oraciones | 32 |
| Párrafos | 16 |
| Oraciones cortas | 3 |
| Oraciones largas | 9 |
| Oraciones simples | 11 |
| Palabras largas | 282 |
| Sílabas por palabra | 2,20 |
| Palabras por oración | 25,93 |
| | 2 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 59 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 77 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,20) - 25,93 = 44,01$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 44,01 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |

Año 1984

(Información publicada el 20 de septiembre de 1984 en las páginas 47 y 48, sección ABC Informe)

El Estado dejará de costear casi 2.500 kilómetros de ferrocarril

Se ahorrará con ello unos 6.400 millones de pesetas anuales

El cierre de líneas férreas altamente deficitarias está ya prácticamente decidido, a falta sólo de que el Consejo de Ministros refrende el acuerdo adoptado por la Comisión Delegada para Asuntos Autonómicos, que decidió suprimir casi 2.500 kilómetros cuyo mantenimiento pueden lograr los Gobiernos regionales, si aceptan convenir con RENFE, antes de fin de año, un sistema para sufragar el coste de todos o parte de esos tramos. En cualquier caso, el Estado se ahorrará 6.328 millones de pesetas, que de otro modo debería transferir a la compañía en concepto de compensaciones.

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Autonómicos ha propuesto al Consejo de Ministros un plan de actuaciones para 1985, en relación con las líneas férreas altamente deficitarias, que abarcan 3.055 kilómetros de la red, y por cuya explotación el Estado tiene que compensar este año a RENFE con casi once mil millones de pesetas. El problema de tales líneas es su escaso tráfico, que supone un ingreso muy pequeño para RENFE, frente al elevado coste del mantenimiento del servicio.

Según el estudio redactado con antelación al acuerdo de la Comisión Delegada, en ninguna de las líneas el tráfico se ajusta a los valores medios de la red. Con más de un 20 por 100 de la longitud total del trazado ferroviario, soportan sólo algo más del 3 por 100 del tráfico de viajeros y menos del 2 por 100 de mercancías. Escasamente en tres tramos (Zafra-Huelva, Granada-Bobadilla y Moncada-La Tour de Carol) la densidad supera la quinta parte del valor medio global de RENFE, y en 23, aquélla es inferior al 10 por 100.

Es escaso nivel de ocupación redundante en un importante déficit por unidad de tráfico. Se calcula que el coste de producción de la unidad de tráfico por kilómetro es de 15,2 pesetas, y el ingreso 3,6 pesetas. Ello quiere decir que al Estado le cuesta, bien a través de las compensaciones o de las ayudas para financiar las pérdidas de RENFE, 11,6 pesetas cada viajero o tonelada por kilómetro que se transporta en dichas líneas ferroviarias.

Los menores déficit en unidad de tráfico por kilómetro se dan en los tramos Zafra-Huelva (4,10 pesetas), Zafra-Jerez de los Caballeros (5,20), Zuera-Gunea (6,40) y Córdoba-Almorchón (8,20 pesetas), todos ellos especializados en la conducción de mercancías. En 15 de las líneas el déficit supera las 20 pesetas en unidad de tráfico por kilómetro. Ateniéndonos a los valores absolutos, el tramo que debe compensar el Estado con una cantidad mayor es Palazuelo Empalme-Astorga, con 1.543,2 millones de pesetas en 1984.

Contrato-programa

El contrato-programa suscrito entre RENFE y el Estado español a principios del presente ejercicio recogía y la preocupación del Gobierno por este problema y su decisión de resolverlo dentro de 1984. En la cláusula novena de dicho convenio se dice que el equipo de Felipe González «considera necesario el cierre total o parcial» de las líneas altamente deficitarias, «previa sustitución de los servicios por otros medios de transporte de mayor viabilidad económica», y siempre y cuando los estudios que se elaborasen confirmaran su inviabilidad.

También se especificaba en la cláusula el ritmo que habría de seguir la Administración para ejecutar, en su caso, la supresión de líneas. Con anterioridad al 30 de agosto, el Ministerio de Transportes elevaría al Gobierno las correspondiente propuestas. El primero de octubre, como fecha tope, tendría que comunicarse a RENFE la decisión sobre mantenimientos o cierre de servicios. Desde entonces hasta finales de año, la Comisión de seguimiento de contrato-programa decidiría el reajuste consecuente de los recursos humanos y materiales de la red así como la disminución de compensaciones del Estado; y el Ministerio arbitraría los medios de transporte alternativos. Por fin, el 1 de enero de 1985 se ejecutarían los acuerdos.

Informe del Instituto

El departamento que dirige Enrique Barón encargó un informe al Instituto de Estudios del Transporte, que lo hizo público el pasado 9 de julio, y donde sugería el cierre de 2.025 kilómetros de los 3.055 considerados altamente deficitarios, con un ahorro para el Estado de unos 8.000 millones de pesetas en 1985. Los tramos más importantes que se proponía continuasen en servicio son Moncada-Vic, Lorca-Alcántara y Los Rosales-Villanueva, todos ellos para viajeros, y para mercancías el de Zafra-Huelva. Alegaba el Instituto que el posible interés futuro de las mismas hacía aconsejable mantenerlas, teniendo en cuenta que su coste no es excesivo.

A partir de ese momento, el Ministerio de Transportes inició conversaciones con las Comunidades autónomas al objeto de plantearse las predisposición del Gobierno de no cerrar las líneas altamente deficitarias que quisiesen sufragar sus respectivos Ejecutivos regionales. Los contactos fueron poco fructíferos, debido a las dificultades para encajar en los presupuestos autónomos tal responsabilidad, y de ahí que, en la decisión de la Comisión Delegada se haya abierto un paréntesis hasta el 31 de diciembre para que la Comunidades digan, debidamente, cual es su actitud.

Actuaciones

La Comisión, en su reunión de la pasada semana, dictó, a espera de lo que acuerde finalmente el Consejo de Ministros, tres tipos de actuaciones: mantenimiento de seis líneas en razón de sus tráficos, con una longitud de 377 kilómetros, más tres de carácter internacional, con 194 (Guillarey-Tuy, Ripoll-La Tour de Carol y Huesca-Canfranc); cierre definitivo al público de 14 tramos con 355 kilómetros, de los que serán usados a efectos industriales por RENFE aquellos que la empresa considere convenientes, y supresión de 20, que abarcan 2.129 kilómetros de la red, salvo acuerdo con las Comunidades autónomas.

El déficit imputable a los 571 kilómetros de vía altamente deficitarios que permanecen se estima en 2.452 millones de pesetas, cifra por la que el Estado deberá compensar a RENFE. No obstante, la Comisión delegada encarece la explotación de ellas, con vistas a reducir todo lo posible su coste. En cuanto a los 365 kilómetros que RENFE puede utilizar pero sin obligaciones de servicio público, el Estado se abstendrá de compensarlos, lo que supone un desahogo presupuestario, que, con datos de 1983, sería de 378 millones.

Por último, en lo que se refiere a los tramos cuyo cierre está pendiente de negociación con la regiones, su déficit ronda los 5.950 millones de pesetas y la decisión pone en juego 1.800 puestos de trabajo en RENFE, de que 490 podrán recuperarse con la puesta en marcha de los transportes sustitutivos por carretera prometidos por el Gobierno.

Por regiones

Las Comunidades autónomas más perjudicadas por el reajuste ferroviario son Andalucía y Castilla-León. En la primera de ellas serán suprimidas irremediabilmente tres líneas: Córdoba-Almorcón, Gibrleón-La Mezquita y La Trinidad-Morón de la Frontera, que, en el mejor de los supuestos, continuarán sólo para uso industrial de RENFE. En Castilla-León se eliminan Quintanilla-Barruelo,

Burgos-Villalonquéjar y Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo. A Valencia se le quitan El Escollar-Cabañar, Las Falmas-Grao de Castellón y Albaterra-Torreveja. A Aragón, Seigua-Barbastro y Zuera-Gurrea de Gallego. A Castilla-La Mancha, Villacañas-Quintanar. A Cataluña, Las Franquesas-Granollers. Y a Extremadura, Zafra-Jérez de los Caballeros.

Respecto al envite que para las regiones representa la posibilidad que les ofrece el Gobierno de mantener, sufragándolas, las líneas que estime oportunas, es muy difícil de calcular, aunque puede hacerse una evaluación aproximada.

En Andalucía hay cuatro tramos completos en tales condiciones: Vadollano-Los Salidos, cuya permanencia puede costar unos 30 millones de pesetas; La Mezquita-Ayamonte, con menos de 100 millones; Jaén-Campo Real, con 262,2 millones, El Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda, con 53,8 millones; Granada-Bobadilla, con 262,5 millones; y Utrera-La Roda, con 433,7 millones. Estas cantidades suman algo más de 1.000 millones de pesetas, a los que es preciso añadir lo correspondiente al trayecto que comparte con Murcia, Almendricos-Guadix, con 789,4 millones en total.

Pertenecen a Castilla-León cuatro tramos que el Gobierno regional, de acuerdo con las Corporaciones locales, puede sostener: Calatayud-Burgos y La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, con 308,2 y 168,5 millones de pesetas, respectivamente, de coste estimado; Valladolid-Ariza, con 511,3 millones, y Plasencia-Astorga, este último compartido con Extremadura y evaluado en 1.204,8 millones. En conjunto, Castilla-León, debería desembolsar unos 1.500 millones para conseguir la supervivencia de esa parte del trazado ferroviario.

Menos dramático es el caso de Cataluña, donde sólo existe un tramo susceptible de ser pagado por la Generalidad, el Lérida-Pobla de Segur, valorado en 245,9 millones de pesetas. Algo parecido sucede con Aragón, que tiene el Caminoreal-Calatayud (81,1 millones). En Valencia hay dos tramos, Ribarroja-Liria y Játiva-Alcoy, aquél con 197 millones y éste con 257,2: es decir, más de 450 millones entre ambos. Y en Extremadura, además del compartido con Castilla-León (Plasencia-Astorga), el Mérida-Zafra-Villanueva del Río Minas, lo que eleva el compromiso de esa Comunidad a más de 1.500 millones.

De todas formas, acepten o no las Comunidades la oferta del Gobierno, el Estado se ahorrará, en total, unos 6.328 millones de pesetas, que no tendrán que sacar de los

Presupuestos Generales para compensar a RENFE de las líneas altamente deficitarias que se cierran o asuman los Gobiernos regionales.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|------------------------------|-------|
| Caracteres | 7968 |
| Sílabas | 3409 |
| Palabras | 1493 |
| | 57 |
| Párrafos | 24 |
| Oraciones cortas | 9 |
| Oraciones largas | 19 |
| Oraciones simples | 21 |
| Palabras largas | 533 |
| Sílabas por palabra | 2,28 |
| Palabras por oración | 26,19 |
| Oraciones por párrafo | 2,37 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 2 |
| Complejidad oracional (%) | 58 |
| (%) | 78 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,28) - 26,19 = 38,77$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 38,77 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |

Año 1985

(Información publicada el 4 de junio de 1985 en la página 41, sección Madrid)

Las obras de los intercambiadores de transporte de Aluche y Fuenlabrada, a punto

Se invertirán 860 millones y estarán terminadas en año y medio

En este mismo mes de junio van a ser adjudicadas las obras para la construcción de las estaciones de intercambio o transbordo modal de transporte de Aluche y Fuenlabrada, según informó en rueda de Prensa el consejero de Obras Públicas y vicepresidente de la Comunidad, César Cimadevilla. El total de las obras, que se alargarán ano y medio, asciende a 860 millones.

«La importancia de ambos proyectos no es sólo por lo que representan» –dijo el consejero–, sino porque son los dos primeros que se va a hacer dentro de un plan coordinado con los planes generales de los pueblos de la periferia y que constituye una pieza más en una política de racionalización de transporte que habría sido imposible sin la capacidad organizativa de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a los proyectos concretos dijo que el intercambiador de Aluche posee unas características especiales por confluir en él el ferrocarril de cercanías, el suburbano de Metro, varias líneas de la EMT y otras de autobuses interurbanos de los pueblos de la periferia. Como nota destacada, el director general de Transportes, Joaquín Martínez Vilanova, señaló que Aluche es la estación de Metro más destacada de toda la red después de la de Sol, en cuanto a número de viajeros. A ella acuden diariamente cerca de 40.000 personas, de las cuales el 43 por 100 lo hacen en ferrocarril, el 36 por 100 son residentes de la zona, el 17 llega en autobús y el 4 por 100 accede en su propio vehículo tras estacionarlo en las cercanías.

Aparcamientos disuasorios

Una de las características de proyecto es que va a contar con una aparcamiento disuasorio, con más de 300 plaza que será construido por el Ayuntamiento.

Con esta estación, que obliga a toda un remodelación de la zona se conseguirá que los 145 metros que ahora son necesarios para realizar el transbordo entre las estaciones de Metro y ferrocarril queden reducidos a 20.

En cuanto a la estación de intercambio de Fuenlabrada, uno de los pueblos de mayor número de habitantes del Área Metropolitana y con importantes polígonos industriales se inscribe dentro de una amplia operación urbanística del Ayuntamiento, en la que se incluye la construcción de un gran centro comercial y

cultural. Constará, también, con estacionamiento disuasorio, con capacidad para 133 vehículos. En ella, confluirán, además del tráfico privado, varias líneas de autobuses y el ferrocarril de cercanías. Ambos proyectos han sido realizados por una Consultoría privada, bajo la supervisión de los técnicos de la Comunidad.

El proyecto de Aluche va a suponer una inversión de cerca de 500 millones de pesetas, aunque con algunas rebajas de última hora, según César Cemadevilla. La de Fuenlabrada supondrá unos 360 millones de pesetas divididos en dos fases. En ambos casos, el dinero va a salir de los recursos propios de la Comunidad, del Fondo de Compensación Interterritorial y, si es necesario, acudiendo a algún endeudamiento.

Billete combinado

Las previsiones de terminación de las obras son par dentro de año y medio, dada la envergadura de ambas. «Para entonces –dijo Cimadevilla– esperamos que ya esté en vigor el billete combinado, previsto en el Consorcio Regional de Transporte. » Con esta modalidad tarifaria lo que se pretende, además de un abaratamiento de los precios, es evitar «colas» y tiempos de espera en los transbordos. En definitiva, una mayor agilidad y coordinación en los transportes públicos, cosa que el consejero piensa conseguir a través del Consorcio.

Añadió, asimismo, que de lo que se trata es de aumentar la calidad y comodidad del transporte público para hacerlo más atractivo de cara a la captación de viajeros. «No se va –dijo– contra el vehículo privado. En un Estado de libertades no podemos ir a la represión, pero nosotros tenemos la obligación de mejorar la oferta pública, aunque sólo sea por una cuestión de ahorros en energía. La única represión al transporte individual viene dada por las circunstancias, y los atascos en Madrid son un buen ejemplo. »

Dentro de esta potenciación del transporte público, dijo que la estación de intercambio de Atocha y la reforma de la red de cercanías de RENFE, que estará terminada en 1986, va a ser dos pilares importantes, junto con la construcción de otras estaciones de transbordo en plaza de Castilla, Alcalá de Henares, Getafe y, posteriormente, Torrejón de Ardoz, que se irán iniciando paulatinamente.

Anunció, finalmente, que el Consorcio de Transportes estará constituido posiblemente antes del verano, puesto que la Comunidad ya tenía previstos sus representantes y sólo estaban pendientes los del Ayuntamiento de Madrid.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|------|
| Caracteres | 3871 |
| Sílabas | 1622 |
| Palabras | 776 |
| Oraciones | 31 |
| Párrafos | 14 |
| Oraciones cortas | 2 |
| Oraciones largas | 10 |
| Oraciones simples | 7 |
| | 251 |
| Sílabas por palabra | 2,09 |
| Palabras por oración | 25,3 |
| Oraciones por párrafo | 2,21 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 5 |
| Voz pasiva (%) | 5 |
| | 62 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 76 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,09) - 25,3 = 51,5$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 51,5 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1986

(Información publicada el 19 de noviembre de 1986, sección Economía)

El endeudamiento total de RENFE supera los 648.000 millones de pesetas

Durante 1987, las tarifas podrían subir un ciento por ciento

El montante total de la deuda contraída en estos momentos por RENFE es de algo más de 643.000 millones de pesetas, correspondiendo 282.028 millones a la de corto plazo y 351.337 millones a largo plazo. Durante 1986 ha acudido al mercado internacional con grandes operaciones que le han permitido refinanciar esta deuda, amortizando anticipadamente parte de la misma con el consiguiente ahorro financiero.

El desglose de la deuda contraída, a corto plazo presenta 195.000 millones de pesetas en pagarés de la empresa, correspondiendo el resto a los proveedores habituales. En cuanto a la de largo plazo, con la que se financian las principales inversiones, 88.000 millones es en pesetas y unos 273.000 millones están repartidas en diversas monedas extranjeras.

Los gastos financieros que estas cifras arrastran se sitúan en torno a los 70.000 millones de pesetas, que son cubiertos en un 20 por 100 aproximadamente –14.000 millones–, por los Presupuestos Generales del Estado.

La política financiera seguida por la Dirección de la empresa durante los últimos meses se ha traducido en un ahorro de unos 10.000 millones de pesetas. En julio se firmó en Francfort una emisión de bonos de interés variable por importe de 625 millones de marcos y en noviembre otra en Londres por 600 millones de dólares.

Correspondiendo ya al ejercicio de 1987, se lanzará durante los primeros meses del mismo una emisión de «papel comercial» –equivalente a los pagarés de empresa– por valor de 315 millones de dólares, que está capitaneada por el Manufacturers Hannover como agente coordinador y que ha roto la barrera de los tres «bais points», que hasta ahora se consideraba como mínima para cualquier operación de esta naturaleza. Con la novedad, además, de ser la primera vez que en España se plantea una reducción al 50 por 100 de la línea de crédito. Está previsto para los meses siguientes un crédito «samurai» con el Banco de Tokio por 90 millones de dólares, que se completará con otros 400 millones a lo largo del año.

En cuanto a la política de tarifas, en una reunión con los representantes de varios medios de comunicación, el presidente de RENFE, Julián García Valverde, comentó

que 1986 había supuesto un punto de inflexión en este capítulo y que las repercusiones del incremento registrado podrían alargarse hasta finales de año, por lo que es prematuro hablar de un nuevo incremento, que, de cualquier forma, en 1987 podría ser del 5 por 100, semejante al aumento previsto del IPC. En este sentido, está previsto también cambiar el actual sistema de tarifas por otro más sencillo, en el que intervengan menos factores y rompa la relación actual entre precio y kilómetros, con la introducción de nuevas variables en función de la demanda, etc.

Un capítulo importante dentro de su política tarifaria son también las negociaciones que actualmente mantienen con el Consorcio de Transportes de Madrid y que deberán finalizar antes del próximo día 28, para que el 1 de enero esté funcionando correctamente la primera «corona», alargándose posteriormente hasta la cuarta antes de que finalice febrero.

A partir del 1 de enero próximo, los asientos contables se realizarán ya con los nuevos criterios contables normalizados en la CEE, por lo que se conocerán desde el principio las subvenciones por consideraciones de servicio público, cercanías, etc. Quedarán también patentes las deudas que mantienen con RENFE distintos organismos públicos, como la Seguridad Social –42.000 millones–, la Dirección General de Correos –90.000 millones–, o el Ministerio de Defensa –5.000 millones–. Las pérdidas «reales» podrían situarse con estos nuevos criterios en unos 10.000 millones de pesetas, cifra que, según García Valverde, resulta «manejable», aunque llegase incluso a los 40.000 millones, con un adecuado tratamiento de gestión empresarial.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 3251 |
| Sílabas | 1398 |
| Palabras | 635 |
| Oraciones | 18 |
| Párrafos | 10 |
| | 0 |
| Oraciones largas | 11 |
| Oraciones simples | 7 |
| Palabras largas | 215 |
| Sílabas por palabra | 2,20 |
| Palabras por oración | 35,54 |
| | 1,80 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 3 |
| Complejidad oracional (%) | 66 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 77 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,20) - 35,54 = 34,4$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 34,4 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Pedagógico</i> | <i>Estilo: Árido</i> <i>Mensaje: Complicado</i> <i>Población: 33%</i> |

Año 1987

(Información publicada el 5 de agosto de 1987 en las páginas 48 y 49, sección Reportaje)

Madrid-Sevilla: tres horas de tren con el futuro acceso a Andalucía

Desde finales del siglo pasado se está intentando construir un acceso ferroviario que uniera Madrid y Andalucía eludiendo el cuello de botella de Despeñaperros. Este punto, uno de los de mayor saturación de tráfico del mundo, es el núcleo por el que todas las comunicaciones por tren con destino u origen en Andalucía tienen necesariamente que pasar. El Plan de Transportes Ferroviarios (PTF), ha iniciado ya la realización un nuevo acceso a Andalucía, cuya más inmediata puesta en escena va a ser la construcción de un nuevo tramo de vía férrea desde Brazatortas (Ciudad Real), hasta Alcolea (Córdoba), cifrado en 36.000 millones de pesetas. Este acceso, que constará de la más moderna tecnología e infraestructura y cuyo presupuesto global se estima en 80.000 millones de pesetas, va a posibilitar que, gracias al acortamiento de la distancia en 92 kilómetros y el incremento de velocidad a 250 kilómetros/hora, en 1992 podamos viajar por tres desde Madrid a Sevilla en menos de tres horas.

El nuevo acceso por tren a Andalucía se engloba dentro del Plan de Transportes Ferroviarios (PTF), aprobado recientemente por el Gobierno. El PTF es, según Julián García Valverde, presidente de RENFE, «un plan a largo plazo de inversiones y de actuaciones en el que se enmarca el resto de los planes concretos anuales o plurianuales. Gracias a esta planificación se puede tener no solamente el horizonte de este año y de los próximos cuatro años, sino uno mucho más amplio, que permite estabilizar y evitar los cambios de rumbo bruscos de las empresas en ausencia de esa planificación a largo plazo. Así, en estos momentos podemos saber cuánto vamos a invertir no ya en los próximos años, sino hasta finales de siglo».

La ventaja de tal programación está en que pueden hacerse previsiones de cual va a ser la demanda de viajes por ferrocarril y de que tipos de gustos va a tener el usuario, pudiendo acomodarse las inversiones a estas necesidades. «El PTF –sigue García Valverde– estima que existe una demanda potencial de viajes en ferrocarril con unas determinadas características: rapidez y calidad de servicios. Para ello es necesario hacer nuevas infraestructuras ferroviarias y modificar las existentes». Con este fin, el presupuesto de este plan se estima en dos billones de pesetas, divididos anualmente en

unos 90.000 millones de pesetas por RENFE y entre 30 y 40.000 millones por el Ministerio de Transportes.

Algunos países de nuestro entorno han iniciado ya hace algunos años esfuerzos en la implantación de un nuevo ferrocarril. Los éxitos que han conseguido –técnicos, comerciales e incluso financieros– muestran que esta es la vía correcta de modernización y rentabilidad. En este sentido, la implantación del PTF nos situará al mismo nivel tecnológico que Francia y Alemania y en superioridad con respecto al resto de los países europeos.

Evitar Despeñaperros

El nuevo acceso ferroviario a Andalucía constituya el primer paso para el desarrollo del PTF y representa la introducción de la alta velocidad en la explotación de los ferrocarriles españoles. Este nuevo acceso surge como una alternativa a la vía actual por Despeñaperros, cuya capacidad actual se encuentra saturada por el tráfico y cuyo desdoblamiento presenta numerosos problemas técnicos, dadas las características topográficas por el que discurre. Así, la decisión de construir una nueva línea ferroviaria Madrid-Brazatortas-Córdoba-Sevilla es consecuencia de los estudios llevados a cabo para solucionar el grave problema de capacidad existente en la actual línea ferroviaria Madrid-Andalucía a su paso por Despeñaperros.

Los primeros intentos de creación de una relación ferroviaria entre Madrid y Andalucía datan de 1852. La línea actual, sin embargo, no fue inaugurada hasta 1866. Esta línea formaba parte de la concesión Manzanares-Córdoba y enlazaba con la línea Córdoba-Sevilla, que habría sido inaugurada en 1859.

En 1883 se presenta ya por primera vez un proyecto de una nueva penetración en Andalucía que discurría entre Puertollano y Córdoba con una línea de nueva construcción que hubiera acortado en 94,5 kilómetros la distancia entre Madrid y Córdoba o Sevilla. En 1912 llega a adjudicarse a José Carbonell la concesión un proyecto Puertollano-Córdoba diferente del anteriormente citado y que acortaba la longitud total del trayecto en 90 kilómetros. La construcción no fue aprobada hasta 1927 y si bien las obras llegaron a iniciarse, en junio de 1936 la empresa constructora declaró la quiebra y las obras fueron definitivamente suspendidas.

Desde 1970, todos los estudios realizados sobre la red ferroviaria española reconocían la saturación del paso de Despeñaperros, principal comunicación ferroviaria de Andalucía. «En la red española –dice García Valverde– hay una serie de puntos de estrangulamiento. El más importante es Despeñaperros: todas las mercancías y

viajeros procedentes o con destino a Andalucía tienen que pasar necesariamente por este punto y para ir a la parte occidental hay que dar un rodeo por Linares para llegar a Córdoba, Sevilla, lo que se evitará con la variante Brazatortas-Alcolea (Córdoba)».

La actual línea Madrid-Córdoba dispone de doble vía desde Madrid hasta Santa Cruz de Mudela y de vía única hasta Córdoba. Por consiguiente, en el tramo Santa Cruz de Mudela-Linares se concentra en vía única prácticamente todo el tráfico ferroviario entre Andalucía y el resto de España- Esta situación crea graves problemas de explotación ferroviaria ya que el número de trenes de viajeros y mercancías que normalmente utiliza esta vía es superior a la capacidad teórica de la línea: «que es la más saturada del mundo», según García Valverde.

Nuevo trazado

Entre las opciones para resolver este problema esta la posibilidad de duplicar la vía en el tramo de Santa Cruz de Mudela-Linares. Esta actuación, cuyo coste total sería de 51.000 millones de pesetas, cifra comparable a la de la variante, tiene la dificultad adicional de mantener el tramo Ventas de Cárdenas-Calancha, de 20 kilómetros de longitud, en vía única, ya que por problemas técnicos no resulta viable su desdoblamiento. Según el presidente de RENFE «esta medida hubiera dejado sin resolver el problema del rodeo para llegar a Andalucía: seguiríamos teniendo 100 kilómetros para llegar a Córdoba. Por otra parte, el terreno en Despeñaperros es tan difícil que hacer una nueva vía sería casi equivalente a la construcción de la variante que vamos a realizar. No es aconsejable, por lo tanto acometer tan costosa inversión cuando los resultados obtenidos son muy inferiores a los del nuevo trazado Brazatortas-Córdoba».

Estos resultados son el acortamiento de la distancia en 92 kilómetros y el incremento de la velocidad a 250 kilómetros hora, consiguiéndose así un espectacular ahorro en el tiempo de viaje. En efecto, las condiciones de diseño del trazado geométrico permitirán alcanzar velocidades de circulación de 250 kilómetros hora, excepto en el tramo Villanueva-Adamuz de 28 kilómetros en que por dificultades topográficas la velocidad máxima será de 200 kilómetros hora.

La nueva variante, de una longitud total de 104 kilómetros, enlaza con la actual Madrid-Ciudad Real-Badajoz en Brazatortas para, a partir de ese punto, discurrir por un nuevo trazado a través del Valle de Alcudia, la comarca de los Pedroches y Sierra

Morena, hasta alcanzar la línea actual Linares-Sevilla en Alcolea a unos 8 kilómetros al este de Córdoba.

Este trazado ha sido criticado desde algunos sectores por considerar que beneficia exclusivamente a Andalucía occidental, dejando a la parte oriental con el mismo problema de Despeñaperros. Es este sentido García Valverde afirma que «parte de Andalucía oriental también se va a beneficiar de la llegada a Córdoba desde Madrid en dos horas. Echando cuentas de lo que se tarde en llegar ahora y de lo que se va a tardar con la variante, va a ser mejor ir a Granada e incluso Almería por la nueva línea de Brazatortas que por Despeñaperros».

Los cuatro tramos

La adjudicación de las obras del tramo Brazatortas-Alcolea fue aprobado el pasado 17 de julio por el Consejo de Ministros por un total de 36.270 millones de pesetas. Los cuatro tramos en que se divide la variante se desglosan de la forma siguiente:

-Brazatortas-Conquista, de 37,2 kilómetros. Se incluyen cuatro túneles con una longitud total de 5.830 metros, tres viaductos de 1.410 metros de longitud total, diecisiete pasos a distinto nivel y la estación de Venta de la Inés. Presupuesto 11.645.176.012 de pesetas. Plazo de realización: 33 meses.

-Conquista-Villanueva, de 22,3 kilómetros. Comprende como obras más importantes la realización de un túnel de 750 metros, tres viaductos con una longitud total de 292 metros, quince pasos a distinto nivel y la construcción de las estaciones de Villanueva de Córdoba y Conquista. Presupuesto: 5.397.618.430 de pesetas. Plazo de realización: 39 meses.

-Villanueva-Adamuz, de 28,3 kilómetros. Consta de ocho túneles de 6.495 metros de longitud total, siete viaductos, seis pasos a distinto nivel y el apeadero de El Arroyo del Valle. Su cuantía se eleva 13.912.890.125 de pesetas y el plazo de realización será de 39 meses.

-Aldamuz-Alcolea, de 16,5 kilómetros. Se incluye un túnel de 1.875 metros, un viaducto de 420 metros, once pasos a distinto nivel y la estación de Adamuz. El importe será de 5.313.879 de pesetas y el plazo de ejecución de 29 meses.

Alta velocidad

Esta variante se completa con la actuación sobre la línea actual Madrid-Ciudad Real-Brazatortas, que será desdoblada y permitirá velocidades de 250 kilómetros hora, y el desdoblamiento y tratamiento de la línea Córdoba-Sevilla a 200 kilómetros hora. «Esta velocidad –dice García Valverde–, junto con la reducción del número de

kilómetros, permitirá que en 1992 se pueda hacer el trayecto Madrid-Sevilla en menos de tres horas. Este acceso tiene que estar terminado en 1991 para poder estar durante un año haciendo pruebas comerciales y semicomerciales, puesto que tienen que coincidir la realización de las obras civiles de infraestructura con la terminación de las locomotoras y de los trenes de las ramas automotoras e “intercitys” que va a ir a 250 kilómetros hora y de las locomotoras a 200 kilómetros hora».

Pero para que estas velocidades se puedan alcanzar es preciso emprender una serie de reformas en la actual infraestructura de nuestro ferrocarril. «En alta velocidad – dice el presidente de RENFE– la tecnología es básicamente la misma. La diferencia está en que la calidad de la construcción mucho mejor para que no se produzcan fallos en el terreno». Así, las traviesas serán mucho más pesadas y resistentes a movimientos laterales y los carriles, en vez de ser de 54 kilos por metro lineal serán de 60 kilos, más pesados y por tanto más resistentes no sólo a los movimientos dinámicos que produce el tren sobre el carril, sino a los que puedan producirse por el propio terreno. «En alta velocidad –sigue– el dogma que no se puede violar es el radio de las curvas: para ir rápido en ferrocarril lo único que se necesita es tener una vía perfectamente hecha y conservada, así como unas curvas que tengan entre 3.000 y 4.000 metros de radio. Con 3.000 metros se puede ir de 200 a 220 kilómetros hora con los trenes actualmente existentes, y con más de 4.000 se puede ir a la velocidad que pueda soportar la tecnología de tracción de las locomotoras».

Entre el conjunto de inversiones que también va a realizar el PTF se encuentra la variante de Guadarrama, también diseñada para 200-250 kilómetros hora. Esta variante permitirá una reducción generalizada del viaje desde Madrid a todo el nortenoeste de España, desde Galicia hasta Logroño y Navarra, ganando más de hora y cuarto de viaje. También se creará la variante Bilbao-Vitoria, que soluciona el cuello de botella de Orduña, enlazando en Vitoria con toda la red hacia Aragón, Cataluña y Levante. Sitúa a Vitoria a media hora de Bilbao, resolviendo un importante problema de transporte regional.

«Pero –dice García Valverde- quiero resaltar que en esto de la programación no se dan saltos en el vacío. El ferrocarril va evolucionando progresivamente y llega a la meta del 92 a través de pequeños logros que se están produciendo constantemente. De aquí al 92 se tienen que introducir una serie de mejoras que hagan que sea imperceptible el cambio día a día. Nosotros hemos partido de una verdad: el español medio considera el ferrocarril un chisme antiguo y lento. A partir de ahí estamos

cambiando no sólo la infraestructura y el material, sino la conducta y los hábitos de los empleados de RENFE, para así poder ofrecer nuevos servicios al cliente que le proporcionen mayor confort y calidad.

Mejora de servicios

Entre estos nuevos servicios destaca la instalación de teléfonos públicos para comunicar con cualquier abonado nacional o extranjero. También la suavidad en marcha se verá notablemente mejorada, lo cual, junto con un adecuado diseño interior de los trenes, aumentará el confort de los viajes. «Estamos también pensando –dice el presidente de RENFE– en hacer la instalación de ultimática y telecomunicaciones dentro del tren, es decir, hacer una especie de despachos de oficinas con telefax y ordenadores personales que puedan ser utilizados por el usuario».

Asimismo, está previsto que todos los trenes expresos tengan desde octubre aire acondicionado, así como la integración con la red Eurocity. Coches-guardería, vídeos, juegos y distintos canales de música son también algunos de los entretenimientos con que contará «el nuevo ferrocarril» porque, según García Valverde, «tenemos que conseguir ser competitivos, no sólo con el transporte terrestre, sino también con el avión».

Nuevos trazados e infraestructuras, así como mayor calidad y velocidad, son las medidas que se van a adoptar para que «ese chisme antiguo y lento» que es el ferrocarril español cambie de cara y nuestros caminos de hierro permitan que, en 1992, podamos ir en tren desde Madrid a la Expo-92 en tan sólo tres horas.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| | 11500 |
| Sílabas | 4881 |
| Palabras | 2254 |
| Oraciones | 86 |
| Párrafos | 27 |
| Oraciones cortas | 8 |
| Oraciones largas | 29 |
| Oraciones simples | 28 |
| Palabras largas | 681 |
| Sílabas por palabra | 2,16 |
| Palabras por oración | 26,20 |
| Oraciones por párrafo | 3,18 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 4 |
| Complejidad oracional (%) | 61 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 73 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,16) - 26,20 = 46,232$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 46,23 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1988

(Información publicada el 10 de diciembre de 1988, sección Economía)

El ancho de vía internacional se limita, de momento, a las nuevas líneas de alta velocidad

En seis meses RENFE debe informar sobre la posible ampliación a toda la red

El Gobierno acordó ayer introducir el ancho de vía internacional en la red ferroviaria española, operación que se limitará, por el momento, al nuevo trazado de alta velocidad que se construye entre Madrid y Sevilla y al que se proyecta entre Madrid, Barcelona y la frontera francesa de Port-Bou. En un plazo no superior a seis meses RENFE deberá presentar al Gobierno un estudio detallado sobre la progresiva transformación del resto de la red al ancho internacional.

Según afirmó el ministro de Transportes, José Barrionuevo, al término de la reunión del Consejo de Ministros lo avanzado de la nueva línea entre Madrid y Sevilla y el escaso tiempo dado a RENFE, apenas un mes, para elaborar un estudio sobre las repercusiones del cambio del ancho de vía de nuestra red ferroviaria son las razones por las que el Gobierno limita su decisión al trazado de alta velocidad.

La voluntad política del Ejecutivo expresada por Felipe González en la pasada cumbre hispano-francesa de Montpellier, es que toda la red ferroviaria española sea en el futuro de ancho europeo. Sin embargo, ayer el ministro Barrionuevo supeditó cualquier decisión en este sentido al contenido del informe solicitado a RENFE e insistió en numerosas ocasiones en que lo que ayer se aprobó afecta únicamente a los nuevos trazados de alta velocidad. El tramo de estas características entre Madrid y Sevilla entrará en funcionamiento en la primavera de 1992 y el de Madrid hasta Port-Bou, pasando por Barcelona, podría estar terminado para 1994 o 1995.

El informe que tiene que presentar RENFE en el plazo de seis meses deberá señalar con el máximo detalle, según Barrionuevo, el orden de preferencia por el que se irían transformando al ancho europeo, con referencia expresa a su dificultad técnica y coste económico. El ministro no quiso entrar en consideraciones sobre posibles plazos para la modificación de toda la red, aunque mantuvo el horizonte del año 2000 que señala el Plan de Transporte Ferroviario. Señaló que el Gobierno actuará con toda prudencia en este asunto, que calificó de «enorme trascendencia política y económica».

Las únicas cifras facilitadas por Barrionuevo son las ya conocidas de un coste de 21 millones de pesetas por kilómetro en la simple sustitución de ancho de vía y de 300 millones el kilómetro de vía por nueva electrificada.

La conexión de las líneas españolas de alta velocidad con las de la red portuguesa se hará por el trayecto Lisboa-Evora-Madrid que, junto con el Madrid-Port-Bou recibirá financiación comunitaria, al ser incluido en el nuevo Reglamento sobre ayudas económicas a proyectos de infraestructura del transporte aprobado por los ministros de la CEE en la noche del pasado jueves.

Una vez decidida la introducción del ancho europeo, 233 milímetros más estrecho que el español de 1,668 metros, queda abierto el camino para que RENFE adjudique su contrato de material de alta velocidad, lo que se producirá la próxima semana.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 2562 |
| Sílabas | 1079 |
| Palabras | 511 |
| Oraciones | 14 |
| Párrafos | 8 |
| Oraciones cortas | 0 |
| Oraciones largas | 10 |
| Oraciones simples | 4 |
| Palabras largas | 172 |
| Sílabas por palabra | 2,11 |
| Palabras por oración | 36,50 |
| Oraciones por párrafo | 1,75 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 66 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 77 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,11) - 36,50 = 39,047$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|---|
| 39,04 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1989

(Información publicada el 3 de octubre 1989, sección Economía)

*Los Reyes presidieron la colocación del primer tramo de ancho europeo para el TAV
El coste de Madrid-Sevilla supera un 325 por 100 lo presupuestado en el PTF*

Sus Majestades los Reyes presidieron ayer en la localidad madrileña de Parla el acto de colocación del primer sector de la vía de ancho internacional para el Tren de Alta Velocidad que unirá Madrid con Sevilla en 1992. En una rueda de Prensa celebrada posteriormente, el ministro de Transportes, José Barrionuevo, afirmó que el coste de la línea Madrid-Sevilla ascenderá a 260.000 millones de pesetas, y que el Gobierno se inclina a hacer dos salidas del TAV hacia Francia.

Don Juan Carlos y Doña Sofía llegaron a la localidad madrileña de Parla pocos minutos después de las diez de la mañana, y fueron recibidos por José Barrionuevo, Ana Tutor, Joaquín Leguina, José Bono y José Rodríguez de la Borbolla (presidentes de las Comunidades autónomas por las que pasará el TAV Madrid-Sevilla), entre otras personalidades. Tras el acto protocolario de demostración de cómo se colocan las vías (Don Juan Carlos participó personalmente en dicha acción), José Barrionuevo destacó su importancia, no sólo por ser el primer tramo del TAV, sino por el hecho de hacerse en ancho internacional.

Posteriormente, los Reyes visitaron una exposición sobre el nuevo trazado Madrid-Sevilla, tras lo cual terminó el acto.

Momentos después, el ministro de Transportes ofreció una rueda de Prensa para informar del estado de las obras en la nueva línea, así como de la evolución del Plan de Transporte Ferroviarios. Barrionuevo afirmó que el tramo entre Madrid y Sevilla está realizado en dos terceras partes, y que el grado de cumplimiento de las obras es bastante elevado. Concretamente, el tramo Getafe-Córdoba, financiado por la Dirección General de Infraestructuras con presupuesto del Ministerio de Transportes, estará terminado para abril de 1991. Córdoba-Sevilla y Madrid-Getafe serán concluidas poco después, para comenzar la explotación comercial en 1992.

Barrionuevo citó tres excepciones a la buena marcha de las obras: la primera, la penetración del TAV en Madrid, primer kilómetro del trayecto aún sin adjudicar. A continuación, la variante y nueva estación de Ciudad Real, y el problemático paso por Puertollano.

El coste total de las obras para la línea Madrid-Sevilla, dijo el ministro, asciende a 260.000 millones de pesetas (poca más de 500 millones por kilómetro), cifra bastante alejada de las previsiones iniciales, que apuntaban a un coste de 80.000 millones de pesetas.

Según Barrionuevo, la segunda línea por importancia, que unirá Madrid-Barcelona y constituirá uno de los ejes principales del PTF, tendrá un coste por kilómetro aproximado al del tramo Madrid-Sevilla. Tras poner como ejemplo de participación privada en las grandes obras de infraestructura la construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha, el ministro dijo que sí estaba previsto que existiera financiación privada el TAV Madrid-Barcelona. En este sentido, anunció que la construcción de la sociedad promotora con capital privado se ha retrasado a causa de las elecciones. Barrionuevo dudó de que los empresarios quisieran participar en otras líneas, dada la menor rentabilidad que supondría su explotación.

En cuanto a la del TAV Madrid-Sevilla, el presidente de RENFE, Julián García Valverde, dijo que se situaría en los mismo niveles que la registrada el París-Lyon (siempre que no se tenga en cuenta el coste de infraestructura), y expresó su convencimiento de que se producirá, igual que sucedió en Francia, un fuerte salto de la demanda del avión hacia el tren. Barrionuevo y García Valverde coincidieron en que el billete del TAV tendrá el mismo precio que cualquiera de los actuales trenes rápidos de RENFE, por lo que descartaron que el nuevo tren se vaya a convertir en un transporte de élites, «ya que se trata –dijo el presidente de RENFE– de llenar 381 plazas de un tren que tendrá una frecuencia muy grande».

En cuanto a la unión de España a la Red Europea de Alta Velocidad, José Barrionuevo aseguró que el Gobierno es partidario de utilizar dos vías de acceso a Francia: por el País Vasco y Cataluña.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 3402 |
| Sílabas | 1392 |
| Palabras | 671 |
| Oraciones | 21 |
| Párrafos | 10 |
| Oraciones cortas | 1 |
| Oraciones largas | 10 |
| Oraciones simples | 6 |
| Palabras largas | 190 |
| Sílabas por palabra | 2,07 |
| Palabras por oración | 31,95 |
| Oraciones por párrafo | 2,10 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 5 |
| Complejidad oracional (%) | 65 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 70 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,07) - 31,95 = 46,09$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|---|
| 46,09 (2°. grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1990

(Información publicada el 5 de mayo de 1990 en las páginas 46 y 47, sección Madrid)

Felipe González presenta un plan de obras para mejorar el transporte

Casi 200.000 millones de pesetas para mejora de accesos y 197.500 millones para infraestructuras y material móvil ferroviario recibirá Madrid según el Plan de Transportes, que con un plazo de cuatro años, aprobó ayer el Consejo de Ministros. «Es sólo el esqueleto –dijo Rosa Conde– en el que se encajarán otros planes futuros para mejorar la vida cotidiana de las grandes ciudades». El tan traído y llevado «Plan Felipe» se ha disuelto como el humo y se convertido en un plan para las grandes urbes. Las actuaciones que se prevén en los accesos a Madrid no muestran prácticamente ninguna novedad respecto a las que estaban ya firmadas.

Así, por ejemplo, los cierres definitivos de los cinturones de circunvalación (M-30 y M-40) se han venido dando por hechos desde hace años. Ahora se demuestra que había proyectos pero no dinero.

La ayuda económica al transporte público anunciada ayer centra básicamente en la mejora del servicio de trenes de cercanías, que es, efectivamente muy necesaria, pero que tampoco significa una novedad mientras se dejan en el tintero buenas renovaciones de la red de metro de autobús.

La necesidad de diálogo con los Ayuntamientos y Comunidades autónomas la remarcó en varias ocasiones la portavoz del Gobierno mientras afirmó que en este plan, que afectará aproximadamente a dieciocho millones de españoles (principalmente de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga), se invertirán más de un billón y medio de pesetas de los que el 63 por ciento corresponde a la Administración Central y se desarrollará en cuatro años, de 1990 a 1993.

Las actuaciones concretas en las carreteras de acceso a Madrid las centró el ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz Cosculluela, en el cierre definitivo de la M-30, Sinesio Delgado, construcción total de la M-40, realización de algunos tramos de la M-50 y su diseño completo y actuaciones puntuales, como la variante de Alcobendas a San Sebastián de los Reyes o el nuevo acceso al Aeropuerto de Barajas. «A esta inversión –dijo– hay que añadir las autovías de todas la red radial que llega a la capital y que es una forma de mejorar los accesos».

«Con este plan culminamos un esfuerzo de coordinación que permite una auténtica política de transporte, tanto público como privado. Mejoramos la infraestructura,

pero también incentivamos el uso del transporte público» afirmó Javier Sáenz Cosculluela.

Las actuaciones, como ya hemos indicado, no presentan prácticamente ninguna nueva realización. «La causa –dijo el ministro– es que en algunos casos hasta el momento se han estado haciendo proyectos, pero se carecía de presupuestos. Con este plan contamos ahora con el dinero necesario para su realización».

Por su parte, el ministro de Transporte, José Barrionuevo, realizó como uno de los aspectos más importantes el que «se realiza un plan con la concepción de los transportes de una forma coordinada. Por eso, junto a las nuevas vías de acceso por carretera se incluye una potenciación excepcional del ferrocarril de cercanías. Todas las ciudades que cuentan con este servicio se verán beneficiadas con mayor número de usuarios. En Madrid, pese a que en un año y medio se ha duplicado la oferta, la demanda ha crecido aún más, y en los últimos tiempos se han notado esas deficiencias. Por ello, se hará un esfuerzo mayor para adquirir nuevo material móvil y sacar el máximo rendimiento posible con la infraestructura existente».

«Actualmente –dijo Barrionuevo– está en curso la adquisición de 100 unidades, de las que 25 están en servicio. Con este plan se prevé contar con otros 200 trenes adicionales, entre los convencionales y los de dos pisos». Tampoco la entrada en funcionamiento de unidades de dos pisos son una novedad, puesto que ya RENFE habló hace casi un año de la posibilidad de que el pasado verano este tipo de unidades estuviera funcionando en las líneas de Parla y Fuenlabrada, que son las que más aglomeración de viajeros sufren y las que han causado mayores protestas por parte de los usuarios.

«Para la adquisición de las nuevas unidades –dijo el Ministro de Transportes– se formará una comisión conjunta entre los ministerios de Industria y Transporte para determinar las empresas a las que se realizarán los pedidos. La oferta actual de plazas, en ambos sentidos de la marcha, es actualmente de 88.000 y con este plan se pasará a 217.000».

«Se mejorará –añadió– la frecuencia. Así, del Corredor del Henares se llegará en 5 minutos en hora punta. En el tren de Móstoles, cuya frecuencia es ahora de cinco minutos hora punta, se pasará a tres minutos, igual que en Fuenlabrada, y a cuatro minutos en el de Parla. Se acondicionará la vía hasta Alcalá, se hará la tercera vía de Pitis a Pinar (en la zona noroeste), y se prolongará las vías de Parla y Alcorcón hasta el centro de las ciudades».

Este extremo sí significa una novedad, ya que hasta el momento se rodeaba las poblaciones y sus habitantes necesitaban, en algunas ocasiones, otros medios de transporte para acercarse hasta la estación. En el caso de Alcorcón se realizará un subterráneo.

«Estas nuevas inversiones –dijo José Barrionuevo– suponen 91.000 millones en infraestructura y 106.500 millones en material móvil. También hay otras actuaciones sin consignación presupuestaria, como es el caso del Pasillo Verde, en el que Ayuntamiento y RENFE realizan una actuación urbanística que permite la financiación del subterráneo, vía y túnel de Méndez Álvaro. El sistema de Cercanías experimentará por tanto mejoras dignas de destacar para atender la demanda y así evitar el uso del automóvil particular».

El Plan de Transporte para Madrid hace pues de proyectos esperados hace tiempo, aunque ahora fijados en un presupuesto. «Si algo –dijo la portavoz del Gobierno– que deseamos afrontar en consenso y diálogo con Ayuntamientos y Comunidades autónomas».

El alcalde de la capital, Agustín Rodríguez Sahún, evitó ayer hacer una valoración definitiva del Plan presentado por el Gobierno ya que desconocía con precisión su contenido. «No obstante –afirmó–, no oculto que hay una operación de imagen del Gobierno socialista, aunque esto no me importa si salen beneficiados los madrileños».

El alcalde reconoció que el denominado Plan de Transporte es en muchos casos «únicamente un soporte económico para convenios, acuerdos y actuaciones que ya estaban firmadas pero que carecían de financiación».

Rodríguez Sahún dijo que la próxima semana, una vez que conozca con detalle el contenido del Plan, «haré una valoración definitiva», «Madrid –añadió– tiene un gran déficit de infraestructuras y si alguna queda sin cubrir saldré a denunciarlo públicamente».

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 6281 |
| Sílabas | 2638 |
| Palabras | 1255 |
| Oraciones | 47 |
| Párrafos | 20 |
| Oraciones cortas | 6 |
| Oraciones largas | 15 |
| Oraciones simples | 10 |
| Palabras largas | 435 |
| Sílabas por palabra | 2,10 |
| Palabras por oración | 26,70 |
| Oraciones por párrafo | 2,35 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 2 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 66 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 78 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,10) - 26,70 = 49,47$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 49,47 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |

Año 1991

(Información publicada el 15 de marzo de 1991 en las páginas 54 y 55, sección Regiones)

González y Guerra se construyen el TAV Madrid-Sevilla a espaldas de la CE

La primera línea española, completamente aislada de la red europea

La llegada a España del Tren de Alta Velocidad a través de la línea Madrid-Sevilla ha sorprendido en medios políticos y económicos por la aparente incoherencia que supone empezar la implantación de TAV en dirección sur y no hacia el norte, por donde este tipo de transporte podría enlazar con la red europea y alcanzar mayor rentabilidad. Fuentes del propio Ministerio de Transportes han declarado a ABC que se escogió la opción andaluza por razones políticas y «porque así lo prometió Antonio Guerra», motivo, al parecer, suficiente para que el Gobierno haya dado prioridad a este proyecto y gastado en él tres veces más de lo previsto.

El Tren de Alta Velocidad español nació formalmente en abril de 1987, cuando el Gobierno aprobó en Consejo de Ministros el Plan de Transporte Ferroviario (PTF), para el que se previó una inversión de 2,5 billones de pesetas. Se presentó entonces como «estrella» de PTF la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, que, según los anuncios oficiales, reduciría a la mitad el tiempo que actualmente en ese recorrido los trenes más rápidos y en la que el Gobierno ha gastado ya 300.000 millones de pesetas. Al margen de nuevos incrementos, hay que sumar ahora los costes de reparación del hundimiento, esta misma semana, de una parte del trazado entre Córdoba y Sevilla, concretamente en el kilómetro 464 de la actual línea Madrid-Cádiz que discurre prácticamente paralela en este punto del trazado del TAV.

Con este proyecto se concretó además la decisión histórica de instalar por primera vez en España el ancho de vía europeo. Según RENFE, la CE ha aportado algo menos de la mitad del coste total, unos 125.000 millones, de los que 41.870 han sido para la compañía ferroviaria estatal y 63.959 para el Ministerio de Transportes.

La creación de un nuevo trazado (por Brazatortas en vez de por Despeñaperros) supone la reducción de cien kilómetros de trayecto, aunque esta obra ya estaba en curso para el tráfico ferroviario ordinario antes que se empezara a construir el TAV. A más largo plazo, se proyecta la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, que, de acuerdo con las todavía vagas previsiones, debería estar terminada en 1995, y el ramal desde Brazatortas a Portugal, promovido sobre todo por las reivindicaciones lusas. Otras

posibles líneas, hoy por hoy, son ideas confusas, aunque los responsables de Transportes han expresado también su voluntad de enlazar Francia y Portugal a través de Irún y Valladolid, y Madrid con Valencia. También se prevé un ramal Madrid-Valladolid y otro Alicante-Valencia-Barcelona.

Una «pata» aislada

Sin embargo, en medio económicos y políticos han creado recelo los planes gubernamentales por lo «inexplicable» que en opinión de muchos resulta el hecho de que la primera línea del TAV en España sea una «pata» aislada hacia el sur, sin posibilidad inmediata de conexión con Europa. Por qué se dejaron a un lado las opciones Madrid-Barcelona-Portbou y Madrid-Irún no alcanzan a entenderlo, y así lo han denunciado, numerosos empresarios y parlamentarios.

Fuentes del Ministerio de Transportes han reconocido a ABC que el comenzar por la línea Madrid-Sevilla fue «una determinación del Consejo de Ministros cuyas motivaciones últimas sólo conocen bien, por tanto, los miembros del Gobierno». Asimismo, estas fuentes comentan que «lo que está claro es que hubo una promesa de Alfonso Guerra, quien dijo públicamente que se construiría el TAV Madrid-Sevilla, y que, a la postre, se ha construido». En los medios consultados se admite también que «se trató fundamentalmente de una decisión política, adoptada por el presidente del Gobierno, Felipe González, y el actual vicesecretario general del PSOE, Alfonso Guerra, aunque hay que tener en cuenta que no influyó en ella la idea de conexión con Francia, ya que primero se decidió construir el TAV y luego se optó por el ancho de vía europeo. Quiere esto decir que en la determinación inicial del Gobierno no fue fundamental el interés en una unión internacional, ya que no se sabía entonces con qué ancho de vía se construiría». «Además –añaden– el proyecto para ese trayecto estaba ya muy avanzado y suponía menos dificultades políticas que la opción Portbou o la opción Irún».

En medios de RENFE se opina, sin embargo, que el hecho de que se escogiese la línea de Sevilla se debió a «razones técnicas más que de otro tipo». En este sentido, se aduce que «el problema básico era el “cuello de botella” de Despeñaperros, ya que todos los trenes entran a Andalucía por este lugar, con lo que cualquier incidente en la vía dejaría a una región aislada por ferrocarril. Por eso se planeó el nuevo acceso de Brazatortas, y para aprovecharlo, el paso del TAV». En cuanto al espectacular encarecimiento del proyecto, que ha pasado de 70.000 millones a 300.000, se debe, según RENFE, a que «esta línea se ha ido perfeccionando. Es lo mismo que cuando

un ciudadano piensa en comprarse un utilitario y acaba adquiriendo un coche deportivo después de sopesar los pros y los contras».

«Un capricho caso»

El diputado nacional de Unión Valenciana Juan Oliver ha declarado a este diario que la política seguida por el Gobierno socialista en la implantación del TAV ha sido «desastrosa». «Estoy seguro –dice Oliver– de que si Alfonso Guerra y Felipe González hubieran sido valencianos la primera línea de alta velocidad se habrá proyectado entre Madrid y Valencia». El trayecto Madrid-Sevilla, según el diputado de UV, «no será nunca rentable. Había una opción clara para obtener beneficios en el “triángulo de oro”, es decir, Madrid, Barcelona y Valencia. En el eje mediterráneo hay una población densa, hay industria y, por tanto, hay futuro. La opción adoptada por el Gobierno es política y arbitraria; se trata de un capricho de Felipe González y de Alfonso Guerra que, como tantos otros, va a terminar siendo muy caro para el bolsillo de los españoles por una razón evidente: al no producir beneficios la línea, habrá que pagar lo que se llama “precio político”».

Argumenta también Oliver que «lo lógico es empezar por proyectos rentables para que luego los beneficios reviertan en los que no lo son. No cabe duda de que la línea Madrid-Sevilla, como cualquier otra, tiene interés social, pero sería mejor comenzar por las que son más viables». El parlamentario valenciano añade que «estudios franceses instan a las autoridades españolas a dar preferencia al litoral mediterráneo, porque ellos se plantean que desde Marsella pueden conectar a un tiempo con Cataluña a través de Portbou son. No cabe duda de que la línea Madrid-Sevilla, como cualquier otra, tiene un interés social, pero sería mejor comenzar por las que son más viables». El parlamentario valenciano añade que «estudios franceses instan a las autoridades españolas a dar preferencia al litoral mediterráneo, porque ellos se plantean que desde Marsella pueden conectar a un tiempo con Cataluña a través de Portbou y con Italia. También hay otro informe muy documentado de la Cámara de Comercio de Valencia en el que se dan razones de peso para cambiar el enfoque». Según Juan Oliver, «se han comprado veinticuatro unidades de TAV cuando sólo se van a necesitar, a lo sumo, once. Las otras trece nos las tendremos que comer. Toda la política del Ejecutivo en torno al Tren de Alta Velocidad es un error histórico y un capricho político que nos va a salir muy caro».

«Otro Valle de los Caídos»

En esta misma línea, el parlamentario del Partido Popular Felipe Camisón considera que «el TAV Madrid-Sevilla es el Valle de los Caídos de Felipe González, pues se está construyendo sin criterios de rentabilidad y todo esto, por supuesto, lo sufraga el contribuyente. Además, los socialistas se han olvidado de buscar las vías de financiación menos gravosas».

Por otra parte, el propio Felipe Camisón ha presentado ante la Cámara Baja una batería de preguntas ante el desprendimiento de tierras que ha tenido lugar en las inmediaciones de Almodóvar (Córdoba). El diputado popular ha lamentado el desprendimiento de tierras pero se extraña de la falta de previsión por parte del Ministerio de Transportes ante, al parecer, la existencia de oquedades. Sus preguntas, por lo tanto, van encaminadas a que el Gobierno justifique la falta de previsión en la infraestructura de dichas obras, que cree son debidas a las «prisas».

Promesas en el País Vasco

En cuanto a la «opción útil», fundamental para que el TAV llegue a medio plazo desde Francia a Portugal, es, lógicamente, la que defiende a capa y espada el Partido Nacionalista Vasco. Para el diputado Eduardo Vallejo, en el Tren de Alta Velocidad que se está diseñando han tenido un peso específico las directrices políticas del PSOE.

| LEGILIDAD DEL TEXTO | |
|--|------|
| Caracteres | 7138 |
| Sílabas | 2963 |
| Palabras | 1452 |
| Oraciones | 50 |
| Párrafos | 16 |
| Oraciones cortas | 4 |
| | 21 |
| Oraciones simples | 9 |
| Palabras largas | 415 |
| Sílabas por palabra | 2,04 |
| Palabras por oración | 29,4 |
| Oraciones por párrafo | 3,12 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 5 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 69 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 70 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,04) - 29,4 = 50,51$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 50,51 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1992

(Información publicada el 22 de abril de 1992 en la página 49, sección Diario de la Expo'92)

Los Reyes, aclamados en Sevilla, regresaron a Madrid a bordo del Tren de Alta Velocidad

Don Juan Carlos condujo el AVE durante casi todo el trayecto

La Familia Real, a excepción de la Infanta Elena, partió ayer de la Estación de Santa Justa de Sevilla con destino a Madrid en el tren de Alta Velocidad Española (AVE), que salió pasadas las cuatro de la tarde de la capital hispalense. En el andén de la estación despidieron a los miembros de la Familia Real el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves; el ministro de Relaciones con las Cortes, Virgilio Zapatero, y el alcalde de Sevilla, Alejandro Rojas Marcos.

Tras inaugurar la Exposición Universal de Sevilla y ayer la nueva sede del Ayuntamiento. Los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía partieron de Sevilla a Madrid en un tren de Alta Velocidad extraordinario, que ayer puso sus servicios al público y será utilizado por las distintas autoridades. Don Juan Carlos condujo el tren durante casi todo el trayecto desde la capital andaluza hasta Madrid.

Esta es la primera vez que la Familia Real viaja en el tren de Alta Velocidad Española, que ayer realizó su primer viaje comercial, uniendo Madrid y Sevilla en menos de tres horas. Los Reyes, el Príncipe Felipe y la Infanta Cristina viajaron acompañados del ministro de Transportes, José Borrell, y de la presidenta de RENFE, Mercé Sala.

La Familia Real, a excepción de la Infanta Elena, que partió el pasado lunes de Sevilla para viajar a Estados Unidos donde asistirá a unos actos programados con motivo de la semana española, fue despedida por el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, el ministro de Relaciones con las Cortes, Virgilio Zapatero, y el alcalde de Sevilla, Alejandro Rojas Marcos.

Los Reyes de España concluyeron ayer su estancia de dos días en Sevilla con la visita al Palacio de San Telmo, que está siendo rehabilitado como sede de la presidencia de la Junta de Andalucía, y una recepción con 400 representantes de la vida política y social andaluza.

Don Juan Carlos y Doña Sofía, acompañados por el Príncipe de Asturias y la Infanta Cristina, fueron acogidos con aplausos por varios cientos de personas congregadas en los alrededores de palacio.

En el interior, el Rey descubrió una placa en la que se lee «SS. MM. los Reyes visitaron este palacio con motivo de la inauguración de la Exposición Universal, Sevilla, 1992».

En la recepción que se celebró a continuación en el Salón de los Espejos, los Reyes conversaron con representantes de la Iglesia, los empresarios y la aristocracia de Sevilla, además de políticos y muchas de las autoridades que asistieron a la inauguración de la Expo. Entre los invitados se encontraban el ex presidente de la Junta, José Rodríguez de la Borbolla, y el arzobispo de Sevilla, Carlos Amigo, que en septiembre de 1989 firmaron el convenio por el que la Iglesia cedió este palacio, uno de los edificios más representativos de la ciudad, a la Junta de Andalucía.

También acudieron al acto los duques de Alba, el torero Manolo Vázquez, el presidente de los empresarios andaluces, Manuel Otero, el presidente de la Comisión del V Centenario, Luis Yáñez, los ministros José Antonio Griñán y Virgilio Zapatero, y portavoces de la oposición en el parlamento andaluz.

La Familia Real visitó asimismo las nuevas instalaciones de Ayuntamiento de Sevilla, dónde Don Juan Carlos recibió el bastón de mando y las Llaves de la Ciudad, y descubrió una placa conmemorativa. Tras saludar a los miembros de la corporación municipal, El Rey pronunció un breve discurso en el que se refirió a la capital andaluza como una ciudad «hospitalaria y maravillosa».

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 2939 |
| Sílabas | 1273 |
| Palabras | 611 |
| | 19 |
| Párrafos | 12 |
| Oraciones cortas | 0 |
| Oraciones largas | 11 |
| | 9 |
| Palabras largas | 187 |
| Sílabas por palabra | 2,08 |
| Palabras por oración | 32,15 |
| Oraciones por párrafo | 1,58 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 3 |
| Voz pasiva (%) | 9 |
| Complejidad oracional (%) | 65 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 74 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,08) - 32,15 = 45,27$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 45,27 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1993

(Información publicada el 8 de noviembre de 1993 en las páginas 38 y 39, sección Economía)

RENFE: Vía libre para reducir un tercio su plantilla

Para Mercé Sala, los problemas de RENFE se reducen básicamente a tres: una deuda de 1,1 billones, un negocio –el ferroviario– en pleno declive y un modelo de relaciones laborales que no existe en ninguna otra empresa de España. La conjunción de estos tres factores tiene como consecuencia una permanente «sangría» para las arcas del Estado, que el año que viene aportará al tren, sólo para cubrir su déficit, 225.000 millones. Sin embargo, fuentes de la propia compañía consideran que el último de los problemas, el laboral, es el más grave, con una plantilla sobredimensionada, desequilibrada geográficamente y unos sindicatos que históricamente han utilizado la empresa como «escaparate» para la negociación del sector público.

El año pasado RENFE llevó a cabo un plan de jubilaciones anticipadas, pactado con los sindicatos, y que supuso la eliminación de 5.500 puestos de trabajo. De esta manera, y junto con las bajas vegetativas, la plantilla de la compañía se ha situado en 41.500 personas. Sin embargo, y a pesar de que ya casi nadie se acuerda de que RENFE tuvo 130.000 empleados a principios de los años setenta, desde la dirección se insiste en que la plantilla de la compañía está todavía sobredimensionada.

Blas Alascio, director general de Recursos Humanos, considera que todavía es pronto para aventurar una cifra de excedentes.

Ésta, según él, no se considera hasta que las diferentes unidades de negocio hayan cuantificado en el plan de empresa 94-98 sus necesidades de personal. Sin embargo, otras fuentes de la compañía aseguran que con la política de la empresa de ir eliminando los servicios en aquellas líneas deficitarias en las que no hay demanda, los excedentes sobre la plantilla actual podrían ser de hasta un 30 por 100.

Asimismo, la empresa tiene un grave problema de desequilibrio geográfico, debido a la falta de movilidad de su personal, que en algunas ocasiones ha obligado a la dirección a contratar gente para cubrir vacantes en un sitio cuando en otro sobran empleados. Sin embargo, según Alascio, este problema está en vías de solucionarse. Así, la empresa está llevando a cabo, con el visto bueno de los sindicatos, un plan

para «acoplar» 5.517 trabajadores excedentes. Además, la dirección quiere negociar con las centrales una nueva norma de movilidad geográfica.

El exceso de personal tiene también un efecto negativo en las cuentas de la empresa, que el año que viene tendrá unos gastos de personal de 177.000 millones de pesetas, sólo 5.000 millones menos que los ingresos que se esperan por el negocio ferroviario en sí. Según la empresa, los costes salariales son demasiado elevados y la productividad muy baja. Un ejemplo en el que desde RENFE se ha hecho hincapié en los últimos días es el de los maquinistas. Un colectivo donde el sueldo medio mensual es de 350.000 pesetas brutas, con una jornada de trabajo de veinte horas semanales. A pesar de ello, los sindicatos «arrancaron» a la dirección para este año una subida del 4 por 100, aunque desde el Ministerio de Economía ya se ha avisado que el incremento en los próximos años será nulo.

«Buque insignia»

La empresa insiste en que la actitud sindical ha tenido mucho que ver en esta situación. Mientras, los propios sindicatos reconocen que RENFE ha sido históricamente el «buque insignia» de la negociación colectiva, donde se han desarrollado las «peleas» más duras entre el Gobierno y CC.OO. y UGT. No en vano, RENFE es la compañía, tanto pública como privada, con mayor afiliación sindical de España (un 76 por 100) con colectivos, como el de maquinistas, donde la afiliación supera el 90 por 100. El comité de empresa está compuesto por seis miembros de UGT, cinco de CC.OO., dos de Semaf y uno de la CGT.

Esta circunstancia ha hecho, según asegura Blas Alasco, que hasta hace muy poco hubiera un claro divorcio entre los trabajadores y los objetivos de gestión de la compañía, lo que repercutirá negativamente sobre el servicio que se presta a los usuarios y sobre los propios resultados económicos.

Otro factor añadido es la infinidad de normas laborales que hasta hace tan sólo unos meses comprometieron a no convocar ninguna huelga sin antes someter el problema al análisis de una comisión de conflictos, formada a partes iguales por empresa y representantes de los trabajadores.

El último convenio, además, incluía la derogación de la antigua normativa laboral, introduciendo una nueva, mucho más sencilla y flexible, que permite a la empresa adaptar mejor los recursos humanos a sus necesidades.

AVE y Cercanías

Sin embargo, los avances que realiza RENFE en la gestión de su plantilla no ocultan la realidad de un negocio, el ferroviario, en el que es muy difícil ganar dinero, no sólo en España, sino en otros países.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 3879 |
| Sílabas | 1663 |
| | 794 |
| Oraciones | 31 |
| Párrafos | 14 |
| Oraciones cortas | 4 |
| Oraciones largas | 13 |
| Oraciones simples | 7 |
| | 247 |
| Sílabas por palabra | 2,09 |
| Palabras por oración | 25,61 |
| Oraciones por párrafo | 2,21 |
| | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 4 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| | 60 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 74 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,09) - 25,61 = 51,19$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|--|
| 51,19 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1994

(Información publicada el 24 de marzo de 1994 en la página 68, sección Madrid)

*RENFE ofrece sus trenes más modernos como alternativa a los atascos de la N-VI
Nuevas unidades de dos pisos recorren ya la línea Atocha-Villalba.*

Madrid. Javier González.

La presidente de RENFE, Mercé Sala, presentó ayer los nuevos trenes de dos pisos automotrices (no necesitan ser arrastrados por locomotoras) que, con 366 plazas, música ambiental, megafonía interior, teleindicadores de destino, hora y temperatura y aire acondicionado, les convierten en unos de los más modernos del mundo, según la compañía. Cuatro de estas unidades van a circular desde hoy por la línea C-8 (Atocha-Villalba).

La principal innovación de estos trenes de dos pisos (denominados UT 450/451) respecto a los que ya circulan por nuestra red ferroviaria desde hace varios años es que son automotrices, es decir, no necesitan máquinas o locomotoras que les arrastren. Disponen de 128 plazas sentadas y 238 de pie, por lo que en una hora pueden circular por esta línea de Atocha-Villalba más de 11.000 viajeros. Actualmente es utilizada por 30.000 viajeros al día. Estas unidades son idóneas sólo para recorridos superiores a 30 minutos, en las que la distancia entre estaciones es superior a 4 kilómetros y el número de paradas es escaso.

“Los nuestros, los mejores”

Mercé Sala subrayó que sólo en París hay trenes como éstos, “aunque los nuestros son los mejores”, la presidenta de RENFE realizó un viaje en una de estas unidades acompañada, entre otros, del director de Cercanías, Abelardo Carrillo (que no le gustó que algunos cristales del tren tuvieran “chorreras”), y del gerente de Cercanías de Madrid, Pedro Sanz. Durante el recorrido fueron subiendo al tren algunos alcaldes (el de Galapagar y Collado Villalba) y concejales (de Torreloayón y Las Rozas) de los municipios por donde discurre la línea C-8. En El Escorial esperaban el concejal de Personal de su Ayuntamiento (el alcalde se encontraba, al parecer, enfermo), y el alcalde de San Lorenzo de El Escorial, el único que se atrevió a dar dos besos a la presidenta.

En la estación de El Escorial fue presentada al Plan Integral de mejoras de esta línea, en la que RENFE ha invertido desde hace cuatro años 3.319 millones de pesetas en

infraestructuras. Actualmente se ejecutan obras por valor de 1.982 millones y están previstas mejoras por 465 millones, según la compañía.

Más empresas y viviendas

Entre las obras que se están realizando hay que destacar las llevadas a cabo en las estaciones de Las Matas y Villalba. La propia Mercé Sala comprobó en Las Matas la necesidad de recrecer los andenes y, gracias a un ágil salto, pudo bajar del tren. Bastante más esfuerzos tuvo que realizar la concejala de Transportes de Torrelodones, Isabel Ramos, para subir al vagón. “Las piernas las enseño cuando yo quiero”, dijo entre sonrisas de los asistentes.

RENFE justifica este Plan Integral porque la zona Noroeste de la región ha experimentado un aumento notable de su población, debido a la existencia de nuevas empresas y polígonos industriales, viviendas, urbanizaciones, universidades, superficies comerciales y centros de ocio.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 2497 |
| Sílabas | 1048 |
| Palabras | 502 |
| | 22 |
| Párrafos | 10 |
| Oraciones cortas | 4 |
| Oraciones largas | 8 |
| Oraciones simples | 5 |
| | 160 |
| Sílabas por palabra | 2,08 |
| Palabras por oración | 22,81 |
| Oraciones por párrafo | 2,20 |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 8 |
| Voz pasiva (%) | 3 |
| | 52 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 75 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,08) - 22,81 = 54,61$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/Mensaje Población)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 54,61 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1995

(Información publicada el 26 de diciembre de 1995 en la página 76, sección Sucesos)

Dos muertos y ocho heridos al caer por un puente en Jaén el expreso «Estrella de Gibralfaro»

El tren se precipitó desde una altura de veinte metros mientras los pasajeros dormían. Horas después, un TALGO sufrió otro accidente en la misma zona, donde llovía con intensidad

La Nochebuena pudo acabar en catástrofe en el desfiladero de Despeñaperros en la provincia de Jaén, aunque por inmensa fortuna, que algunos creen un milagro, sólo que hay que lamentar la vida de dos personas y heridas en otros ocho pasajeros. El siniestro tuvo lugar a las cuatro de la madrugada entre los pueblos Venta de Cárdenas y Las Correderas, en un lugar conocido como El Salto del Fraile, donde el tren expreso «Estrella de Gibralfaro» se precipitó al vacío por un puente, que se alza a unos veinte metros de la superficie. La causa fue un corrimiento de tierra, provocado por las inmensas lluvias que caen estos días por toda la zona.

El tren expreso «Estrella de Gibralfaro» 3997, que cubre la ruta Barcelona-Málaga-Sevilla, se precipitó al vacío a la altura del punto de la vía férrea 271.600, como ya se dice al principio de estas líneas, a causa de un corrimiento de la tierra, por las torrenciales lluvias que han caído sobre esta área en estos últimos días.

El golpe fue espectacular hasta el punto de que la máquina se salió de la vía y como una flecha cayó en vertical por el abismo arrastrando a su paso el primer coche de la composición, un vagón que transportaba automóviles.

Salvados por un vagón

Se da la circunstancia, de ahí que el siniestro haya sido calificado de milagroso, de que la máquina se precipitó por un puente de unos veinte metros de altura y que el segundo vagón cayó también en picada quedando clavado en vertical y a modo de enlace entre éste y el puente, lo que frenó la caída de los seis vagones restantes donde iban los viajeros.

Dado que en la zona existen varios pueblos, pronto se conoció el siniestro y el lugar se pobló de inmediato de ambulancias, coche-patrulla de la Policía Nacional y Local, Bomberos y de equipos de la Guardia Civil, quienes, bajo un fortísimo temporal de lluvia, llevaron a cabo un rápido servicio de socorro que permitió trasladar a los heridos a centros sanitarios.

Algo más de tiempo se tardó en rescatar los cadáveres de las únicas víctimas mortales del suceso: el maquinista, Rafael Castillejo, de cincuenta y cinco años, y su ayudante, Antonio Laredo, de cuarenta y nueve, ambos residentes en Córdoba. Sus cuerpos fueron trasladados al tanatorio jienense de La Carolina.

Los heridos, ocho en total, fueron trasladados a diferentes clínicas, Khalid el Hosni se mantenía ayer en observación en el Hospital Reina Sofía de Córdoba, mientras que los siete restantes fueron dados de alta.

Marroquíes, italianos y españoles

En el Hospital Gutiérrez Ortega se atendió a Ivonne Catherine, Salanh Lomabi, Gerard Francois Liageuvre, todos ellos ciudadanos marroquíes y al Marcelo Araceli, de origen italiano. En el Hospital San Agustín de Linares fueron atendidos Felipe González Solis, Carmen Chacón Ramos y Carlos González García. Uno de los pasajeros del expreso comentó que la mayoría de los viajeros dormían cuando se produjo el siniestro y añadió que todos se comportaron de forma «relativamente tranquila» para evitar una situación de alarma o histeria general». En un principio se pensó que se trataba de un atentado terrorista, lo que poco después fue descartado, según las declaraciones realizadas por un portavoz de RENFE poco después de conocerse el siniestro.

Cortes de tráfico

Ayer sólo permanecía cortado el tráfico, en el carril derecho, en sentido a Cádiz de la autovía Madrid-Cádiz (Nacional IV), para facilitar el traslado de los viajeros del expreso accidentado RENFE puso en marcha un Plan Alternativo de Transporte en el cual utilizó para el trasbordo varios autobuses para aquellos viajeros que se desplazaban a Granada o Almería. También se ofreció la línea de Alta Velocidad, por donde circulan los AVE y los TALGO 200.

Se da la circunstancia de que al filo de las cinco de la tarde de ayer, el TALGO 271 que realiza el recorrido Almería-Granada-Madrid sufrió otro accidente por el mal tiempo a la altura del kilómetro 93,300 de la línea Linares-Baeza al salirse de la vía uno de los «bogies» de la composición lo que provocó el descarrilamiento del primer vagón. Los 220 pasajeros que transportaba no sufrieron daño alguno.

También el día 24 descarriló por la mañana un tren que se dirigía a Barcelona desde La Coruña, entre las estaciones lucenses de Ourán y Rubián. No hubo heridos.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 3698 |
| Sílabas | 1536 |
| Palabras | 768 |
| Oraciones | 26 |
| Párrafos | 16 |
| Oraciones cortas | 3 |
| | 11 |
| Oraciones simples | 6 |
| Palabras largas | 203 |
| | 2 |
| Palabras por oración | 29,53 |
| Oraciones por párrafo | 1,62 |
| Legibilidad | |
| | 8 |
| Voz pasiva (%) | 10 |
| Complejidad oracional (%) | 62 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 66 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2) - 29,53 = 52,87$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 52,87 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 1996

(Información publicada el 30 de enero de 1996 en la página 27, sección Nacional)

Un comisionista del AVE pide que declaren en un Juzgado varios ministros de González

Mundo Arago se convierte en acusación particular de sus ex socios

Joaquín Mundo Arago, citado como presunto comisionista del AVE en el sumario que instruye el juzgado número 39 de Madrid, se ha personado como acusación particular en contra de sus compañeros. En un escrito pide a la juez Chacón que cite a declarar como testigos a los ministros y ex ministros Alfredo Pérez Rubalcaba, José Luis Corcuera y Virgilio Zapatero, así como al ex jefe del Gabinete de Crisis de Moncloa, Florencio Ornis.

Joaquín Mundo Arago, uno de los presuntos comisionistas del AVE, ha pedido que declaren como testigos del sumario que se incoa en el juzgado de instrucción número 39 de Madrid Alfredo Pérez Rubalcaba, José Luis Corcuera y Virgilio Zapatero, todos ellos ministros y ex ministros de los distintos Gobiernos de González.

Relacionado junto con otros intermediarios del PSOE en la causa que instruye María Teresa Chacón, Mundo Arago «citado ayer por ABC como uno de los responsables de una nueva trama del «caso Filesa» ha decidido pasar de acusado a acusador. Tras presentar una querrela contra sus ex socios que sólo le fue admitida por la juez como denuncia, ha decidido personarse como acusador particular en las diligencias 3037/94 B, que investigan comisiones del AVE por encargo del Supremo.

La decisión de este presunto comisionista «arrepentido» del PSOE de convertirse en «verdugo» de sus ex compañeros, se producía a finales de diciembre pasado. En el texto de la querrela, Mundo Arago, un ex empleado de Banca Catalana nacido en Castellón, acusaba al ex ministro de Sanidad Julián García Valverde de ser la persona que organizó la trama encargada del cobro de comisiones por las adjudicaciones de las obras del AVE.

García Valverde, en la actualidad agregado comercial en la embajada de España en Londres, era en esa época el presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, la empresa pública encargada de contratar las obras del tren de alta velocidad Madrid-Sevilla. Localizado ayer en la capital del Reino Unido, el ex presidente de RENFE desmintió estos hechos. «La adjudicación se

hizo tramo a tramo, por medio de una empresa “head hunters” y se concedió siempre a la empresa más barata», dijo.

El ex jefe del Gabinete de Crisis

En el mismo documento, el ex empleado de banca pide al juzgado que sean llamados a declarar en calidad de testigos los ministros citados al comienzo de esta información así como el ex jefe del Gabinete de Crisis de la Presidencia del Gobierno, Florencio Ornia Álvarez. Diecisiete días después de abandonar su puesto oficial en La Moncloa, Ornia creó la sociedad Atacir SA que también percibió comisiones.

En la querella, Mundo Arago denuncia que, en 1988, tras autorizar el Consejo de Ministros la construcción de la línea de ancho europeo Madrid-Sevilla, Julián García Valverde se puso en contacto con Pedro Sancho Llerandi y le autorizó para que intermediase ante Siemens.

Sancho Llerandi, economista y marino mercante, falleció misteriosamente meses atrás mientras navegaba por las Islas Vírgenes. En 1988, cuando se subcontrataron las obras del tren de alta velocidad, era el presidente de Comet, una empresa al 100 por ciento de Telefónica de España que resultaría posteriormente implicada en operaciones inmobiliarias especulativas y formaba parte de la supuesta «red de extorsionadores» al servicio del PSOE.

«Se trataba de contratos de obras, instalaciones y suministros ya adjudicados previamente por el Gobierno y RENFE a Siemens. Por lo tanto, el plan propuesto por García Valverde consistía en una empresa tapadera, de «asesoramiento», para cobrar el 3,5 por ciento del montante global del coste de unas obras que estaban previamente asignadas», se cuenta en el texto de la querella.

De hecho, el Gobierno a través de RENFE, adjudicó la construcción del AVE a Siemens y Althoms el 23 de diciembre de 1988. Los contratos se firmaron el 16 de marzo de 1989.

Pedro Sancho, siempre según el mismo documento, hizo el ofrecimiento a un ejecutivo de la multinacional alemana de España «sugiriéndole que (si tenía dudas) llamara a García Valverde para que le corroborara los hechos».

Resuelto este problema, el presidente de Comet se reunió en un almuerzo con Joaquín Mundo en el Asador Fabián de Madrid. Allí planearon conjuntamente que los pagos se canalizaran a través de la empresa GTP SA, participada por Mundo Arago por medio de su sociedad Alcalá 121. Del capital social de GTP, SA formaban

parte también como accionistas Juan Carlos Mangana Murillo y Sotero Jiménez, ambos ligados tiempo atrás al comité Electoral y al aparato de Finanzas del PSOE.

Al principio los «negocios» entre los dos grupos marcharon bien. Sin embargo, a raíz de las «comisiones del AVE» Joaquín Mundo Arago y su socio Juan Ramón de la Torre Escandón se pelean con Juan Carlos Mangana Morillo y Sotero Jiménez y rompen sus relaciones. «Firmado el contrato mercantil entre Siemens y GTP, Mangana, aprovechado sus relaciones con Julián García Valverde, le propone eliminar a Joaquín Mundo y a su sociedad Alcalá 121 del negocio», afirmó a ABC Juan Franco, letrado del supuesto comisionista «arrepentido».

Para ello, Jiménez y Mangana abandonan el accionariado de GTP SA, constituyen la instrumenta GMP SA y logran que Siemens considere a la última empresa la «única y verdadera» gestora de los contratos del AVE.

Los nuevos «intermediarios», de acuerdo con la querella, no se conforman con percibir el 3,5 por ciento de las comisiones que se devengarán de las concesiones de las obras de electrificación y señalización del tren Madrid-Sevilla. Una vez descubierto el mecanismo para enriquecerse personalmente y abastecer las arcas del PSOE decidieron explotarlo.

De acuerdo con el texto de la querella, idearon un sistema que les permitía multiplicar de forma ostensible los beneficios. «El presidente de RENFE, Julián García Valverde, de acuerdo con el jefe de material y el jefe de compras de la compañía, y con los «conseguidores» de GMP SA modificaban, de forma real o ficticia, las obras ya contratadas y en ejecución para incrementar el precio convenido, generando unos ingresos multimillonarios que iban a parar al peculio particular de los intermediarios».

Juan Francisco Franco, abogado de Mundo, cree poder demostrar que modificaciones del 2 por ciento en algunos contratos tenían repercusiones del 29 y del 30 por ciento en el coste global de las obras. De esta manera, las obras del AVE, presupuestadas el 7 de julio en 262.500 millones de pesetas se dispararon hasta los 448.000 reconocidos oficialmente por el Gobierno el 21 de abril de 1992.

Cambios de moneda

«Estas maquinaciones para alterar el precio de las cosas contribuía, además, a que Siemens pagara las comisiones no con el beneficio industrial obtenido sino con caudales del erario público», dice Franco. Desde Londres, García Valverde desmintió

estas acusaciones. Aseguró a ABC que el encarecimiento de precios del AVE se debió a los cambios de la paridad de la peseta con respecto al franco francés y al marco.

La juez Chacón decidió el 3 de noviembre de 1995 no aceptar a trámite la querrela de Joaquín Mundo Arago contra sus ex compañeros pero la admitió como simple denuncia. Su abogado Juan Francisco Franco decidió no darse por vencido. Se presentó como acusación particular y su objetivo esencial a partir del 15 de diciembre pasado es destapar la «olla de corrupción» del Ministerio de Obras Públicas y de RENFE, según cuenta.

Mundo Arago convertido ahora en «justiciero» de los antiguos socios, que le «despojaron» de la parte que cree le correspondía por el cobro de 803 millones de pesetas de comisiones, según consta en el sumario del «caso Filesa». Pretende demostrar cómo un grupo de dirigentes y altos cargos de RENFE, con la connivencia del Gobierno, organizaron todo tipo de «chapuzas» y «componendas» para forrarse con las comisiones del AVE.

A tal fin han pedido al juzgado que solicite del MOPU los contratos de las obras del AVE y sus documentos anexos. Han solicitado también que se estudien las relaciones de Siemens con Cha/Señalización/Telecomunicaciones, Cha/Electrificación, AEG Ibérica de Electricidad, Standard Elektrik, Lorenz AG, AEG Aktiengesellschaft, Siemens Aktiengesellschaft, Asea Brown Boer, ABB Energía, Técnicas de Montaje y Electrotécnica, Electrificaciones y Monrajes Guinovart, Radiotrónica y otras.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 6918 |
| Sílabas | 2883 |
| Palabras | 1368 |
| Oraciones | 47 |
| Párrafos | 24 |
| | 4 |
| Oraciones largas | 26 |
| Oraciones simples | 12 |
| Palabras largas | 449 |
| Sílabas por palabra | 2,10 |
| Palabras por oración | 29,10 |
| Oraciones por párrafo | 1,95 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 0 |
| Voz pasiva (%) | 2 |
| Complejidad oracional (%) | 64 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 77 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,10) - 29,10 = 47,07$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 47,07 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |

Año 1997

(Información publicada el 2 de abril de 1997 en la página 73, sección Sucesos)

El análisis de las señales mecánicas, clave para aclarar la tragedia ferroviaria de Navarra

El Intercity circulaba a 137 kilómetros por hora cuando el máximo permitido era de 30

Horas después de este suceso un TALGO descarrilló en Guadalajara y hubo dos muertos

Los ferrocarriles españoles vivieron en la noche del lunes al martes una de sus jornadas más negras. Al descarrilamiento de un Intercity en la localidad navarra de Huarte-Araquil, en el que murieron dieciocho personas, se unió otro suceso similar ocurrido a las cuatro y media de la madrugada en la estación de Azuqueca de Henares. Allí, el TALGO que cubría la línea Barcelona-Madrid-Sevilla-Málaga se salió de las vías en un cambio de agujas automático. En el suceso perecieron dos personas y una veintena más sufrió heridas de distinta consideración. No se descarta que sendos errores humanos provocaran la tragedia.

Ayer la juez que investiga la tragedia de Pamplona interrogó a los dos maquinistas del Intercity siniestrado para conocer su versión de los hechos. Aunque nada ha trascendido de su declaración, es significativo el hecho de que no ordenara contra ellos medida cautelar alguna.

No obstante, la magistrada sí les sometió poco después del accidente a la prueba de la alcoholemia que dio resultados negativos.

Hay otro dato que es importante destacar. La instructora, según las fuentes consultadas, tomó declaración a los jefes de estación no sólo de Huarte-Araquil, donde ocurrió el descarrilamiento, sino también de otras próximas.

Este dato es interpretado por las fuentes consultadas como un deseo de la magistrada de conocer si pudo haber un fallo en las señalizaciones semafóricas por un error humano, dado que se ha demostrado que dicho sistema, al menos en principio, funciona correctamente.

Lo que parece evidente, es que o bien hubo algún despiste de los maquinistas que les llevó a pensar que podían seguir su camino por la vía principal, lo que les permitía circular a 140 kilómetros por hora, o bien la información que les fue suministrada a los responsables del tren era errónea.

De cualquier forma, otra posibilidad sería que hubiese existido un fallo en el cambio de agujas, lo que parece poco probable.

De momento, los técnicos de RENFE están recogiendo todos los testimonios e inspeccionando todas las instalaciones para tratar, ni en las vías, ni en el ya citado sistema de señalización.

Según los expertos, el convoy sí contaba con los últimos avances técnicos, como el Sistema de Señales y Frenado Automático (ASFA), que permite recibir en el panel de la máquina toda la información sobre la situación del tráfico y cualquier incidencia. Sin embargo, el tramo de vía donde ocurrió el suceso no disponía de los avances técnicos necesarios para que se pudiera utilizar.

Mientras tanto, las centrales sindicales comenzaron ayer a hacer algunas consideraciones en torno al suceso. Así, el secretario de Organización del Sindicato de Maquinistas (Semaf), Francisco Muriel, explicó que con los sistemas de seguridad que llevan hoy los trenes y los de señalización mecánica es muy difícil que sus compañeros superaran la velocidad permitida en el tramo de vía donde ha ocurrido el caso. Además, anunció que su organización enviará al lugar de los hechos una comisión para que investigue las causas de la tragedia y pidió que estos trabajos sean rápidos y eficaces.

Mientras, sobre el accidente de Guadalajara la compañía RENFE no se quiso pronunciar en torno a las causas del mismo, si bien por sus características –también se produjo en un cambio de agujas– no se puede descartar que de nuevo se tratara de un exceso de velocidad atribuible, quizá, a un error humano.

En este sentido, serán importantes los datos que se obtengan de la «caja negra» del tren, que sin embargo no pudo ser analizada en Guadalajara por problemas técnicos, por lo que se decidió su traslado a Madrid para un minucioso examen.

No obstante, los datos definitivos sobre lo ocurrido se conocerán tras la toma de declaración al maquinista, que se encuentra hospitalizado en Madrid, y al jefe de la estación. También serán fundamentales los resultados de los estudios del sistema de señalización y del estado de las vías.

Mientras tanto, RENFE explicó ayer que tiene contratado un seguro de responsabilidad civil con el que cubren todas las indemnizaciones que sea necesario pagar a los clientes que sufren accidentes o daños al viajar en tren, así como los gastos derivados de su traslado y hospitalización.

Según confirmaron fuentes de la compañía, algunas personas han presentado ya en Pamplona un parte para solicitar estas indemnizaciones.

Tanto el PSOE como Izquierda Unida han pedido ya en el Congreso la comparecencia de autoridades para que expliquen las circunstancias de estos sucesos. Los socialistas solicitaron que sea el presidente de RENFE, Miguel Corsini, quien ofrezca su versión de los hechos, mientras que IU pretende que lo haga el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|-----------------------------|-------|
| Caracteres | 4071 |
| Sílabas | 1672 |
| Palabras | 806 |
| | 30 |
| Párrafos | 18 |
| Oraciones cortas | 2 |
| Oraciones largas | 11 |
| Oraciones simples | 6 |
| | 240 |
| | 2,07 |
| | 26,86 |
| Oraciones por párrafo | 1,66 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100=muy fácil) | 4 |
| Voz pasiva (%) | 3 |
| Complejidad oracional (%) | 61 |
| | 72 |
| (%) | |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,07) - 26,86 = 51,17$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/Mensaje Población)</u> |
|---|--------------------------|---|
| 51,17 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |

Año 1998

(Información publicada el 3 de octubre de 1998 en la página 65, sección Madrid)

Gallardón ofrece a Arias Salgado, Zaplana y Bono un plan para impulsar el TAV Madrid-Valencia

Si el trazado pasara por Albacete, se exigiría la participación económica de Castilla-La Mancha

Madrid necesita en los próximos años el tren de alta velocidad al norte-noroeste y el que enlazará con Valencia. Así se manifestaba en el debate sobre el estado de la región Alberto Ruiz-Gallardón, quien, según ha sabido ABC, prepara un plan para impulsar el más verde de ambos proyectos, el que unirá Madrid con Valencia. El jefe del Ejecutivo regional es partidario de que, de llevarse a cabo el trazado que incluye una parada en Albacete, Castilla-La Mancha contribuya a la financiación del TAV.

El presidente madrileño tiene claro que la contribución económica del Gobierno castellano-manchego es inexcusable, si, como parece probable, finalmente el trazado tuviera una parada en Albacete. El proyecto que actualmente manejan las Administraciones valenciana y madrileña establece un tendido que iría desde la capital de España hasta la castellano-manchega, de donde partirán dos ramales a Valencia y Alicante (en una «Y» ferroviaria) y se estudiaría que desde este último partiera otro hacia Cartagena y Murcia. Con ese trazado, el presidente José Bono, a juicio de su homólogo madrileño, no tendría más remedio que participar económicamente en el proyecto. En este punto, tanto Ruiz-Gallardón como Eduardo Zaplana se proponen mantener una postura inflexible, si bien desde Castilla-La Mancha la respuesta ha sido desde hace meses de rotunda negativa.

Frente común

El frente común que ambas Administraciones se proponen formar ante Bono está siendo perfilado estos días en Madrid, en los encuentros que han mantenido recientemente los consejeros de Obras Públicas de ambos Gobiernos, Luis Eduardo Cortés y José Ramón García Antón. En el orden del día de esos encuentros se halla el estudio del proyecto, auspiciado por Zaplana, que contempla un tendido mixto Madrid-Valencia que se realizará en dos fases.

La primera de ellas consistirá en acometer en tres años un trazado nuevo de Alta Velocidad entre Madrid y Albacete por el norte, próximo a la N-III, con una longitud de 170 kilómetros, con un coste aproximado de 160.000 millones. Desde las dos

Administraciones se estima que la factura de este primer nivel de trabajo sería más viable para todas las Administraciones implicadas que el desembolso completo de los 420.000 millones que costaría el proyecto.

Una vez que se construyera la primera fase, los dos Gobiernos estiman que podría seguir funcionando la nueva línea de alta velocidad hasta la capital manchega (330 km/h) y la convencional, aunque mejorada, hasta Valencia (220km/h). Esta fórmula mixta estaría en funcionamiento hasta que se acometiera la segunda fase, entre Albacete y Valencia-Alicante. Con esta segunda inversión, el trazado ferroviario entre Madrid y la Comunidad Valenciana sería ya totalmente Alta Velocidad, con lo que las 2,30 horas con las que se cubre actualmente este trayecto se reducirán, acercándose a las 1,30 horas. Aunque este segundo trazado es de menos longitud que el de Madrid a Albacete, lo cierto es que el coste –cerca de 250.000 millones– es considerablemente superior, a causa de la orografía del terreno. El tiempo estimado para la realización de esta segunda fase no sería nunca inferior a los cinco años.

Pero sea cual fuere finalmente el proyecto elegido, lo cierto es que el Gabinete madrileño ha expresado su voluntad de acelerar la puesta en marcha del proyecto, de que ya existe un informe de viabilidad.

Tanto es así que Ruiz-Gallardón ha anunciado esta semana ante el Pleno de la Cámara regional su firme decisión de «impulsar conjuntamente con la Comunidad Valenciana, con la de Castilla-La Mancha y con la Administración General del Estado la realización del proyecto». Además de incluir expresamente al Gobierno de Bono en la ejecución del proyecto, el responsable madrileño anunció la necesidad de «recurrir a fórmulas imaginativas y a la iniciativa privada» para la financiación de la conexión ferroviaria.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 3354 |
| | 1420 |
| Palabras | 646 |
| Oraciones | 22 |
| Párrafos | 9 |
| Oraciones cortas | 0 |
| Oraciones largas | 11 |
| Oraciones simples | 4 |
| Palabras largas | 218 |
| Sílabas por palabra | 2,19 |
| Palabras por oración | 29,36 |
| Oraciones por párrafo | 2,44 |
| Legibilidad | 0 |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 66 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 77 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,19) - 29,36 = 41,203$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|---|
| 41,20 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil</i> <i>Mensaje: Sugestivo</i> <i>Población: 54%</i> |

Año 1999

(Información publicada el 25 de febrero de 1999 en la página 44, sección Economía)

TALGO lanza un tren completo capaz de circular en distintos anchos de vía

La empresa española es la única del mundo con esta tecnología

TALGO presentó ayer su nuevo «TALGO XXI», el producto con el que esta empresa española se posiciona para competir en el mercado ferroviario de velocidad alta con un tren completo. Con motorizaciones eléctrica y diésel, este nuevo tren es el único en el mundo con cabeza tractora de ejes de ancho variable, una tecnología desarrollada por TALGO en exclusiva en el mundo y que permitirá a estos trenes circular indistintamente por vías de cualquier ancho.

El consejero delegado de TALGO, Francisco de Lorenzo, destacó en la presentación del nuevo tren que «con este producto TALGO ofrece al mercado un tren completo y no como hasta ahora, que sólo ofrecía coches para remolcar y dejaba a los operadores ferroviarios la cuestión de la tracción».

Este cambio de orientación fue atribuido por De Lorenzo al «cambio experimentado por el mercado, en el que se imponen las unidades completas».

Capaz de circular a 220 kilómetros por hora por vías convencionales, el nuevo TALGO incorpora una novedad tecnológica mundial: la posibilidad de incorporar el ancho variable para la cabeza tractora. Desde hace años, TALGO ofrece este sistema en sus coches, pero hasta ahora no había lo introducido en las máquinas.

Fruto de la colaboración de TALGO con Krauss Mafel, la cabeza tractora diésel ya es una realidad y en pocos meses se incorporará a las pruebas la cabeza eléctrica que TALGO ha subcontratado con Adtranz.

En el desarrollo de este nuevo producto, la empresa española ha invertido 1.300 millones de pesetas y las ventajas que supondrá fueron resumidas por De Lorenzo con las siguientes palabras. «Podrá circular indistintamente por ancho de vía español, internacional o ruso y el tiempo para realizar el cambio de vía se reducirá sustancialmente, tanto que el caso de un trayecto entre Madrid y Málaga, el nuevo tren ahorrará 17 minutos sólo por este motivo».

TALGO, que desarrolla también un modelo completo que pueda circular a 350 kilómetros por hora, confía en que este nuevo producto satisfaga las aspiraciones de los operadores ferroviarios para las rutas convencionales.

Como primer paso, RENFE ya ha realizado un pedido de 16 unidades que se destinará a las líneas Madrid-Alicante, Santander-Alicante y Gijón-Alicante.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------|-------|
| Caracteres | 1938 |
| Sílabas | 814 |
| Palabras | 383 |
| Oraciones | 13 |
| Párrafos | 9 |
| Oraciones cortas | 0 |
| Oraciones largas | 7 |
| | 5 |
| Palabras largas | 111 |
| Sílabas por palabra | 2,12 |
| Palabras por oración | 29,46 |
| Oraciones por párrafo | 1,44 |
| Legibilidad | 0 |
| Voz pasiva (%) | 4 |
| Complejidad oracional (%) | 64 |
| (%) | 70 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,12) - 29,46 = 45,464$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 45,46 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |

Año 2000

(Información publicada el 24 de marzo de 2000 en las páginas 4 y 5 del suplemento Madrid)

No hubo servicio hacia el norte ni el «tubo de la risa». Semaf no descarta que hoy se repita la misma situación

La huelga de RENFE deja en tierra a 300.000 usuarios de Cercanías y colapsa los accesos

Se paralizaron los trenes de la zona Norte y Chamartín. El expediente a un maquinista en la jornada de huelga anterior «abrió» la solidaridad entre los compañeros y sólo funcionaron las Cercanías del Sur hasta Atocha. Unos 300.000 viajeros se vieron afectados y muchos cogieron el coche lo que provocó, junto a la lluvia, kilómetros de atasco en los accesos a Madrid y en las circunvalaciones.

Madrid. Mercedes Contreras.

La protesta de los maquinistas dejó sin servicio de Cercanías, desde las 5,30 de la mañana, a los viajeros del tren de todo el Norte, Este y Oeste de la ciudad que, según los propios datos de RENFE, transportan a 345.000 personas a lo largo de todo el día. Los usuarios se encontraron con unas estaciones vacías y, sin otro remedio, se vieron obligados a buscar alternativas para acudir hasta sus puesto de trabajo o estudio.

Expediente a un maquinista

No estaban, naturalmente, avisados puesto que, pese a estar convocada una jornada de huelga, lo mismo había sucedido el día anterior y al cumplirse los servicios mínimos establecidos la repercusión para los viajeros se tradujo solamente en un mayor tiempo de espera en las estaciones.

Lo que no sabían es que la situación había cambiado tras un incidente producido en la estación de Chamartín el día anterior. Una maquinista fue expedientado por la Compañía al haber sido acusado de sabotaje en un tren.

Según RENFE, el expediente supuso que se apartara al maquinista de su trabajo. Sin embargo, Juan José García, coordinador general de Semaf, sindicato convocante de la huelga aseguró que junto al expediente se le envió una carta de despido.

Paralización

Ese pudo ser el detonante y la mañana, o más bien el día, empezó con mal pie en la estación de Chamartín. Se quedaron sin servicio las líneas C-1 (Tres Cantos), C-7 (Pozuelo-Príncipe Pío), C-8 (Villalba-el Escorial-Cercedilla), C-10 (Villalba) y C-2

(Alcalá de Henares). Tampoco funcionó el «tubo de la risa» que comunica Atocha con Chamartín. Así las únicas tres líneas en funcionamiento (Móstoles-Fuenlabrada, Parla y Aranjuez) no pudieron realizar sus recorridos al completo.

La suspensión del servicio, según RENFE, fue «consecuencia de la incomparecencia de 40 maquinistas a la estación de Chamartín. Así, estos maquinistas que debían iniciar su jornada laboral en esta terminal han sido coaccionados por un piquete del Semaf. Los maquinistas, en ese momento, han aducido enfermedad y se han dado de baja, lo que ha impedido la circulación de trenes. La estrategia de Semaf se centra pues, en el incumplimiento de los servicios esenciales en aquellos centros de trabajo en los que pueden ejercer estas acciones de coacción».

Para el portavoz de Semaf, por el contrario, «la huelga se debe a nuestras reivindicaciones y a la actitud represora de la empresa que ha llevado a los trabajadores a solidarizarse con el maquinista expedientado. Le han acusado de sabotaje y no es cierto. No tienen pruebas y si piensan que es cierto deben probarlo».

«Lo sucedido –añadió– ha sido algo espontáneo porque los maquinistas han dicho “basta” ante la actitud prepotente de la empresa. No pararemos en nuestra actitud hasta que no se atiendan nuestras reivindicaciones y si es necesario seguiremos mañana (por hoy)».

Lo cierto es que tampoco se presentaron a su puesto de trabajo los maquinistas que debían entrar en el turno de tarde. Este conflicto entre trabajadores y RENFE dejó en la estacada, como hemos dicho, a los usuarios que se vieron sin trenes desde primera hora de la mañana. Cada uno tuvo que buscar su fórmula para llegar hasta Madrid, bien el autobús o el coche privado.

Un atasco más largo

Todos terminaron metido en un atasco mayor del habitual, porque mayor era el número de coches y autobuses que intentaban llegar hasta la capital por carretera. Mientras las vías de acceso a la capital se colapsaban y las colas en las paradas de autobuses crecían, las estaciones de Cercanías presentaban un inusual aspecto de vacío.

La repercusión para el tráfico fue importante, a lo que se añadió una mayor lentitud causada por la lluvia. El mejor reflejo de lo sucedió en las carreteras fue que la hora punta matutina, que normalmente termina sobre las 9,30 de la mañana, ayer superó las 11.

Tanto a las 8 como a las 9, los datos de la Dirección General de Tráfico ofrecían atasco en la nacional de La Coruña hasta el kilómetro 18, con el Bus/Vao parado, mientras en la carretera de Colmenar la retención se centraba en los kilómetros 19 al 25. Los problemas en la nacional de Burgos se agolparon junto a San Sebastián de los Reyes y los de Barcelona cerca de San Fernando de Henares.

En la nacional de Extremadura el atasco copaba hasta el kilómetro 15, mientras los dos cinturones de circunvalación mostraban retenciones en muchos puntos. En la M-40 había a las 9 de la mañana un atasco de 24 kilómetros, en la zona de Mercamadrid, y otros 13 a la altura de los túneles de El Pardo.

Circunvalaciones saturadas

Si esta era la situación para acceder a Madrid tampoco la llegada a la M-30 fue sencilla. Según fuentes de la Concejalía de Tráfico, la M-30 estuvo muy llena durante toda la hora punta. El atasco habitual entre el Nudo Sur y la Casa de Campo se alargó ayer hasta O'Donnell y Ventas, mientras que en el sentido contrario estaban abarrotadas las calzadas entre Marqués de Vadillo y Chamartín.

En definitiva, los 350.000 viajeros diarios que utilizaban las Cercanías de la zona afectada se sumaron al calvario que sufren los conductores y, sin querer, lo agravaron.

Por la tarde, los problemas circulatorios, sin llegar a los niveles habituales, tendieron a normalizarse. No así el conflicto laboral de los maquinistas con la compañía RENFE.

Crece la tensión

Tras la reunión mantenida a primera hora de la tarde con la dirección del operador ferroviario público, los trabajadores que secundaron los paros aumentaron la presión sobre los conductores de trenes que se mantuvieron ajenos a la huelga. Esta circunstancia contribuyó a incrementar la tensión, sobre todo en los andenes desde donde partían trenes de largo recorrido.

«La solución es de fomento»

A última hora de la tarde de ayer, el coordinador general del Semaf, Juan Jesús García, reconocía a ABC que la situación se ha desbordado: «Sólo RENFE o el Ministerio de Fomento –añadió– tienen la posibilidad de parar este conflicto para que mañana (por hoy) no vuelva a repetirse». García no quiso hacer pronósticos sobre si en el día de hoy se respetarán los servicios mínimos, cuyo incumplimiento provocó ayer un auténtico caos en el transporte de la Comunidad de Madrid.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|--|-------|
| Caracteres | 5486 |
| Sílabas | 2311 |
| Palabras | 1147 |
| Oraciones | 55 |
| Párrafos | 27 |
| Oraciones cortas | 8 |
| Oraciones largas | 9 |
| Oraciones simples | 16 |
| Palabras largas | 325 |
| Sílabas por palabra | 2,01 |
| Palabras por oración | 20,85 |
| | 2,3 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100 = muy fácil) | 16 |
| Voz pasiva (%) | 2 |
| | 46 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 70 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,01) - 20,85 = 60,93$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/MensajePoblación)</u> |
|--|--------------------------|--|
| 60,93 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia</i> <i>Mensaje: Actual</i> <i>Población: 83%</i> |

Año 2001

(Información publicada el 4 de agosto de 2001 en la página 6 del suplemento Madrid)

El TAV pondrá a la ciudad de Toledo a veinticinco minutos de Madrid.

El proyecto elegido por Fomento costará 13400 millones de pesetas.

El Consejo de Ministros encomendó al Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) la construcción y administración de la nueva línea ferroviaria de acceso a Toledo en Alta Velocidad, Incluida en el Plan 2000-2007, con un presupuesto de 14.300 millones de pesetas (85,94 millones de euros). Este tren pondrá a Toledo a 25 minutos de Madrid.

Madrid.ABC

El nuevo itinerario utilizará a lo largo de los primeros 51 kilómetros de los 76 que separan Madrid de Toledo, el trazado de la actual línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla. A partir de este punto comienza la línea de nueva construcción, que discurre paralela a la de Madrid-Sevilla durante aproximadamente tres kilómetros por el Oeste de la misma, girando después hacia el Sureste para cruzar el río Tajo.

Posteriormente, se aproxima al ramal ferroviario Castillejo-Toledo, aprovechando el pasillo ferroviario existente hasta llegar a la actual estación de la capital manchega.

La longitud total de la línea de nueva construcción es de 25 kilómetros, incluyendo una importante estructura a distinto nivel sobre la línea Madrid-Sevilla y un viaducto de 300 metros de longitud necesario para cruzar el Tajo.

Toledo, más cerca.

De este modo Madrid y Toledo se acercan más, ya que el tiempo de viaje, inferior a media hora, supondrá que se acreciente la cantidad de personas que deciden residir en la Ciudad Imperial, aunque mantenga su trabajo en Madrid.

En este momento la autovía que une las dos capitales se ha convertido prácticamente en una vía suburbana que registra altas densidades de circulación, lo que en ocasiones supone retenciones y retrasos en la duración de viaje.

Vertebración regional.

Con esta línea de Alta Velocidad se conseguirá un tiempo de recorrido de 25 minutos entre Madrid y Toledo. Además, una vez que entre en servicio la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia,

podrá existir servicios regionales que cubran las relaciones Toledo-Cuenca y Toledo-Albacete, vertebrando así el territorio manchego.

Gestión empresarial.

El GIF se constituyó en 1997 con la finalidad principal de construir y administrar las infraestructuras ferroviarias que sean competencia del Estado y que se determinen expresamente por el Gobierno.

La naturaleza empresarial de esta entidad permite que la realización de las inversiones esté menos condicionada por la coyuntura presupuestaria anual.

| LEGIBILIDAD DEL TEXTO | |
|---------------------------------|-------|
| Caracteres | 2106 |
| Sílabas | 884 |
| Palabras | 394 |
| | 18 |
| Párrafos | 14 |
| Oraciones cortas | 5 |
| | 8 |
| Oraciones simples | 7 |
| Palabras largas | 144 |
| Sílabas por palabra | 2,24 |
| Palabras por oración | 21,88 |
| Oraciones por párrafo | 1,28 |
| Legibilidad | |
| Grado Flesh (100 = muy fácil) | |
| Voz pasiva (%) | 0 |
| Complejidad oracional (%) | 53 |
| Complejidad del vocabulario (%) | 78 |

a) Índice de perspicuidad de Szigriszt

$$P = 207 - (62,3 \times 2,24) - 21,88 = 45,57$$

b) Nivel lingüístico y facilidad de lectura

| <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/Mensaje/Población)</u> |
|---|--------------------------|--|
| 45,57 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |

6.3.4. Valoraciones generales

A modo de balance, presentamos a continuación los valores obtenidos en el tras la realización del presente análisis en las informaciones representativas de cada uno de los 27 años que comprende el periodo total de estudio:

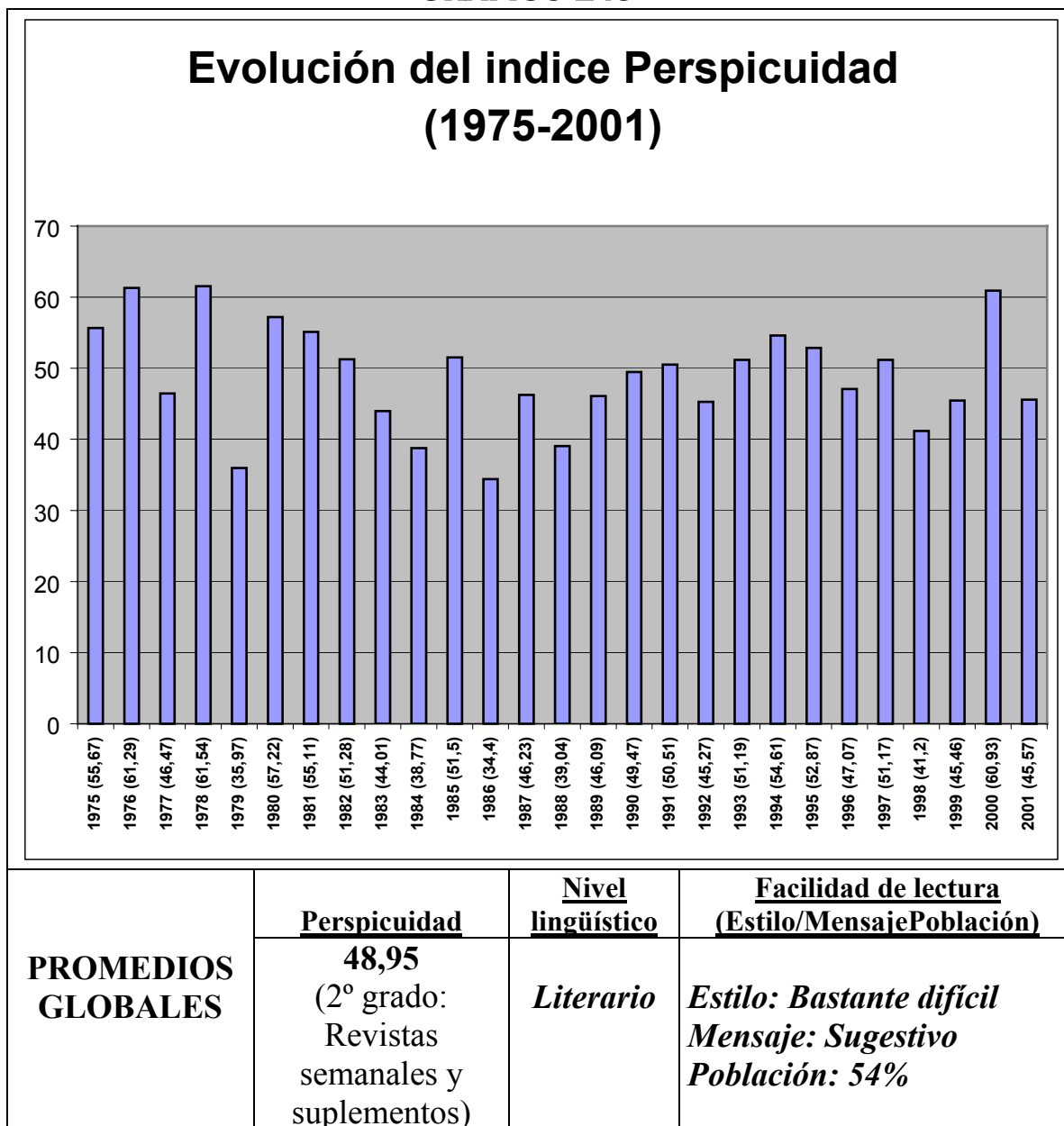
| <u>Año</u> | <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/Mensaje/Población)</u> |
|-------------------|--|---------------------------------|---|
| 1975 | 55,67 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |
| 1976 | 61,29 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |
| 1977 | 46,47 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |
| 1978 | 61,54 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |
| 1979 | 35,97 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |
| 1980 | 57,22 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |
| 1981 | 55,11 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |
| 1982 | 51,28 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |
| 1983 | 44,01 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |
| 1984 | 38,77 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | Literario | Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54% |
| 1985 | 51,5 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | Multimedia | Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83% |

| <u>Año</u> | <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/Mensaje/Población)</u> |
|-------------------|--|---------------------------------|--|
| 1986 | 34,4 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Pedagógico</i> | <i>Estilo: Árido Mensaje: Complicado Población: 33%</i> |
| 1987 | 46,23 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1988 | 39,04 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1989 | 46,09 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1990 | 49,47 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1991 | 50,51 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |
| 1992 | 45,27 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1993 | 51,19 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |
| 1994 | 54,61 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |
| 1995 | 52,87 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |
| 1996 | 47,07 (2º grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1997 | 51,17 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |

| <u>Año</u> | <u>Perspicuidad</u> | <u>Nivel lingüístico</u> | <u>Facilidad de lectura (Estilo/Mensaje/Población)</u> |
|-------------------|--|---------------------------------|--|
| 1998 | 41,20 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 1999 | 45,46 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |
| 2000 | 60,93 (1er. grado: Prensa y programas diarios) | <i>Multimedia</i> | <i>Estilo: Multimedia Mensaje: Actual Población: 83%</i> |
| 2001 | 45,57 (2° grado: Revistas semanales y suplementos) | <i>Literario</i> | <i>Estilo: Bastante difícil Mensaje: Sugestivo Población: 54%</i> |

Una vez efectuado el promedio de valores de perspicuidad de todas las informaciones analizadas, se han obtenido los resultados globales de toda la muestra, que se recogen en la tabla y cuadro adjuntos:

GRÁFICO 243



Los resultados del análisis pueden visualizarse de forma desglosada en el Gráfico 243. Se observa que existe una notable desigualdad entre los índices correspondientes a los diferentes años del periodo de estudio, sin que se constate que existan tendencias marcadas en la evolución de la comprensibilidad de los textos. El grado de perspicuidad más bajo (menor facilidad) corresponde a la información del año

1986, con un índice del 34,4, mientras que el más elevado (mayor facilidad) es el de la información publicada en 1976, que posee un grado de 61,54.

Las informaciones con un índice de perspicuidad mayor de 50, es decir, adecuadas según la escala de Szigriszt para el nivel de Prensa y programas diarios, son un total de trece, las pertenecientes a los años 1975, 1976, 1978, 1980, 1981, 1982, 1985, 1991, 1993, 1994, 1995, 1997 y 2000, cuyo nivel lingüístico de es *Multimedia*. Las informaciones con un índice de perspicuidad menor de 50 (según Szigriszt el adecuado para revistas semanales y suplementos y, por tanto, superior al idóneo para la prensa diaria) suman también trece, y corresponden a los años 1977, 1979, 1983, 1984, 1987, 1989, 1990, 1992, 1996, 1998, 1999 y 2001; su nivel lingüístico es el *Literario*. Existe una información, la del año 1986, cuyo índice del 34,4 la sitúa en un nivel lingüístico más complejo que los anteriores, el *Pedagógico*.

| TABLA 111: RELACIÓN ÍNDICE DE PERSPICUIDAD Y TEMAS | | | |
|---|---|------------------------|----------------|
| <u>Área temática /nº total informaciones</u> | <u>Nivel de perspicuidad /nº informaciones/ porcentaje</u> | | |
| | < 15 | > 15 < 50 | > 50 |
| | Sucesos (5) | - | - |
| Laboral (2) | - | - | 2 (100%) |
| Gestión administrativa (13) | - | 11 (84,6%) | 2 (15,3%) |
| Tecnología e industria (2) | - | 2 (100%) | - |
| Renovación infraestructuras y material (5) | - | 1 (20%) | 4 (80%) |

Relacionando los índices de perspicuidad de las informaciones analizadas con el área temática a que pertenecen, se puede constatar (Tabla 111) que todas las de tema *Sucesos* y las de *Laboral* cuentan con los índices de perspicuidad más elevados, siempre superiores a 50, es decir, son las que poseen mayor comprensibilidad. Asimismo, el 80 por ciento de las informaciones sobre *Renovación de infraestructura y material* se sitúan en el mismo nivel de facilidad de lectura. Por el contrario, todas informaciones referidas a *Tecnología e industria* y la mayor parte de las de *Gestión administrativa* poseen índices de perspicuidad menores de 50, lo que supone que su facilidad de lectura es menor.

En función de estos datos generales, y por extensión, podemos concluir este análisis afirmando que la comprensibilidad general de los textos informativos sobre el ferrocarril se sitúa en un grado de dificultad algo mayor de lo que según la escala de Szigriszt resulta más adecuado para un diario de información general como el *Abc*. Esto es así porque, como se observa en la tabla adjunta, el valor global de perspicuidad obtenido es de 48,95, adecuado para revistas semanales y suplementos, cuyo lector medio posee un nivel mayor que el de la audiencia general de un diario. No obstante, y dado que el índice de perspicuidad correcto para los diarios de información general lo sitúa Szigriszt a partir de 50, la diferencia entre este valor y el 48,95 obtenido es muy escasa, y por lo tanto podemos considerar que se aproxima mucho al nivel óptimo, pues sólo introduce un grado de dificultad ligeramente mayor.

CAPÍTULO 7.- Conclusiones

Una vez realizados los distintos análisis de contenido y comprensibilidad, extraídos todos los datos significativos de los mismos, hechas las valoraciones generales parciales de cada análisis y contrastado, en fin, todo ello, tenemos los elementos de juicio necesarios para extraer las siguientes conclusiones:

1

La información sobre transporte ferroviario presenta un alto grado de diversificación temática, en correspondencia con la multiplicidad de ámbitos sobre los que el tren incide directa e indirectamente; por ello se puede decir que se trata de una especialización periodística que posee, a su vez, muchas subvariantes temáticas. La distribución por temas es muy desigual, observándose notables diferencias entre el porcentaje de informaciones de unas áreas y otras, y dentro de cada tema existe una tendencia general a que la mayor parte de los textos informativos se concentren muy mayoritariamente en unos pocos apartados temáticos.

2

Dentro de la información sobre transporte ferroviario se observa una fuerte concentración en los aspectos temáticos que más interesan en el ámbito político-institucional. Así, a lo largo del tiempo tiene lugar un notable y gradual aumento del porcentaje de informaciones del tema *Gestión administrativa*. Su mayor crecimiento proporcional se produce desde la llegada al poder del Partido Popular, y es especialmente intenso en la última etapa del estudio (años 2000-2001). Dentro de este tema, el apartado que mayor aumento registra es *Planificación y Proyectos*, centrado casi exclusivamente la modalidad ferroviaria de alta velocidad. Junto a lo anterior, se detecta que en los últimos años han surgido nuevos temas informativos relacionados con el ferrocarril, como la ecología y el medio ambiente, aunque su proporción aún es mínima respecto a otros temas.

3

Hay bastantes hechos relacionados con el ferrocarril sobre los que se ofrece muy escasa o nula información, a pesar de que tienen importantes consecuencias para el sistema de transportes en general y para los consumidores. Este ocultamiento se produce respecto a temas que resultan incómodos para el ámbito oficial (RENFE y los órganos de los que depende), como son, por ejemplo, cierres de líneas, cierres de estaciones, falta de mantenimiento en los trenes, eliminación de servicios, levantamiento de vías férreas, etc. Esto puede deberse a que los gabinetes institucionales implicados no transmiten información de estos hechos a los medios, o bien a una intencionalidad preconcebida por parte de éstos.

4

El porcentaje de noticias en las que no se identifican las fuentes informativas desciende gradualmente a lo largo del periodo de estudio, lo que da lugar a un mayor grado de transparencia y credibilidad en el tratamiento de la actualidad del transporte ferroviario.

5

La fuente informativa más utilizada en términos absolutos es RENFE, cuyo empleo se lleva a cabo en todas las áreas informativas y de forma regular. Las fuentes oficiales (organismos de las administraciones públicas y empresas que dependen de ellos, incluida RENFE) tienen un peso muy mayoritario, puesto que más del 80 por ciento de los textos en los que se identifica la procedencia de los datos, proceden de este tipo de fuente. Dentro de las fuentes oficiales, destaca el aumento de la incidencia informativa de los órganos del Gobierno central, especialmente del Ministerio de Fomento en la última etapa del estudio (años 2000-01), correspondiente al mandato de Francisco Álvarez Cascos, quien desarrolla en materia de comunicación una política informativa basada en informes y declaraciones sobre proyectos de alta velocidad. También ganan incidencia los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, debido a su mayor participación en la planificación y gestión ferroviaria.

6

En los temas de mayor tensión, o más caracterizados como *información de servicio* se registran los mayores niveles de identificación de las fuentes. Así, en las áreas temáticas *Servicios ferroviarios, Sucesos y Laboral* son las únicas en las que las informaciones de fuente no expresa no son mayoritarias.

7

En las noticias de índole laboral que afectan al ferrocarril se da un alto grado de contraste entre fuentes informativas de tendencia contrapuesta, concretamente RENFE y los sindicatos. Esto no ocurre en otras áreas temáticas, como la planificación de infraestructuras y servicios ferroviarios, en las que se aprecia un predominio abrumador de las versiones de RENFE y los organismos oficiales. Dada la gran repercusión social de estas cuestiones, es muy llamativo que la opinión de los consumidores, técnicos y expertos esté tan escasamente reflejada en las informaciones que tratan sobre estos temas.

8

En el tratamiento de la actualidad ferroviaria se da una clara preponderancia de los géneros y del estilo informativo. No obstante, en los últimos años se observa una tendencia al aumento de los géneros propios del *periodismo de interpretación*, que ganan terreno frente a los característicos del *periodismo informativo*. También aumenta el porcentaje de los géneros *editorializantes*, todo lo cual conforma una tendencia general de retroceso de la pura información frente a la opinión y la interpretación.

9

El encuadre de la información ferroviaria en las secciones del diario *Abc* ha cambiado desde los años ochenta, pasando de estar centrado en las secciones de *Nacional* y *Sucesos*, a trasladarse mayoritariamente a las de *Economía* y *Local*. Esto denota, un significativo cambio de enfoque de la información ferroviaria desde lo político a lo económico, y desde el ámbito nacional al local, siendo uno de los aspectos más novedosos del tratamiento informativo del ferrocarril.

10

La comprensibilidad general de los textos informativos sobre el transporte ferroviario publicados en *Abc* se sitúa en un grado de dificultad que, según la escala de Szigriszt, lo situaría a medio camino entre lo idóneo para un diario de información general y el correspondiente a las revistas semanales y suplementos, cuyo lector medio posee un nivel mayor. Como consecuencia de ello, estos textos serían accesibles a un volumen de población situado entre el 54 y el 83 por ciento.

CAPÍTULO 8.- Bibliografía

BIBLIOGRAFÍA

ABC

1993 *Libro de estilo de ABC*. Barcelona, Ariel.

ABEJÓN, Manuel:

1981 *El transporte en la sociedad actual*. Barcelona, Salvat.

ABELLA, Carmen:

1980 “*Vía Libre*, a través de 200 números”, en revista *Vía Libre*, septiembre 1980, pag.11.

ANES, R.:

1985 “El ferrocarril en la economía española”, en *Información Comercial Española* nº623. pags. 47-52.

ARA, Carlos:

1988 “Contactos Madrid-París con el tren al fondo”, en revista *Vía Libre*, noviembre 1988, pag.8.

ARENILLAS MELENDO, Justo:

1981 “El ferrocarril en el mundo de hoy”, en revista *Vía Libre*, febrero 1981, pag.20.

ARTOLA, Miguel:

1978 *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

AYUSO CANALS, B.:

1985 “La prensa diaria”, en AA.VV.: *Informar de economía*. Madrid, APIE.

BARDIN, L.:

1986 *El análisis de contenido*. Madrid.

BEL QUERALT, G.:

1993. *La demanda de transporte en España: Competencia intermodal sobre el ferrocarril interurbano*. Barcelona, Universidad de Barcelona, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

BENEYTO, J.:

1975 *Conocimiento de la información*. Madrid, Alianza.

BERMEJO VERA, J.:

1975. *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974): Estudio específico de Renfe*. Madrid, Tecnos.

BÖCKELMANN, F.:

1983 *Formación y funciones sociales de la opinión pública*. Barcelona, Gustavo Gili

BUGEDA, J.:

1974 *Manual de técnicas de investigación social*. Madrid, Instituto de Estudios Políticos.

CALVO HERNANDO, Manuel:

1982 *Civilización, tecnología e información*. Barcelona, Mitre.

1991 “Ecología y medios de comunicación”, en *Revista Medio Ambiente*.

CAMPOS, J. y CAMPOS, P.:

1999 “Los cambios en la política ferroviaria en España”, en revista *Papeles de economía española*. Madrid.

CÁNDIDO CARBAJO, J. y DE RUS, G.:

1989 “Hacia la definición de una política de transporte ferroviario”, en revista *Economistas*. Madrid

CARBALLO, Roberto:

1990 “RENFE-Talgo venden 209 coches a la DB por 13.000 millones”, en revista *Vía Libre*, mayo-1990, pag.11.

CARPEIL, Joan:

1983 “El Barcelona-Mataró abrió el camino al ferrocarril en la Península”, en revista *Vía Libre*, junio 1983, pag.19.

CASAS, Juan Carlos:

1989 “Cierra el ferrocarril Ponferrada-Villablino”, en revista *Vía Libre*, mayo-1989, pag. 12.

CIMPE-OEA

1976 *Periodismo educativo y científico*. Madrid, Paraninfo.

COCA, C. y DIEZHANDINO, P.:

1991 *Periodismo económico*. Madrid, Paraninfo.

COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, R.:

1996 *La Empresa en la historia de España*. Madrid, Cívitas.

COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, R. MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J.:

1998 *150 Años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Anaya y FIE.

COSTA, Pedro:

1998 “El inmenso beneficio medioambiental del ferrocarril ”, en *Líneas del Tren*,
Nº185, especial 150 aniversario del ferrocarril en España, pags.132-134.

DE GREGORIO, D.:

1966 *Metodología del periodismo*. Madrid, Rialp.

DE RUS, G.

1998 “Las empresas públicas de transporte en España”, en revista *Papeles de Economía, Española*, nº 38, pags. 349-382.

DERIEUX, E.:

1983 *Cuestiones ético-jurídicas de la información*. Pamplona, Universidad de Navarra.

DESANTES GUANTER, J.M.:

1976 *La función de informar*. Pamplona, Eunsa.

DOVIFAT, E.:

1959 *Periodismo*. México, Uthea.

DOMÍNGUEZ LÓPEZ, C.:

1984 “Los pasos a nivel, viejo caballo de batalla en el ferrocarril”, en revista *Vía Libre*, enero-1984, pag.11.

ENCISO RECIO, L.M.:

1958 *La prensa económica y financiera del siglo XVIII. El Correo Mercantil de España y sus Indias*. Valladolid, Universidad de Valladolid.

ESTEVE RAMÍREZ, Francisco:

1988 “La responsabilidad social del periodista especializado”, en *La responsabilidad pública del periodista*. Pamplona, Eunsa.

FERNÁNDEZ DEL MORAL, J. y ESTEVE, F.:

1993 *Fundamentos de la Información Periodística Especializada*. Madrid, Síntesis.

FERNÁNDEZ SANZ, Fernando:

1975 “Tras ciento veinte años ha concluido la tracción vapor”, en revista *Vía Libre*, julio-1975, pag.22.

1975 “Las revistas ferroviarias en el mundo”, en revista *Vía Libre*, septiembre 1975, pag.20.

1980 “Madrid Delicias, nuevo Museo del Ferrocarril”, en revista *Vía Libre*, julio 1980, pag.27.

1980 “Los ferrocarriles españoles, un apunte sobre su historia”, en revista *Vía Libre*, septiembre 1980, pag.11.

1981 “Concluída la electrificación de la línea Madrid-Barcelona”, en revista *Vía Libre*, julio 1981, pag.6.

1984 “Muere Olmo Ibáñez, director de la revista *Ferrocarriles y tranvías*”, en revista *Vía Libre*, febrero 1984, pag. 37.

1984 “Nuevo impulso al Plan de Cercanías de Madrid”, en revista *Vía Libre*, febrero 1984.

1986-2 “RENFE programa mejoras en más de doscientas estaciones de la Red”, en revista *Vía Libre*., febrero 1986, pag.9.

FERNÁNDEZ SANZ, Fernando, y REDER, Gustavo:

1966 “La Revolución Industrial y la revolución de los transportes”, en revista *Vía Libre*, enero 1966, pag.26.

1969 “Cronología de los ferrocarriles españoles (1829-1877)”, en revista *Vía Libre*, enero 1969, pag.21.

FISHMAN, M.:

1983 *La fabricación de la noticia*. Buenos Aires, Tres Tiempos.

FOGEL R.W.:

1972 *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos*. Madrid, Tecnos.

GALDÓN LÓPEZ, G.:

1986 *El servicio de documentación de prensa. Funciones y métodos*. Barcelona, Mitre

1986 *Perfil histórico de la documentación en la prensa de información general*.

Pamplona, Eunsa

1994 *Desinformación. Métodos, aspectos y soluciones*. Pamplona, Eunsa.

GARCÍA, Gonzalo:

1984 “Al Tren de la Fresa se le vuelven a subir los humos”, en revista *Vía Libre*, junio

1984, pag.12.

GARCÍA AVILÉS, J.A.:

1996 *Periodismo de calidad: estándares informativos en la CBS, NBC y ABC*.

Pamplona, Eunsa.

GARCÍA DE SORIA:

1972 “Los periódicos refieren el ferrocarril”, en revista *Vía Libre*, mayo 1972, pag.35.

GARCÍA NOBLEZAS, J.J. y SÁNCHEZ ARANDA, J.:

1990 *Información y persuasión*. Pamplona, Eunsa.

GARCÍA SANTOS:

1986 “Consideraciones teóricas sobre el papel del transporte como instrumento para impulsar el desarrollo económico”, en *Información Comercial Española*, nº634: 177-190.

GARCIVAL, Gonzalo:

1998 “En vías literarias”, en revista *Líneas del Tren*, especial 150 aniversario del ferrocarril en España.

GIMÉNEZ I CAPDEVILA, R.:

1986 “La geografía de los transportes en busca de su identidad “. *Geocrítica* nº62.

Barcelona, Ediciones de la Universidad de Barcelona.

GINER, S.:

1988 *La sociedad de masas*. Barcelona, Península.

GOBER, J.

1974 *Los medios de comunicación colectiva*. Barcelona, Gustavo Gili.

GÓMEZ APARICIO, P.:

1967 *Historia del periodismo español*. Madrid, Editora Nacional.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio

1982 *Ferrocarriles y cambio económico en España*. Madrid, Alianza Editorial.

1989 *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

GRABER, D.A.:

1986 *El poder de los medios en la política*. Buenos Aires, GEL.

GUILLEMARD, Phillippe:

1992 “Industria ferroviaria europea, esfuerzo tecnológico y productividad”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1992, pag.12.

HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Santiago:

1992 “Apuntes para la historia del ferrocarril”, en *OP- El ferrocarril II*, pags. 84-89.

HERNANDO, B.M.:

1990 *El lenguaje de la prensa*. Madrid, Anaya.

IZQUIERDO BARTOLOMÉ, Rafael y AA.VV.:

1999 “Evolución del transporte terrestre”, en *Revista de Obras Públicas* nº3388, pags. 38-50

IZQUIERDO BARTOLOMÉ, R. Y MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J.M.:

1987 “Transporte, economía nacional y desarrollo regional”, en *Situación* nº1, pags. 5-22.

1992 “La política de transporte en la CE en relación con el sistema ferroviario”, en revista *O.P- El ferrocarril II*, pags. 8-13.

- JACOBSON, R.:
1975 *Ensayos de lingüística general*. Barcelona, Seix Barral.
- KIENTZ, A.:
1976 *Para analizar los mass media. El análisis de contenido*. Valencia, Fernando Torres Editor.
- KLAPPER, J.T.:
1978 *Efectos de las comunicaciones de masas*. Madrid, Aguilar.
- LAGERFORS, B.:
1976 *Teoría de los sistemas de información*. Buenos Aires, Ateneo.
- LANE R.y POWELL, T.J.:
1975 *Planificación analítica del transporte*. Madrid, Col. Nuevo Urbanismo. IEAL.
- LASALA MILLARUELO, J.:
1980 “Dos nuevos términos: *Intercity* y *Corail*”, en revista *Vía Libre*, julio 1980, pag.8.
- LÓPEZ DE ZUAZO, A.:
1976 *Diccionario del periodismo*. Pirámide. Madrid.
- LÓPEZ ESCOBAR, E. y ORIHUELA, J.L.:
1988 *La responsabilidad pública del periodista*. Pamplona, Eunsa.
- LÓPEZ PITA, A.:
1988 “Alta velocidad y rentabilidad; características del nuevo ferrocarril europeo”, en *Información Comercial Española* nº659: 83-92
- LOZANO, Pilar:
1990 “Talgo prepara su entrada en la alta velocidad”, en revista *Vía Libre*, marzo 1990, pag.5
- LUCA DE TENA, Catalina:
2002 *El periódico del siglo 1903-2003*. Madrid, Ediciones Luca de Tena

MACBRIDE, S.:

1980 *Un solo mundo, voces múltiples. Comunicación e información en nuestro tiempo*. Méjico, Fondo de Cultura Económica.

MAESTRO, Ángel:

1986 “Importantes incrementos de velocidades medias en los trenes españoles”, en revista *Vía Libre*, noviembre 1986, pag.12.

MARTÍN AGUADO, J.A.:

1987 *Lectura técnica y estética de un diario*. Madrid. Alambra Universidad

MARTÍN SERRANO, M.:

1970 *Publicidad y sociedad de consumo*. Madrid, Edicusa.

1978 *Métodos actuales de investigación social*. Madrid.

1982 *Teoría de la comunicación*. Madrid, UIMP.

1986 *La producción social de la comunicación*. Madrid, Alianza.

MARTÍN VIVALDI, Gonzalo:

1980 *Curso de Redacción*. Madrid, Paraninfo.

1987 *Géneros Periodísticos*. Madrid, Paraninfo.

MARTÍNEZ ALBERTOS, J.L.:

1974 *Redacción periodística*. Barcelona, ATE.

1983 *Curso general de redacción periodística*. Mitre. Barcelona.

MARTÍNEZ RODA, Federico:

1983 *Comercio y transporte internacionales*. Madrid, Editorial Cincel

MARTÍNEZ SOUSA, J.:

1981 *Diccionario general de periodismo*. Madrid, Paraninfo.

MAZO, J.M.:

1992 *Las decisiones de los medios de comunicación por objetivos*. Madrid.

MCLUHAN, M.:

1969 *El medio es el mensaje*. Buenos Aires, Piados.

1972 *La galaxia Gutemberg*. Madrid, Aguilar.

MIGUEL, A. de :

1985 *La perversión del lenguaje*. Madrid, Espasa Calpe.

- MOLES, A.:
1975 *La comunicación y los mass media*. Bilbao, Mensajero.
- MONCADA, A.:
1991 *El nuevo poder informativo en España*. Madrid, Libertaria.
- MONFORT, Antonio:
1992 “El ferrocarril del futuro. Especialización y competitividad”, en revista *OP*, nº23, pags. 6 a 15
- MONTEIRA DE LA FUENTE, Félix:
1985 “El lenguaje formal y la edición”, en AA.VV.: *Informar de economía*. APIE. Madrid.
- MONZÓN ARRIBAS, C.:
1987 *La opinión pública. Teorías, concepto y métodos*. Madrid, Tecnos.
- MUÑOZ ALONSO, A., MONZÓN ARRIBAS, C. ROPIR, J.L. y DADER, J.L.:
1990 *Opinión pública y comunicación política*. Madrid, Eudema.
- MUÑOZ CARABIAS, Javier:
2000 “El papel del INE en la elaboración es estadísticas de transporte”, en www.fuentesestadiscas.com.
- MUÑOZ MARÍN, M.:
1990 “El Estado crea RENFE mediante el rescate de las compañías privadas”, en revista *Vía Libre*., diciembre 1990, pag.59.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel:
1991 “La evolución de RENFE, reflejo de la situación económica de España”, en revista *Vía Libre*, noviembre 1991, pag.69.
1991 “El legado documental de las publicaciones ferroviarias”, en revista *Vía Libre*., diciembre 1991, pag. 69.
1998 “La era del ferrocarril público (1941-1998)”, en revista *Líneas del tren* nº185 Especial 150 aniversario del ferrocarril en España, pags. 30-35.
- MUÑOZ RUBIO, SANZ FERNÁNDEZ y VIDAL OLIVARES (Eds).
1999. *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

MUÑOZ TORRES, J.R.:

1997 “Aproximación al concepto de Información Periodística Especializada”, en ESTEVE, F. *Estudios sobre Información Periodística Especializada*. Valencia, CEU.

NEBOT BELTRÁN, Fernando:

1992 “Alta velocidad y planificación ferroviaria”, en revista *OP*, nº23, pags. 16-25.

NOVOA, Xóan:

1988 “El nuevo ferrocarril europeo”, en revista *OP* nº 9/10-especial Vertebrar Europa, pags. 10-42.

1992 “Los ingenieros y el ferrocarril: líneas, pasos y puentes”, en revista *OP*- especial El ferrocarril III, pags. 104-127.

NÚÑEZ LADEVEZE, L.:

1977 *Lenguaje y comunicación*. Madrid, Pirámide.

1991 *Manual para periodismo*. Barcelona, Ariel.

OLMEDO GAYA, A.:

2000 *El nuevo sistema ferroviario y su ordenación jurídica*. Madrid, Aranzadi Editorial.

OLMOS, V.:

2002 *Historia del ABC. 100 años clave en la historia de España*. Barcelona, Plaza y Janés.

ORDÓÑEZ, José Luis:

1988 “El medio ambiente inspira los nuevos trazados”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1988, pag.28.

1990 “La infraestructura ferroviaria se adapta al medio urbano y natural”, en revista *Vía Libre*, marzo 1990, pag.43.

1991 “Pasillo Verde Ferroviario: nuevo enlace de cercanías”, en revista *Vía Libre*, septiembre-1990, pag.55.

1991 “Metro, autobús y tren comparten un mismo espacio en Príncipe-Pío”. En revista *Vía Libre*, septiembre 1991, pag.18.

1992 “Parámetros mínimos del transporte intermodal europeo”, en revista *Vía Libre*., septiembre 1992, pag.42.

1993 “Polémica entre administraciones responsables del transporte en Madrid”, en revista *Vía Libre*, noviembre 1993, pag.17

ORIVE RIVA, P.:

1974 *Especialización en el periodismo*. Madrid, Dossat.

1977 *Estructura de la información periodística*. Madrid, Pirámide.

1980 *Diagnóstico sobre la información*. Madrid, Tecnos.

ORIVE, P. y FAGOAGA, C:

1974 *La especialización en el periodismo*. Madrid, Dossat.

ORTIZ CRAW, Gerardo:

1990 “En 1992 funcionará el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid”, en revista *Vía Libre*, enero 1990, pag.12.

PÉREZ-BEATO, Manuel:

1992 “La alta velocidad en España”, en *Revista de Obras Públicas*. Madrid.

PIÑEIRO PELETEIRO, Rosario:

1990 *Comercio y transporte*. Madrid, Síntesis.

PORZIG, W.:

1974 *El mundo maravilloso del lenguaje. Problemas, métodos y resultados de la lingüística moderna*. Madrid, Gredos

POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z.:

1984 *Geografía del transporte*. Barcelona, Ariel.

QUESADA PÉREZ, Montserrat:

1998 *Periodismo especializado*. Madrid, Ediciones Internacionales Universitarias.

REDER, Gustavo:

1972 “Momentos cumbres de la evolución del ferrocarril”, en revista *Vía Libre*, mayo 1972, pag.23.

RENTERO CORRAL, Luis:

1998 “Los ferrocarriles de España en 1998”, en revista *Carril* nº51, pags. 3-30

REVISTA *VÍA LIBRE*:

1971- “Treinta años: breve resumen de la historia de RENFE”, julio 1971, pag.30.

1974 “Plan de electrificación de RENFE 1974-1977”, junio 1974, pag.43.

1986 “Fundación de los Ferrocarriles inicia su actividad editorial”. Febrero 1986, pag.37.

1985 “El idílico *Tren de la Fresa* vuelve por donde solía”, junio 1985, pag.13.

1994 Especial 30 aniversario, enero 1994

2003 *Anuario del Ferrocarril*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

RIVAS, Julio César:

1990 “*Al-Ándalus Expreso. Hoy por hoy*”, en revista *Vía Libre*, abril 1990, pag.60.

1992 “Segregación de empresas y recorte de actividades de RENFE”, en revista *Vía Libre*, julio 1992, pag.5.

1992 “RENFE se sube al tren de la ecología”, en revista *Vía Libre*, agosto 1992, pag.5.

1993 “Líneas de FEVE para cicloturismo”, en revista *Vía Libre*, febrero 1993, pag.13.

ROBERT, A.D.:

1991 *Cómo escribir y publicar trabajos científicos*. Madrid, Díaz de Santos

RODRÍGUEZ, Ángel Luis:

1991 “El papel del tren”, en revista *Vía Libre*, marzo-1991, pag. 44

ROMANO, Vicente:

1984 *Introducción al periodismo*. Barcelona, Teide.

ROWE, Trevor:

1989. *Los ferrocarriles de España y Portugal*. Madrid, Aldaba.

SAINZ DE ROBLES, Federico:

1966 “Antología literaria del tren”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1966, pag.57.

SÁNCHEZ CARRIÓN, J.J.:

1985 *Técnicas de análisis de los textos mediante codificación manual*. Madrid, Latina universitaria

SÁNCHEZ OJANGUREN, Arturo:

1983 “El *Transcantábrico*, una experiencia turística en tren”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1983, pag.35.

SANTOS, Luis:

1999 “¿Está cerca la segregación de RENFE?”, en boletín de *ASVAFER* nº46, pags. 18-19.

SEGUÍ PONS, J.M. y PETRUS BEY; J.M.:

1991 *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid, Síntesis.

STRENTZ, H.:

1983 *Periodismo y fuentes informativas*. Buenos Aires, Maymar.

SUÁREZ, Amparo:

1988 “Alsthom comprará ATEINSA si gana los dos concursos”, en revista *Vía Libre*, mayo-1995, pag.35

1989 “Fernández Asís, primer director de *Vía Libre*”, en revista *Vía Libre*, enero 1989, pag.34.

1989 “RENFE presentó su nuevo material”, en revista *Vía Libre*, noviembre 1989, pag.9.

1990 “GEC-Alsthom prepara su futuro en el sector”, en revista *Vía Libre*, marzo 1990, pag.25

1990 “Empresas españolas pendientes del concurso de cercanías”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1990, pag. 25.

1991 “Talgo: el mejor producto ferroviario español”, en revista *Vía Libre*, marzo 1991, pag.33.

1991 “RENFE da prioridad a las cercanías”, en revista *Vía Libre*, junio 1991, pag.31

1993 “Constructoras españolas y exportación ferroviaria”, en revista *Vía Libre*, noviembre 1993, pag.58.

SUÁREZ, José María:

1978 “Ferrocarril y sociedad: la era del ferrocarril”, en revista *Vía Libre*, mayo 1978, pag. 40.

1979 “Un siglo de ferrocarril en la Literatura española”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1979, pag. 27.

SUARONDO, Penélope:

1990 “Primera entrega de las empresas españolas del grupo Alsthom”, en revista *Vía Libre*, febrero 1990, pag. 27

1992 “Patentes Talgo mantiene ofertas en seis países europeos”, en revista *Vía Libre*, diciembre 1992, pag. 38.

SZIGRISZT PAZOS, F.:

1993 Sistema de predictivos de legibilidad del mensaje escrito: Fórmula de perspicuidad. Universidad Complutense de Madrid. Tesis doctoral. Madrid.

TELLO PORTILLO, I.:

1982 “El Museo Nacional Ferroviario, centro cultural de primera magnitud”, en revista *Vía Libre*, julio 1982, pag.21.

THOMPSON, J.M.:

1974 *Teoría económica del transporte*. Alianza Universidad.

TIJERAS, Eduardo:

1979 “Galería de personajes ilustres y curiosos vinculados al ferrocarril”, en revista *Vía Libre*, mayo 1979, pag.38.

TIMOTEO ÁLVAREZ, Jesús:

1987 *Historia y modelos de comunicación en el siglo XX. El nuevo orden informativo*. Barcelona, Ariel.

1989 *Historia de los medios de comunicación en España. Prensa, Imagen y Publicidad (1900-1990)*. Barcelona, Ariel.

1999 *Historia y modelos de la comunicación en el siglo XX*. Barcelona, Ariel.

TRONET, Vicent:

2000 “Estadísticas de transportes”, en www.fuentesestadisticas.com.

UNESCO

1983 *Informe anual de la UNESCO*. UNESCO.

UNIÓN EUROPEA:

2004 “Actividades de la UE. Transportes”, en página web www.europa.eu.int/pol/trans/overview_es.htm.

VAL, Y. del:

1988 “RENFE y Talgo: objetivo USA”, en revista *Vía Libre* nº289, pag. 31

1988 “CAF: cien años en la brecha”, en revista *Vía Libre*, diciembre-1988, pag. 19

2004 “El nuevo modelo económico del ferrocarril impulsará el sistema de transportes”, en revista *Vía Libre*, febrero-2004, pags. 4-8

VENTERO COVARRUBIAS, A.:

1987 “Nuevo material ferroviario español”, en revista *Vía Libre*, octubre 1987, pag.9.

VILLARONTE MARTÍNEZ, Juan A.:

1999 “El ferrocarril. Configuración de la Red Nacional Ferroviaria actual”, en revista *OP* nº 3388, pags. 161-170.

VOIGT, F.:

1964 *Economía de los sistemas de transporte*. México, Fondo de Cultura Económica.

WAIS, Francisco:

1974 *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Editora Nacional.

WALLACE, ELWINA:

1975 “Stephenson condujo el primer tren de viajeros de la historia”, en revista *Via Libre*, abril 1975, pag.14.

WARREN, C.:

1975 *Géneros periodísticos informativos*. Barcelona, ATE

CAPÍTULO 9.- Índice de gráficos

| Título del gráfico | Pag. |
|--|-------------|
| GRAFICO 1. Distribución de la muestra por etapas temporales..... | 125 |
| GRÁFICO 2: Evolución del área temática <i>Gestión Administrativa</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 134 |
| GRÁFICO 3: Porcentaje global de informaciones de las diferentes áreas temáticas (1975-2001). <i>Gestión Administrativa</i> | 135 |
| GRÁFICO 4: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Gestión Administrativa</i> | 141 |
| GRÁFICO 5- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Planificación y Proyectos</i> | 143 |
| GRÁFICO 6- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Planificación y Proyectos</i> | 143 |
| GRÁFICO 7- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Irregularidades</i> | 147 |
| GRÁFICO 8- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Irregularidades</i> | 147 |
| GRÁFICO 9- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Nuevas líneas e inauguraciones</i> | 150 |
| GRÁFICO 10- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Nuevas líneas e Inauguraciones</i> | 150 |
| GRÁFICO 11- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Balances y resultados de explotación</i> | 153 |
| GRÁFICO 12- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Balances y resultados de explotación</i> | 153 |
| GRÁFICO 13- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Contratos y Concursos</i> | 156 |
| GRÁFICO 14- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Contratos y Concursos</i> | 156 |
| GRÁFICO 15- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Urbanismo</i> | 159 |
| GRÁFICO 16- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Urbanismo</i> | 159 |
| GRÁFICO 17- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Financiación</i> | 161 |
| GRÁFICO 18- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Financiación</i> .. | 161 |
| GRÁFICO 19- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Legislación y Política</i> | 164 |
| GRÁFICO 20- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Legislación y Política</i> | 164 |
| GRÁFICO 21- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Tarifas</i> | 167 |
| GRÁFICO 22- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Tarifas</i> | 167 |
| GRÁFICO 23- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Organización interna</i> | 170 |
| GRÁFICO 24- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Organización interna</i> | 170 |

| Título del gráfico | Pag. |
|--|-------------|
| GRÁFICO 25- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Asesoramiento y relaciones externas</i> | 173 |
| GRÁFICO 26- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Asesoramiento y relaciones externas</i> | 173 |
| GRÁFICO 27- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Cierre de líneas</i> .. | 176 |
| GRÁFICO 28- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Cierre de líneas</i> | 176 |
| GRÁFICO 29- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Reapertura de líneas</i> | 179 |
| GRÁFICO 30- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Reapertura de líneas</i> | 179 |
| GRÁFICO 31- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Privatizaciones</i> .. | 182 |
| GRÁFICO 32- Porcentajes sobre total de la muestra. Apartado <i>Privatizaciones</i> .. | 182 |
| GRÁFICO 33- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Nombramientos y dimisiones</i> | 184 |
| GRÁFICO 34- Porcentajes sobre total de la muestra. Apartado <i>Nombramientos y dimisiones</i> | 184 |
| GRÁFICO 35- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 186 |
| GRÁFICO 36- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 186 |
| GRÁFICO 37- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Líneas inacabadas</i> | 188 |
| GRÁFICO 38- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Líneas inacabadas</i> | 188 |
| GRÁFICO 39- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Cierre y reapertura de instalaciones</i> | 190 |
| GRÁFICO 40: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Cierre y reapertura de instalaciones</i> | 190 |
| GRÁFICO 41: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Nuevas empresas y fusiones</i> | 193 |
| GRÁFICO 42- Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Nuevas empresas y fusiones</i> | 193 |
| GRÁFICO 43: Evolución del área temática <i>Laboral</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 196 |
| GRÁFICO 44: Porcentaje global de informaciones de las diferentes áreas temáticas (1975-2001). <i>Laboral</i> | 197 |
| GRÁFICO 45: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. <i>Laboral</i> | 199 |
| GRÁFICO 46- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Huelgas y demandas</i> | 201 |
| GRÁFICO 47: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Huelgas y demandas</i> | 201 |
| GRÁFICO 48- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Convenios y retribuciones</i> | 204 |
| GRÁFICO 49: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Convenios y retribuciones</i> | 204 |

| Título del gráfico | Pag. |
|---|-------------|
| GRÁFICO 50- Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Gestión de plantillas</i> | 207 |
| GRÁFICO 51: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Gestión de plantillas</i> | 207 |
| GRÁFICO 52: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Elecciones sindicales</i> | 210 |
| GRÁFICO 53: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Elecciones sindicales</i> | 210 |
| GRÁFICO 54: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 212 |
| GRÁFICO 55: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 212 |
| GRÁFICO 56: Evolución del área temática <i>Sucesos</i> sobre conjunto de muestra... | 214 |
| GRÁFICO 57: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas (1975-2001). <i>Sucesos</i> | 215 |
| GRÁFICO 58: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. <i>Sucesos</i> | 218 |
| GRÁFICO 59: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Accidentes ferroviarios</i> | 220 |
| GRÁFICO 60: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Accidentes ferroviarios</i> | 220 |
| GRÁFICO 61: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Vandalismo y atentados</i> | 223 |
| GRÁFICO 62: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Vandalismo y atentados</i> | 223 |
| GRÁFICO 63: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Sucesos que afectan al ferrocarril</i> | 226 |
| GRÁFICO 64: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Sucesos que afectan al ferrocarril</i> | 226 |
| GRÁFICO 65: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Asaltos y robos</i> .. | 229 |
| GRÁFICO 66: Porcentajes sobre total de la muestra. Apartado <i>Asaltos y robos</i> ... | 229 |
| GRÁFICO 67: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 231 |
| GRÁFICO 68: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 231 |
| GRÁFICO 69: Evolución del área temática <i>Servicios ferroviarios</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 233 |
| GRÁFICO 70: Porcentaje global de informaciones de las diferentes áreas temáticas (1975-2001). <i>Servicios ferroviarios</i> | 234 |
| GRÁFICO 71: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Servicios ferroviarios</i> | 237 |
| GRÁFICO 72: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Deficiencias</i> | 239 |
| GRÁFICO 73: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Deficiencias</i> | 239 |
| GRÁFICO 74: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Nuevos servicios</i> | 242 |
| GRÁFICO 75: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Nuevos servicios</i> | 242 |
| GRÁFICO 76: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Supresión de servicios</i> | 246 |
| GRÁFICO 77: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Supresión de servicios</i> | 246 |

| Título del gráfico | Pag. |
|---|-------------|
| GRÁFICO 78: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Viajes y servicios especiales</i> | 249 |
| GRÁFICO 79: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Viajes y servicios especiales</i> | 249 |
| GRÁFICO 80: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Gestión de servicios y tráfico</i> | 252 |
| GRÁFICO 81: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Gestión de servicios y tráfico</i> | 252 |
| GRÁFICO 82: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Rehabilitación de servicios</i> | 254 |
| GRÁFICO 83: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Rehabilitación de servicios</i> | 254 |
| GRÁFICO 84: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Mejoras y cambios horarios</i> | 256 |
| GRÁFICO 85: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Mejoras y cambios horarios</i> | 256 |
| GRÁFICO 86: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 259 |
| GRÁFICO 87: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 259 |
| GRÁFICO 88: Evolución del área temática <i>Renovación de infraestructuras y material</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 261 |
| GRÁFICO 89: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas (1975-2001). <i>Renovación de infraestructuras y material</i> | 262 |
| GRÁFICO 90: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Renovación de infraestructuras y material</i> | 265 |
| GRÁFICO 91: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Estaciones y edificios</i> | 267 |
| GRÁFICO 92: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Estaciones y edificios</i> | 267 |
| GRÁFICO 93: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Vía y trazados</i> | 270 |
| GRÁFICO 94: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Vía y trazados</i> | 270 |
| GRÁFICO 95: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Material móvil</i> | 273 |
| GRÁFICO 96: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Material móvil</i> | 273 |
| GRÁFICO 97: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Pasos a nivel</i> | 276 |
| GRÁFICO 98: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Pasos a nivel</i> ... | 276 |
| GRÁFICO 99: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 279 |
| GRÁFICO 100: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 279 |

| Título del gráfico | Pag. |
|---|-------------|
| GRÁFICO 101: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Electrificaciones</i> | 281 |
| GRÁFICO 102: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Electrificaciones</i> | 281 |
| GRÁFICO 103: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Señalización y circulación</i> | 284 |
| GRÁFICO 104: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Señalización y circulación</i> | 284 |
| GRÁFICO 105: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Talleres</i> | 286 |
| GRÁFICO 106: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Talleres</i> | 286 |
| GRÁFICO 107: Evolución del área temática <i>Técnica e industria</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 289 |
| GRÁFICO 108: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas. (1975-2001). <i>Técnica e industria</i> | 290 |
| GRÁFICO 109: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Técnica e industria</i> | 293 |
| GRÁFICO 110: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Gestión Industrial</i> | 295 |
| GRÁFICO 111: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Gestión Industrial</i> | 295 |
| GRÁFICO 112: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Material rodante</i> | 298 |
| GRÁFICO 113: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Material rodante</i> | 298 |
| GRÁFICO 114: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Ventas y acuerdos comerciales</i> | 301 |
| GRÁFICO 115: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Ventas y acuerdos comerciales</i> | 301 |
| GRÁFICO 116: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Proyectos y ensayos</i> | 304 |
| GRÁFICO 117: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Proyectos y ensayos</i> | 304 |
| GRÁFICO 118: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Material fijo e instalaciones</i> | 307 |
| GRÁFICO 119: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Material fijo e instalaciones</i> | 307 |
| GRÁFICO 120: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 309 |
| GRÁFICO 121: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 309 |
| GRÁFICO 122: Evolución del área temática <i>Cultura y turismo</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 312 |
| GRÁFICO 123: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas. (1975-2001). <i>Cultura y turismo</i> | 313 |

| Título del gráfico | Pag. |
|--|-------------|
| GRÁFICO 124: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Cultura y turismo</i> | 316 |
| GRÁFICO 125: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Trenes turísticos</i> | 319 |
| GRÁFICO 126: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Trenes turísticos</i> | 319 |
| GRÁFICO 127: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Museos ferroviarios</i> | 322 |
| GRÁFICO 128: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Museos ferroviarios</i> | 322 |
| GRÁFICO 129: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Arte y Literatura</i> | 325 |
| GRÁFICO 130: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Arte y Literatura</i> | 325 |
| GRÁFICO 131: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Viajes en ferrocarril</i> | 327 |
| GRÁFICO 132: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Viajes en ferrocarril</i> | 327 |
| GRÁFICO 133: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Congresos, reuniones y exposiciones</i> | 329 |
| GRÁFICO 134: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Congresos, reuniones y exposiciones</i> | 329 |
| GRÁFICO 135: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Vías verdes</i> ... | 331 |
| GRÁFICO 136: Porcentajes sobre total de la muestra. Apartado <i>Vías verdes</i> ... | 331 |
| GRÁFICO 137: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 333 |
| GRÁFICO 138: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 333 |
| GRÁFICO 139: Evolución del área temática <i>Varios</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 335 |
| GRÁFICO 140: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas. (1975-2001). <i>Varios</i> | 336 |
| GRÁFICO 141: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Varios</i> | 337 |
| GRÁFICO 142: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Ecología y medio ambiente</i> | 339 |
| GRÁFICO 143: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Ecología y medio ambiente</i> | 339 |
| GRÁFICO 144: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Sociedad</i> | 342 |
| GRÁFICO 145: Porcentajes sobre total de la muestra. Apartado <i>Sociedad</i> | 342 |

| Título del gráfico | Pag. |
|--|-------------|
| GRÁFICO 146: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 344 |
| GRÁFICO 147: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 344 |
| GRÁFICO 148: Evolución del área temática <i>Historia</i> sobre el conjunto de la muestra..... | 346 |
| GRÁFICO 149: Porcentaje de informaciones de las diferentes áreas temáticas. (1975-2001). <i>Historia</i> | 347 |
| GRÁFICO 150: Escala de apartados por porcentaje de informaciones. Área <i>Historia</i> | 349 |
| GRÁFICO 151: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Conmemoraciones</i> | 351 |
| GRÁFICO 152: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Conmemoraciones</i> | 351 |
| GRÁFICO 153: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Semblanzas</i> ... | 354 |
| GRÁFICO 154: Porcentajes sobre total de la muestra. Apartado <i>Semblanzas</i> ... | 354 |
| GRÁFICO 155: Porcentajes respecto al área temática. Apartado <i>Otros</i> | 356 |
| GRÁFICO 156: Porcentajes sobre el total de la muestra. Apartado <i>Otros</i> | 356 |
| GRÁFICO 157: Porcentaje de fuentes informativas respecto al total de la muestra (1975-2001)..... | 356 |
| GRÁFICO 158: Evolución del empleo de fuentes informativas: Fuente no expresa..... | 367 |
| GRÁFICO 159: Evolución del empleo de fuentes informativas: RENFE..... | 368 |
| GRÁFICO 160: Evolución del empleo de fuentes informativas: Agencias..... | 369 |
| GRÁFICO 161: Evolución del empleo de fuentes informativas: Gobierno central y Ministerios..... | 370 |
| GRÁFICO 162: Evolución del empleo de fuentes informativas: Sindicatos..... | 371 |
| GRÁFICO 163: Evolución empleo de fuentes informativas: Ayuntamientos.... | 372 |
| GRÁFICO 164: Evolución del empleo de fuentes informativas: CCAA y Diputaciones..... | 373 |
| GRÁFICO 165: Evolución de empleo de fuentes informativas: Consumidores | 374 |
| GRÁFICO 166: Evolución del empleo de fuentes informativas: Partidos políticos y Parlamentos..... | 375 |
| GRÁFICO 167: Evolución del empleo de fuentes informativas: Industria ferroviaria..... | 376 |
| GRÁFICO 168: Evolución del empleo de fuentes informativas: Fuerzas de seguridad y Sanidad..... | 377 |
| GRÁFICO 169: Evolución del empleo de fuentes informativas: Colegios, Universidades y expertos..... | 378 |
| GRÁFICO 170: Evolución del empleo de fuentes informativas: FEVE y ferrocarriles regionales..... | 379 |
| GRÁFICO 171: Evolución del empleo de fuentes informativas: Medios de comunicación..... | 380 |
| GRÁFICO 172: Evolución del empleo de fuentes informativas: Entidades financieras y empresariales..... | 381 |

| Título del gráfico | Pag. |
|---|-------------|
| GRÁFICO 173: Evolución del empleo de fuentes informativas: Consorcios públicos..... | 382 |
| GRÁFICO 174: Evolución del empleo de fuentes informativas: Museos ferroviarios y Fundaciones..... | 383 |
| GRÁFICO 175: Evolución del empleo de fuentes informativas: Gobiernos Civiles y Delegaciones de Gobierno..... | 384 |
| GRÁFICO 176: Evolución de empleo de fuentes informativas: Unión Europea. | 385 |
| GRÁFICO 177: Evolución del empleo de fuentes informativas: Instancias judiciales..... | 386 |
| GRÁFICO 178: Evolución del empleo de fuentes informativas: Ferrocarriles extranjeros..... | 387 |
| GRÁFICO 179: Evolución del empleo de fuentes informativas: Constructoras de obra..... | 388 |
| GRÁFICO 180: Fuente no expresa. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 390 |
| GRÁFICO 181: Fuente RENFE. Porcentaje utilización por temas 1975-2001... | 392 |
| GRÁFICO 182: Fuente Agencias. Porcentaje utilización por temas 1975-2001. | 394 |
| GRÁFICO 183: Fuente Gobierno central y Ministerios. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 396 |
| GRÁFICO 184: Fuente Sindicatos. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 398 |
| GRÁFICO 185: Fuente Ayuntamientos. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 400 |
| GRÁFICO 186: Fuente CCAA y Diputaciones. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 402 |
| GRÁFICO 187: Fuente Consumidores. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 404 |
| GRÁFICO 188: Fuente Partidos políticos y Parlamentos. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 406 |
| GRÁFICO 189: Fuente Industria ferroviaria. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 408 |
| GRÁFICO 190: Fuente Fuerzas de Seguridad y Sanidad. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 410 |
| GRÁFICO 191: Fuente Colegios, universidades y expertos. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 412 |
| GRÁFICO 192: Fuente FEVE y ferrocarriles regionales. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 414 |
| GRÁFICO 193: Fuente Medios de comunicación. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 416 |
| GRÁFICO 194: Fuente Entidades financieras y empresariales. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 418 |
| GRÁFICO 195: Fuente Consorcios públicos. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 420 |

| Título del gráfico | Pag. |
|---|-------------|
| GRÁFICO 196: Fuente Fundaciones y museos ferroviarios. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 422 |
| GRÁFICO 197: Fuente Gobiernos Civiles y Delegaciones de Gobierno. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 424 |
| GRÁFICO 198: Fuente Unión Europea. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 426 |
| GRÁFICO 199: Fuente Instancias judiciales. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 428 |
| GRÁFICO 200: Fuente Ferrocarriles extranjeros. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 430 |
| GRÁFICO 201: Fuente Constructoras de obra. Porcentaje de utilización por temas 1975-2001..... | 432 |
| GRAFICO 202: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Gestión administrativa</i> | 435 |
| GRAFICO 203: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Laboral</i> | 437 |
| GRAFICO 204: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Sucesos</i> | 439 |
| GRAFICO 205: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Servicios ferroviarios</i> | 441 |
| GRAFICO 206: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Renovación de infraestructuras y material</i> | 443 |
| GRAFICO 207: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Técnica e industria</i> | 445 |
| GRAFICO 208: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Cultura y turismo</i> | 447 |
| GRAFICO 209: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Varios</i> | 449 |
| GRAFICO 210: Nivel de empleo de fuentes informativas (1975-2001). Tema <i>Historia</i> | 451 |
| GRAFICO 211: Porcentaje global de géneros informativos (1975-2001)..... | 464 |
| GRAFICO 212: Distribución por géneros (1975-1979)..... | 466 |
| GRAFICO 213: Distribución por géneros (1980-1989)..... | 466 |
| GRAFICO 214: Distribución por géneros (1990-1999)..... | 467 |
| GRAFICO 215: Distribución por géneros (2000-2001)..... | 467 |
| GRAFICO 216: Porcentajes totales de estilos periodísticos..... | 469 |
| GRÁFICO 217: Proporción de estilos periodísticos por etapas..... | 470 |
| GRÁFICO 218: Evolución porcentual del género <i>Información</i> | 471 |
| GRÁFICO 219: Evolución porcentual del género <i>Reportaje</i> | 472 |
| GRÁFICO 220: Evolución porcentual del género <i>Noticia</i> | 473 |
| GRÁFICO 221: Evolución porcentual del género <i>Artículo</i> | 474 |
| GRÁFICO 222: Evolución porcentual del género <i>Comentario suelto</i> | 475 |
| GRÁFICO 223: Evolución porcentual del género <i>Noticia gráfica</i> | 476 |

| Título del gráfico | Pag. |
|--|-------------|
| GRÁFICO 224: Evolución porcentual del género <i>Editorial</i> | 477 |
| GRÁFICO 225: Evolución porcentual del género <i>Entrevista</i> | 478 |
| GRÁFICO 226: Evolución porcentual del género <i>Crónica</i> | 479 |
| GRÁFICO 227: Distribución porcentual de las secciones por etapas..... | 486 |
| GRÁFICO 228: Distribución de la muestra en el periodo completo de estudio (1975-2001). Porcentaje de informaciones por secciones..... | 487 |
| GRÁFICO 229: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Economía</i> | 489 |
| GRÁFICO 230: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Madrid</i> | 490 |
| GRÁFICO 231: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Nacional</i> | 492 |
| GRÁFICO 232: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Regiones</i> | 493 |
| GRÁFICO 233: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Sucesos</i> | 494 |
| GRÁFICO 234: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Opinión</i> | 495 |
| GRÁFICO 235: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Secciones varias</i> | 496 |
| GRÁFICO 236: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Cultura y sociedad</i> | 497 |
| GRÁFICO 237: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Última hora</i> | 498 |
| GRÁFICO 238: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Especiales</i> | 499 |
| GRÁFICO 239: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Ciencia y tecnología</i> | 500 |
| GRÁFICO 240: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Comunicación y periodismo</i> | 501 |
| GRÁFICO 241: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Internacional</i> | 502 |
| GRÁFICO 242: Evolución del porcentaje de informaciones en la sección <i>Deportes</i> | 503 |
| GRÁFICO 243: Evolución del índice de perspicuidad (1975-2001)..... | 607 |

CAPÍTULO 10.- Índice de tablas

| Título de la tabla | Pag. |
|--|-------------|
| TABLA 1: Totales absolutos de la muestra..... | 125 |
| TABLA 2: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática <i>Gestión Administrativa</i> | 133 |
| TABLA 3: Evolución del apartado <i>Planificación y proyectos</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 142 |
| TABLA 4: Evolución del apartado <i>Irregularidades</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 146 |
| TABLA 5: Evolución del apartado <i>Nuevas líneas e inauguraciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 149 |
| TABLA 6: Evolución del apartado <i>Balances y resultados de explotación</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 152 |
| TABLA 7: Evolución del apartado <i>Contratos y concursos</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 155 |
| TABLA 8: Evolución del apartado <i>Urbanismo</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 158 |
| TABLA 9: Evolución del apartado <i>Financiación</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 160 |
| TABLA 10: Evolución del apartado <i>Legislación y Política</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 163 |
| TABLA 11: Evolución del apartado <i>Tarifas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 166 |
| TABLA 12: Evolución del apartado <i>Organización interna</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 169 |
| TABLA 13: Evolución del apartado <i>Asesoramiento y relaciones externas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 172 |
| TABLA 14: Evolución del apartado <i>Cierre de líneas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 175 |
| TABLA 15: Evolución del apartado <i>Reapertura de líneas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 178 |
| TABLA 16: Evolución del apartado <i>Privatizaciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 181 |
| TABLA 17: Evolución del apartado <i>Nombramientos y dimisiones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 183 |
| TABLA 18: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 185 |
| TABLA 19: Evolución del apartado <i>Líneas inacabadas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 187 |
| TABLA 20: Evolución del apartado <i>Cierre y reapertura de instalaciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 189 |
| TABLA 21: Evolución del apartado <i>Nuevas empresas y fusiones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 192 |
| TABLA 22: Evolución del porcentaje de informaciones área temática <i>Laboral</i> ... | 195 |
| TABLA 23: Evolución del apartado <i>Huelgas y demandas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 200 |

| Título de la tabla | Pag. |
|--|-------------|
| TABLA 24: Evolución del apartado <i>Convenios y retribuciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 203 |
| TABLA 25: Evolución del apartado <i>Gestión de plantillas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 206 |
| TABLA 26: Evolución del apartado <i>Elecciones sindicales</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 209 |
| TABLA 27: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 211 213 |
| TABLA 28: Evolución del porcentaje de informaciones área temática <i>Sucesos...</i> | |
| TABLA 29: Evolución del apartado <i>Accidentes ferroviarios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 219 |
| TABLA 30: Evolución del apartado <i>Vandalismo y atentados</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 222 |
| TABLA 31: Evolución del apartado <i>Sucesos que afectan al ferrocarril</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 225 |
| TABLA 32: Evolución del apartado <i>Asaltos y robos</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 228 |
| TABLA 33: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 230 |
| TABLA 34: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática <i>Servicios ferroviarios</i> | 232 |
| TABLA 35: Evolución del apartado <i>Deficiencias</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 238 |
| TABLA 36: Evolución del apartado <i>Nuevos servicios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 241 |
| TABLA 37: Evolución del apartado <i>Supresión de servicios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 244 |
| TABLA 38: Evolución del apartado <i>Viajes y servicios especiales</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 248 |
| TABLA 39: Evolución del apartado <i>Gestión de servicios y tráfico</i> s respecto al área temática y al total de la muestra..... | 251 |
| TABLA 40: Evolución del apartado <i>Rehabilitación de servicios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 253 |
| TABLA 41: Evolución del apartado <i>Mejoras y cambios horarios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 255 |
| TABLA 42: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 258 |
| TABLA 43: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática <i>Renovación de Infraestructuras y material</i> | 260 |
| TABLA 44: Evolución del apartado <i>Estaciones y edificios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 266 |
| TABLA 45: Evolución del apartado <i>Vía y trazados</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 269 |
| TABLA 46: Evolución del apartado <i>Material móvil</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 272 |

| Título de la tabla | Pag. |
|---|-------------|
| TABLA 47: Evolución del apartado <i>Pasos a nivel</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 275 |
| TABLA 48: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 278 |
| TABLA 49: Evolución del apartado <i>Electrificaciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 280 |
| TABLA 50: Evolución del apartado <i>Señalización y circulación</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 283 |
| TABLA 51: Evolución del apartado <i>Talleres</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 285 |
| TABLA 52: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática <i>Técnica e industria</i> | 287 |
| TABLA 53: Evolución del apartado <i>Gestión industrial</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 294 |
| TABLA 54: Evolución del apartado <i>Material rodante</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 297 |
| TABLA 55: Evolución del apartado <i>Ventas y acuerdos comerciales</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 300 |
| TABLA 56: Evolución del apartado <i>Proyectos y ensayos</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 303 |
| TABLA 57: Evolución del apartado <i>Material fijo e instalaciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 306 |
| TABLA 58: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 308 |
| TABLA 59: Evolución del porcentaje de informaciones del área temática <i>Cultura y turismo</i> | 310 |
| TABLA 60: Evolución del apartado <i>Trenes turísticos</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 317 |
| TABLA 61: Evolución del apartado <i>Museos ferroviarios</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 321 |
| TABLA 62: Evolución del apartado <i>Arte y Literatura</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 324 |
| TABLA 63: Evolución del apartado <i>Viajes en ferrocarril</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 326 |
| TABLA 64: Evolución del apartado <i>Congresos, reuniones y exposiciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 328 |
| TABLA 65: Evolución del apartado <i>Vías verdes</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 330 |
| TABLA 66: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 332 |
| TABLA 67: Evolución del porcentaje de informaciones área temática <i>Varios</i> | 334 |
| TABLA 68: Evolución del apartado <i>Ecología y medio ambiente</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 338 |
| TABLA 69: Evolución del apartado <i>Sociedad</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 341 |

| Título de la tabla | Pag. |
|---|-------------|
| TABLA 70: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 343 |
| TABLA 71: Evolución del porcentaje de informaciones área temática <i>Historia</i> ... | 345 |
| TABLA 72: Evolución del apartado <i>Conmemoraciones</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 350 |
| TABLA 73: Evolución del apartado <i>Semblanzas</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 353 |
| TABLA 74: Evolución del apartado <i>Otros</i> respecto al área temática y al total de la muestra..... | 355 |
| TABLA 75: Porcentaje de utilización de fuentes informativas..... | 364 |
| TABLA 76: Porcentaje general de identificación de fuentes..... | 366 |
| TABLA 77: Fuente No Expresa. Distribución por temas y etapas..... | 391 |
| TABLA 78: Fuente RENFE. Distribución por temas y etapas..... | 393 |
| TABLA 79: Fuente Agencias. Distribución por temas y etapas..... | 395 |
| TABLA 80: Fuente Gobierno central y Ministerios. Distribución por temas y etapas..... | 397 |
| TABLA 81: Fuente Sindicatos. Distribución por temas y etapas..... | 399 |
| TABLA 82: Fuente Ayuntamientos. Distribución por temas y etapas..... | 401 |
| TABLA 83: Fuente CCAA y Diputaciones. Distribución por temas y etapas..... | 403 |
| TABLA 84: Fuente Consumidores. Distribución por temas y etapas..... | 405 |
| TABLA 85: Fuente Partidos políticos y parlamentos. Distribución por temas y etapas..... | 407 |
| TABLA 86: Fuente Industria ferroviaria. Distribución por temas y etapas..... | 409 |
| TABLA 87: Fuente Fuerzas de Seguridad y Sanidad. Distribución por temas y etapas..... | 411 |
| TABLA 88: Fuente Colegios, universidades y expertos. Distribución por temas y etapas..... | 413 |
| TABLA 89: Fuente FEVE y ferrocarriles regionales. Distribución por temas y etapas..... | 415 |
| TABLA 90: Fuente Medios de comunicación. Distribución por temas y etapas... | 417 |
| TABLA 91: Fuente Entidades financieras y empresariales. Distribución por temas y etapas..... | 419 |
| TABLA 92: Fuente Consorcios públicos. Distribución por temas y etapas..... | 421 |
| TABLA 93: Fuente Fundaciones y Museos ferroviarios. Distribución por temas y etapas..... | 423 |
| TABLA 94: Fuente Gobiernos Civiles y Delegaciones de Gobierno. Distribución por temas y etapas..... | 425 |
| TABLA 95: Fuente Unión Europea. Distribución por temas y etapas..... | 427 |
| TABLA 96: Fuente Instancias judiciales. Distribución por temas y etapas..... | 429 |
| TABLA 97: Fuente Ferrocarriles extranjeros. Distribución por temas y etapas.... | 431 |
| TABLA 98: Fuente Constructoras de obra. Distribución por temas y etapas..... | 433 |
| TABLA 99: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Gestión administrativa</i> | 436 |
| TABLA 100: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Laboral</i> | 438 |
| TABLA 101: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Sucesos</i> | 440 |

| Título de la tabla | Pag. |
|--|-------------|
| TABLA 102: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Servicios ferroviarios</i> | 442 |
| TABLA 103: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Renovación de infraestructuras y material</i> | 444 |
| TABLA 104: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Técnica e industria</i> | 446 |
| TABLA 105: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Cultura y turismo</i> | 448 |
| TABLA 106: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Varios</i> | 452 |
| TABLA 107: Utilización de fuentes informativas por etapas. Tema <i>Historia</i> | 465 |
| TABLA 108: Distribución de géneros informativos por etapas..... | 469 |
| TABLA 109: Cuantificación y evolución de estilos informativos..... | 485 |
| TABLA 110: Distribución de informaciones por secciones..... | 608 |
| TABLA 111: Relación entre índice de perspicuidad y temas..... | |